



Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V.

Breitenbachstraße 1, 60487 Frankfurt am Main

Telefon: (069) 7919-277 • Telefax: (069) 7919-227 • presse@bgl-ev.de • www.bgl-ev.de

Ihr Ansprechpartner ist: **Martin Bulheller**



Pressemitteilung vom 17.10.2019:

Deutsche Lkw immer sauberer

Mehr als 80 % der Mautkilometer durch Lkw mit der saubersten Emissionsklasse Euro VI

BGL, Bad Lauterberg, 17.10.2019:

Anlässlich der aktuellen Klimadiskussion erinnert der Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) e.V. aus Frankfurt am Main daran, dass es neben CO₂ noch weitere umweltschädliche Emissionen im Verkehrsbereich gibt: Stickoxide, Feinstaub, Kohlenmonoxid und Kohlenwasserstoffe. Diese werden durch die sog. Euro-Schadstoffklassen geregelt (siehe Anlage 1). Deutsche Lkw haben den Anteil mit der saubersten Klasse Euro VI zurückgelegten Mautkilometer von 2,1 % in 2013 auf 80,1 % im August 2019 vervierzigfacht (siehe Anlage 2).

Gegenüber der Ausgangsnorm Euro 0 wurden die mit der Norm Euro VI seit dem 31.12.2013 gültigen Dieselmotoren-Grenzwerte für Rußpartikel und Stickoxide (NO_x) um jeweils 97,5 % reduziert, der für Kohlenwasserstoffe (HC) um 95,0 % und der für Kohlenmonoxid (CO) um 87,8 %. Diese enormen Erfolge haben allerdings auch ihre Schattenseiten: Zwischen der Verminderung von Schadgasemissionen einerseits und Verbrauchsreduzierungen – und damit Minderungen des CO₂-Ausstoßes – andererseits besteht ein grundsätzlicher Zielkonflikt. Niedrige CO₂-Emissionen bedingen in der Regel höhere Verbrennungstemperaturen, die zu vermehrtem Schadstoffausstoß (in erster Linie NO_x) führen.

Maßnahmen zur Absenkung der Stickoxidemissionen verursachen deshalb auf naturgesetzlichen Grundlagen einen Anstieg des Kraftstoffverbrauchs. Möglichkeiten des technischen Fortschritts für deutliche Verbrauchsreduzierungen mussten bisher – um die immer ambitionierteren Abgasgrenzwerte einhalten zu können – immer wieder hintenangestellt werden.

Dass Lkw in der aktuellen NO_x-Debatte so gut wie keine Rolle spielen, hängt auch damit zusammen, dass für Euro VI-Lkw der Einbau eines Sensors vorgeschrieben ist, der permanent die NO_x-Emissionen im Abgas misst und bei Überschreitungen automatisch die Motorleistung massiv reduziert.

Anlagen: Grafik „EU-Emissionsgrenzwerte für Dieselmotoren“ + Grafik „Deutsche Lkw der saubersten Emissionsklasse EURO VI nach Mautkilometern“ + Grafik „Vergleich der Grenzwerte für Schadstoffemissionen EURO 0 und EURO VI“