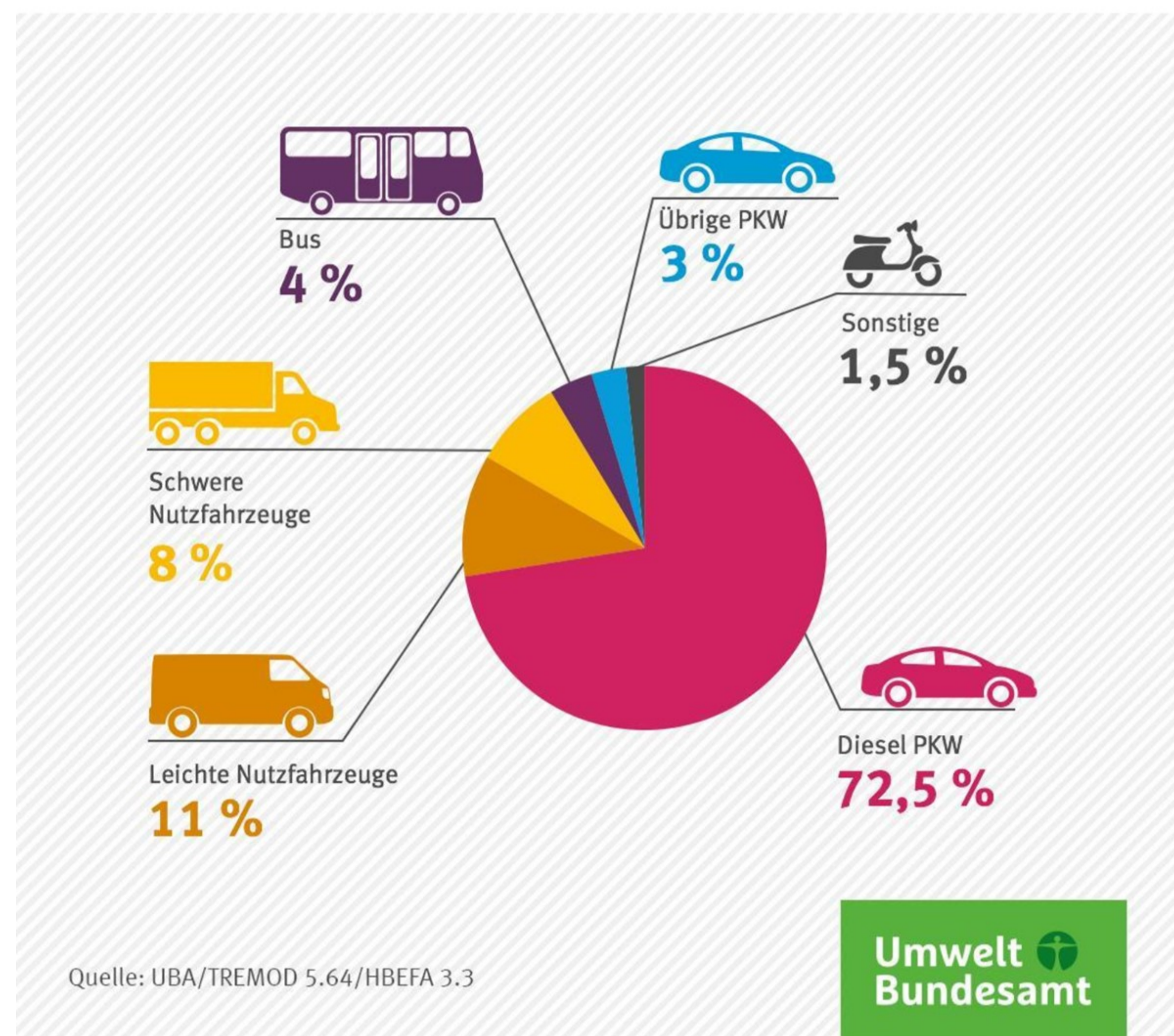


DIESEL: DAS PROBLEM

Wie Dieselmotoren die Luft der Städte und unsere Gesundheit ruinieren

Stadtverkehr: Diesel-Autos stoßen das meiste NO₂ aus



Seit Jahren zeigt sich an den 513 Messstationen des Umweltbundesamtes: **Grenzwerte für Luftqualität, insbesondere Stickoxid (NO₂), werden nicht eingehalten** – Grund dafür ist der wachsende Anteil von Dieselnwagen.

Der mit der Euro-6-Norm auf max. 80 mg/m³ Abgas festgelegte NO₂-Ausstoß existiert derzeit nur auf dem Papier: **2/3 der innerstädtische Messstationen überschreiten diesen Grenzwert.**

Wie schädlich ist Stickstoffdioxid?

NO₂ ist ein **starkes Oxidationsmittel**, das schon bei sehr kurzem Kontakt die **Schleimhäute der Atemwege und Augen reizt**. Es fördert sowohl die Bildung von bodennahem Ozon, als auch von Feinstaub. Die daraus resultierende Luftverschmutzung bezeichnet die Europäische Umweltagentur als das **schwerwiegendste umweltbedingte Gesundheitsrisiko in Europa**.

In Deutschland rechnet sie mit 10.000 vorzeitigen Todesfällen durch Stickoxide; hinzu kommen 60.000 Todesfälle durch Feinstaub und 2000 weitere durch Ozon – das sind über 70.000 vorzeitige abgasbedingte Todesfälle vor allem bei Stadtbewohnern.

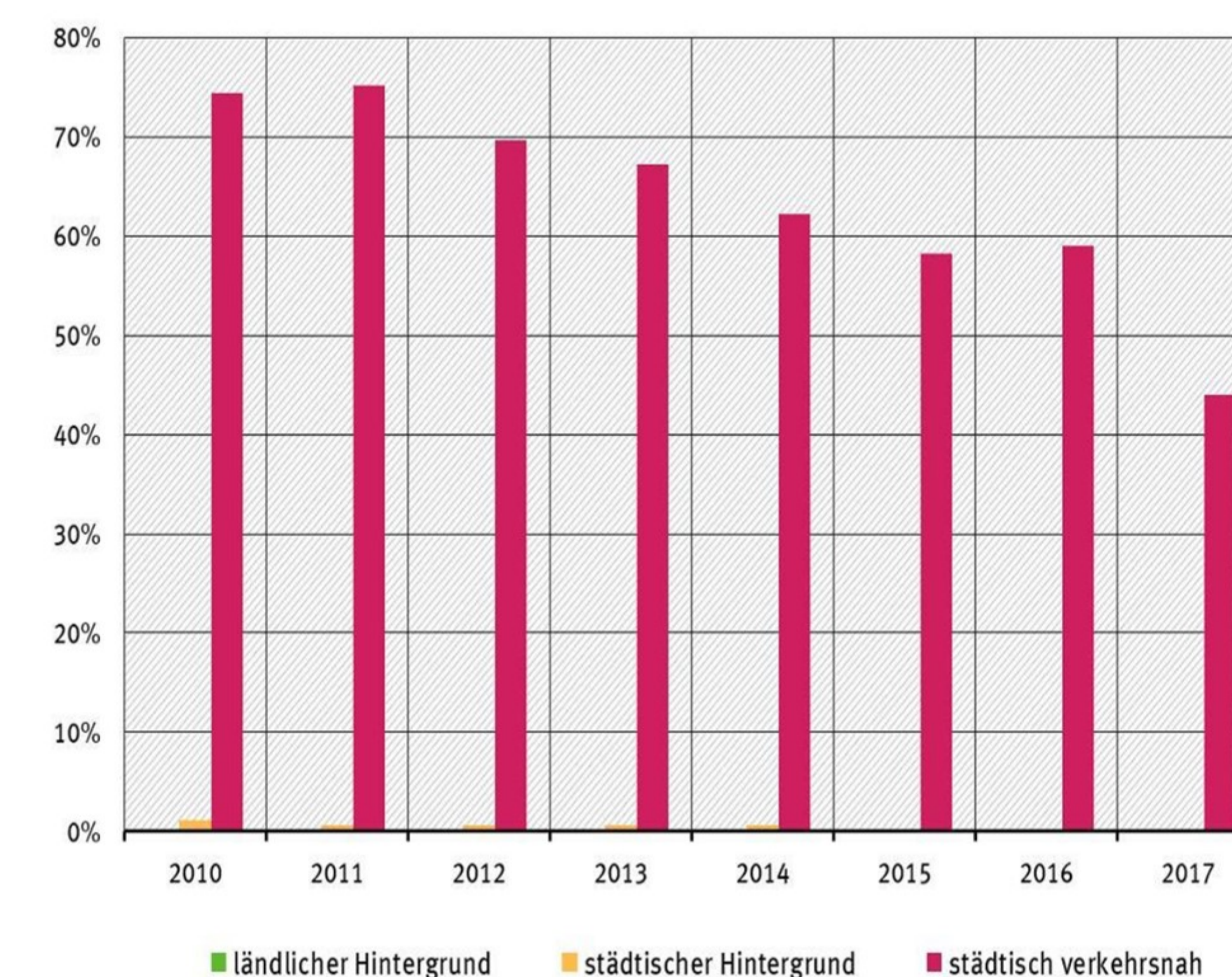
Die WHO stufte Dieselabgase 2012 in die höchste Klasse der krebserregenden Stoffe ein. Zahlreiche Studien weisen auf den Zusammenhang der Abgase mit schwerwiegenden Erkrankungen hin, die da sind:

- **Lungen- und Blasenkrebs**
- Auswirkungen auf **Spermienqualität** sowie veränderte **Hormonwerte**
- **Schlaganfälle**
- Insgesamt **atemwegsbedingte Erkrankungen** wie Asthma, Atemnot, Bronchitis, Lungenödem und Lungeninfekten
- **Herz-Kreislauf-Probleme**

Lange Zeit galt der in den Dieselabgasen enthaltene Feinstaub als Hauptursache – dessen schädliche Wirkung ist gut dokumentiert und konnte inzwischen in der EU durch Partikelfilter deutlich gesenkt werden.

Was bleibt sind die Stickstoffdioxide bei denen hohe Konzentrationen sich **bereits nach einer Stunde negativ auf die Atemwege auswirken**. Zudem gibt es Hinweise, dass **bereits Konzentrationen unterhalb der derzeitigen Grenzwerte gesundheitsschädlich** sind.

Prozentualer Anteil der Messstationen mit Überschreitung des Grenzwertes für das NO₂-Jahresmittel im jeweiligen Belastungsregime, Zeitraum 2010-2017

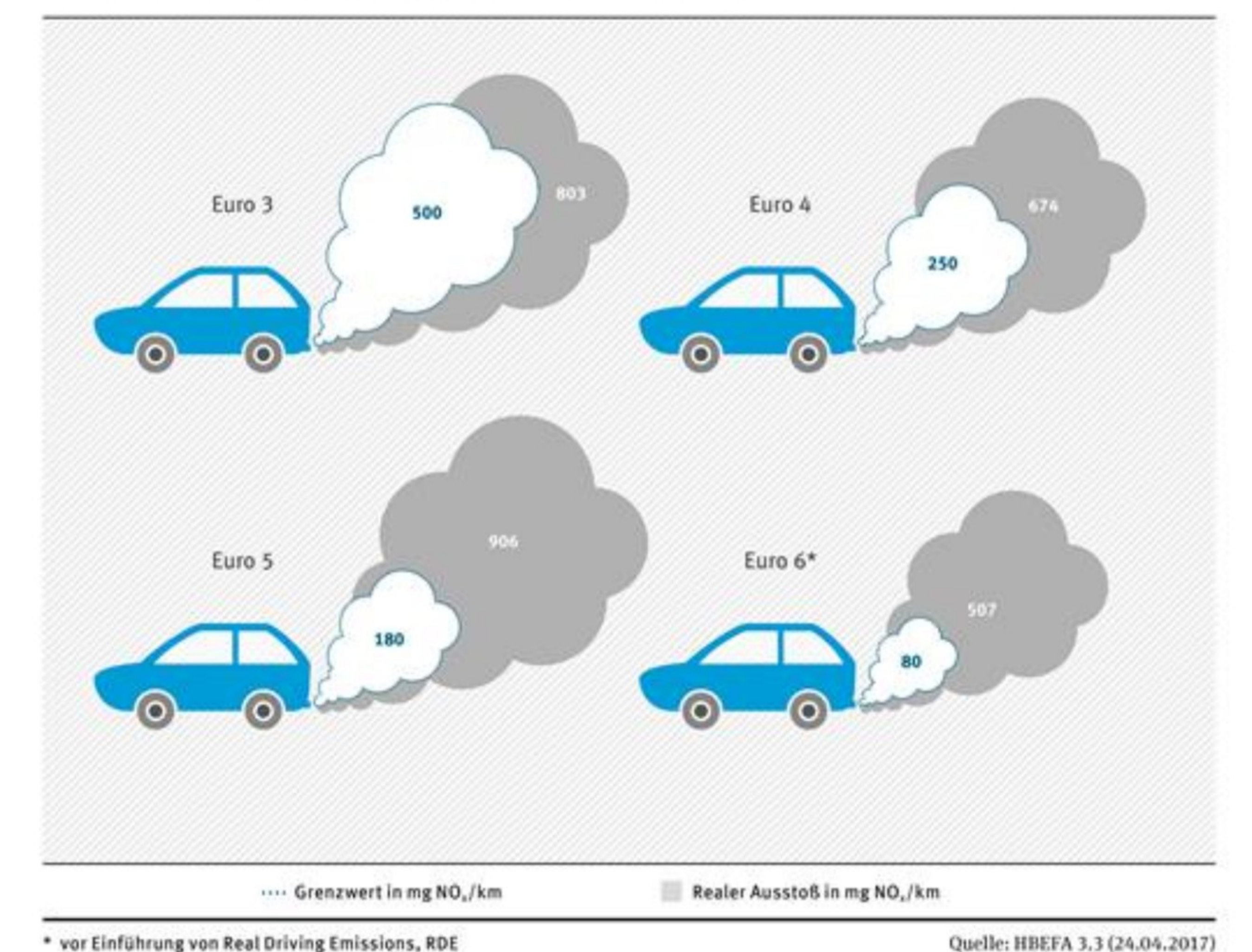


Wie kommt es dazu?

Nur 3 von 23 Neuwagen halten die vorgeschriebenen **Abgasnormen im Straßenbetrieb ein**. Dass die Wagen dennoch zugelassen werden, liegt an den bisherigen Testverfahren. **Labortests werden verfälscht** durch:

- **Langsameres Fahren** und geringere Beschleunigungen
- Vorheriges Erwärmen des Motors
- Auslassen niedriger Gänge
- Ausschluss des Personengewichts und des sonstigen Energieverbrauchs (Klimaanlage, etc.) aus den Rechnungen

Durchschnittliche reale Abgasemissionen von Diesel-Pkw verschiedener Schadstoffklassen im Vergleich zu deren Grenzwerten
Gemittelt über alle Straßenkategorien und Temperaturen



Warum Fahrverbote für Diesel?

Die Frage beantwortet sich hinsichtlich der eben geschilderten Gesundheitsrisiken fast von selbst.

Nicht nur Verbände und Anwohner berufen sich vor Gericht auf die im europäischen Recht geforderten Luftreinhaltepläne – auch die **EU-Kommission droht mit Klage**. Deutschland halte in 29 regionalen Gebieten seine Pflicht nicht ein und ergreife zudem keine geeigneten Maßnahmen zur Verbesserung.

Sie fordert Fahrverbote für Dieselnwagen und ein Ende der steuerlichen Begünstigung. Anderenfalls drohen hohe Strafzahlungen.

Die Stickstoffdioxid-Konzentration ist **in den letzten Jahren kaum gesunken** und wird dies auch weiterhin bei derart unrealistischen Zulassungstests nicht tun. Wieso wirkt sich der Einfluss der **Automobilindustrie derart stark auf offizielle Messverfahren** aus? Grund sind erhebliche Finanzmittel und deren **Arbeitsmarkt- und sozialpolitischen Argumentationen**.

Greenpeace fordert:

- **Diesel-Subventionen abschaffen**
- **Wirksame Umweltzone auf Basis der blauen Plakette**
- **Konsequenter Ausbau von ÖPNV und Radverkehr**

GREENPEACE