

## Folgen des VW-Abgas-Skandals für die Luftreinhaltung

# Keine Lappalie

> Heiko Balsmeyer

Ende September musste der VW-Konzern zunächst gegenüber der amerikanischen Umweltbehörde EPA und später auch gegenüber der europäischen Öffentlichkeit einräumen, die Abgaswerte von Dieselaautos manipuliert zu haben. Dieser Betrug sollte verdecken, dass diese Fahrzeuge auf der Straße sehr viel höhere Ausstöße von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) haben, als im Labor. Das Fatale daran: gerade NO<sub>2</sub> ist ein drängendes Problem bei der Luftreinhaltung in vielen europäischen Städten. So wird in Deutschland an etwa zwei Dritteln aller verkehrsnahen Messstationen der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) in Höhe von 40 µg/m<sup>3</sup> überschritten. Flächendeckend also wird der europäische Grenzwert nicht eingehalten.

Eine Lappalie ist das nicht, auch wenn gefühlt die Luft sauber erscheint. NO<sub>2</sub> greift die Atemwege an, führt zu Asthma, Bronchitis oder sogar Lungenkrebs. Daher ist es richtig, dass die EU-Kommission darauf besteht, dass die Grenzwerte eingehalten werden, und zur Durchsetzung bereits die Vorstufen eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen Deutschland eingeleitet hat.

Welche Rolle spielen dabei Dieselfahrzeuge? Viele Städte haben sich darauf verlassen, dass die seit dem 1.9.2015 für alle neu zugelassenen Autos geltende Norm Euro 6 ausreichende Verbesserungen bringen würden, um den Grenzwert künftig einzuhalten. Diese abwartende Haltung hielt auch noch vor, als der VCD und andere Umweltverbände vor dem Hintergrund von Untersuchungen des International Council for Clean Transportation (ICCT) öffentlich darauf hinwiesen, dass die neuen Autos auf der Straße die Grenzwerte im Durchschnitt

um das siebenfache überschreiten. Es brauchte somit erst den Skandal, um den Handlungsdruck zu spüren – bei der Bundespolitik und in den Städten!

Doch was können Städte und Landkreise tun, um NO<sub>2</sub> in der Luft zu reduzieren? Die Antwort ist theoretisch sehr einfach. Es muss Schritt für Schritt ein Umstieg vom Auto auf Füße, Rad und öffentliche Verkehrsmittel erfolgen. In der Praxis trauen sich viele Städte noch nicht daran, die Bewegungsfreiheit der heiligen Kuh Auto einzuschränken. Ein schönes Beispiel für die Richtung, in die es gehen muss, zeigt aktuell die norwegische Hauptstadt Oslo. In den nächsten vier Jahren soll dort das Zentrum autofrei gemacht werden. Positive Eigenschaften werden zukünftig neben besserer Luft auch weniger Lärm oder ganz allgemein mehr Lebensqualität sein.

Darüber hinaus ist die Bundesregierung gefordert, ein Programm zur Luftreinhaltung zu beschließen, welches zusätzliche Maßnahmen und Mittel enthält, um die Städte zu unterstützen. Dazu gehört auch die Einführung einer blauen Plakette für NO<sub>2</sub>-arme Fahrzeuge. Diese könnten Städte bei ihrer Umweltzonenregelung einsetzen, so dass in bereits belastete Gebiete nur noch Fahrzeuge mit blauer Plakette einfahren dürfen. Voraussetzung dafür ist natürlich, dass Fahrzeuge auf ihren Schadstoffausstoß kontrolliert werden – und zwar unabhängig.

> Heiko Balsmeyer ist Experte für Luftreinhaltung beim ökologischen Verkehrsclub VCD.



Foto: VCD