

Streit um Diesel und Verbrennungsmotoren

Die Industrie, die Umwelt und die Politik. Vom allmählichen Verschwinden eines Problems

Edmund Budrich

Nachdem der Dieselbetrug des VW-Konzerns in USA aufgedeckt worden war – er wird die Wolfsburger um die 30 Milliarden Euro kosten –, verschärfte sich in Deutschland die Diskussion um die Schadstoffemissionen der Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, insbesondere von Dieselmotoren. Es entstand eine Konfliktlinie zwischen den Umweltverteidigern auf der einen und den Umweltgefährdern auf der anderen Seite.

Auf der einen Seite die Sorge um die Umwelt (Atemluft), auf der anderen aber die um Arbeitsplätze, um Schäden für Autobesitzerinnen und Autobesitzer und schließlich um die Wirtschaftskraft des Landes.

Die Größe der Probleme verlangte nach einer Beteiligung der Politik, und dies zumal in Wahlkampfzeiten.

Der Schaden

Wissenschaftliche Untersuchungen warnen:

Simone Gaul in ZEIT ONLINE, 15. Mai 2017:

Abgase: So tödlich könnte der Dieselskandal gewesen sein.

Rund 38.000 Menschen sind einer Hochrechnung zufolge wegen nicht eingehaltener Abgasgrenzwerte bei Dieselfahrzeugen allein im Jahr 2015 vorzeitig verstorben, 11.400 von ihnen in Ländern der EU. Das hat ein Team um die Forscherin Susan Anenberg von der Organisation Environmental Health Analytics (LLC) in Washington berechnet.



Edmund Budrich

Mitherausgeber und Redakteur von GWP

Die Wissenschaftler ermittelten auch, dass Dieselfahrzeuge jährlich rund 4,6 Millionen Tonnen Stickoxide mehr ausstoßen, als sie nach geltenden Abgasgrenzwerten dürfen. Im Jahr 2015 habe der Gesamtausstoß bei 13,1 Millionen Tonnen gelegen, schreiben die Forscher im Fachmagazin *Nature* (Anenberg et al., 2017).

Die Gesamtzahl vorzeitiger Todesfälle durch Stickoxide aus Dieselabgasen liegt nach den Berechnungen der Forscher für die weltgrößten Automärkte bei 107.600 im Jahr 2015. Die bereits genannten 38.000 Todesfälle sind hier mit eingerechnet – sie wären jedoch vermeidbar gewesen, hätten die Dieselfahrzeuge die Grenzwerte eingehalten. Die Forscher gehen also davon aus, dass Dieselabgase etwa Erkrankungen der Atemwege und des Herz-Kreislauf-Systems begünstigt und verschlimmert haben, und diese mitunter tödlich geendet sind.

<http://www.zeit.de/wissen/gesundheit/2017-05/abgase-dieselfahrzeuge-stickoxide-tote-studie>

Luftverschmutzung in den Städten

Generell gilt die Stickoxid-Belastung in den Städten als zu hoch:

Ein Bericht in zahlreichen Medien, u.a. in „finanznachrichten.de“ (ein von einem Schweizer Unternehmen angebotenes Portal):

Osnabrück. Die Präsidentin des Umweltbundesamtes hat die Akteure vor dem sogenannten Dieselpfifel in Berlin zum Handeln im Kampf gegen überhöhte Stickstoffdioxidwerte aufgefordert. Maria Krautzberger sagte der „Neuen Osnabrücker Zeitung“ (Mittwoch): „Hauptursache für schädliche Stickoxide in der Atemluft sind eindeutig Diesel-Pkw, vor allem in den Städten.“ Laut Krautzberger war der EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter 2016 an knapp 59 Prozent der verkehrsnahen Messstationen in Deutschland überschritten worden. Dies bedeutet, dass in mehr als 80 Städten der Grenzwert gerissen worden sei. „Aus den noch vorläufigen Messergebnissen der ersten sieben Monate des Jahres 2017 können wir bereits jetzt schließen, dass die Stickstoffdioxid-Belastung in 2017 ähnlich hoch wie im letzten Jahr sein wird.“

Es müsse dringend etwas passieren, so Krautzberger, die auf beeinträchtige Lungenfunktion oder chronische Herz-Kreislauf-Erkrankungen als Folge einer Stickstoffdioxid-Belastung der Atemwege hinwies. „Laut Europäischer Umweltagentur sind in Europa im Jahr 2013 etwa 68.000 Menschen vorzeitig an den Folgen der Belastungen verstorben“, so die Präsidentin des Bundesamts.

Diesel-Pkw müsste daher annähernd so sauber werden, wie es das Gesetz vorschreibt, damit die Grenzwerte eingehalten werden. Software-Updates, wie von Volkswagen geplant, könnten dazu einen Beitrag leisten. Deutlich mehr erwarte sie aber beispielsweise von der Nachrüstung spezieller Katalysatoren. „Die Kosten hierfür muss ganz klar die Autoindustrie tragen, das kann sie nicht bei Bürgern und Politik abladen“, sagte Krautzberger. In hochbelasteten Städten müssten auch Fahrverbote diskutiert werden.

<http://www.finanznachrichten.de/nachrichten-2017-08/41359171-noz-uba-praesidentin-krautzberger-stickstoffdioxid-belastung-durch-diesel-pkw-in-staedten-weiter-zu-hoch-007.htm>

Zum Beispiel München

Die Münchener tz berichtet am 21.07.17:

München – OB Dieter Reiter (SPD) hatte es schon vor einigen Wochen geahnt: Das Ausmaß der Luftverschmutzung sei schlimmer als gedacht, verkündete er. Damals war die Karte über die Stickoxid-Belastung im Detail noch gar nicht bekannt. Nun schon: Ein Viertel aller Hauptstraßen (123 von 511 Kilometer) ist betroffen. Hauptverursacher der gesundheitsgefährdenden Gase sind Dieselfahrzeuge. Besonders gravierend ist die Belastung – wenig überraschend – an viel befahrenen Straßen. So liegt der Messwert an mehr als 50 Stellen sogar über 60 Mikrogramm pro Kubikmeter. Dass die Luftqualität in München derart schlecht ist, hatten die Wenigsten erwartet.

Der Freistaat war Anfang 2017 nach einer Klage der Deutschen Umwelthilfe dazu verurteilt worden, dieses Straßenverzeichnis zu veröffentlichen. Zugleich wurde die Staatsregierung verpflichtet, ein Maßnahmenpaket vorzulegen, wie die Luftqualität in München verbessert werden kann. Dem Freistaat ist dabei wichtig, mit Hilfe dieses Konzepts pauschale Fahrverbote für Diesel