



bezahlte Anzeige

Studie: Mehr Stickoxide sorgen jährlich für 5.000 zusätzliche Tote in Europa

KLAUS TASCHWER
18. September 2017, 05:00

449 POSTINGS

Die höheren NOx-Werte aufgrund des Abgasskandals sind laut neuen Berechnungen für 5.000 vorzeitige Todesfälle in Europa verantwortlich. Politiker reagieren auf Studie

Laxenburg – Heute sind auf Europas Straßen rund 100 Millionen Dieselaautos unterwegs, vor rund 20 Jahren war es übrigens noch ziemlich genau die Hälfte. Außerhalb Europas sind Dieselaautos übrigens auch weniger beliebt: Im Rest der Welt sind nur rund 50 Millionen unterwegs.

425.000 plus 5.000

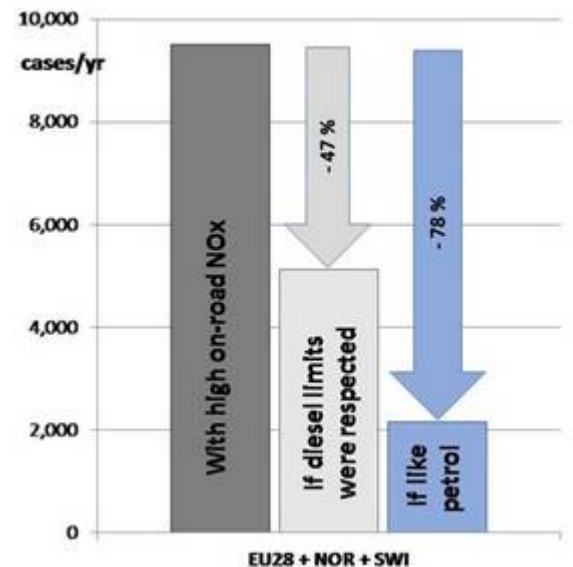
Ihr Problem ist der hohe Ausstoß von NOx, also der giftigen nitrosen Gase beziehungsweise Stickoxide, der auf den Straßen vier bis sieben Mal höher ist als bei den offiziellen Tests. Das führt zu noch höherer Luftverschmutzung, an deren Folgen in Europa pro Jahr insgesamt rund 425.000 Menschen frühzeitig sterben.

Stickstoffoxide schädigen die Lunge, führen zu Bronchitis und tragen entscheidend zur Entstehung von Feinstaub sowie bodennahem Ozon bei, das ein starkes Reizmittel für die Atemwege ist. Sie erhöhen das Risiko zum Beispiel für Schlaganfälle, Herz-Kreislauferkrankungen und Lungenkrebs.

Forscher um Jens Borgen-Kleefeld (IIASA in Laxenburg) haben nun im Fachblatt "Environmental Research Letters" ermittelt, wie viele zusätzliche Todesfälle in Europa nur durch den Abgasskandal und die zusätzlichen Stickoxide zu erwarten sind, und kommen auf nicht weniger als 5.000 zusätzliche Tote jährlich. (Eine "Nature"-Studie vor einigen Monaten war zu noch dramatischeren Schätzungen gelangt.)

Italien ist besonders stark betroffen

"Wenn die Emissionen der Dieselaautos so gering wären wie die der Benziner, könnten etwa 7.500 vorzeitige Todesfälle in Europa verhindert werden", sagt Borken-Kleefeld.

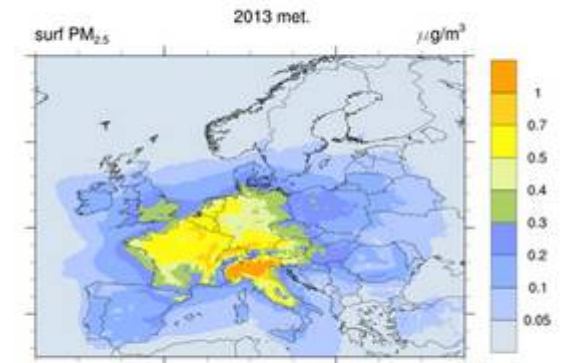


grafik: jonson et al 2017

Wie viele Todesfälle sich durch welche Maßnahmen vermeiden lassen.

Am meisten Tote erwarten die Forscher in Italien, Deutschland

und Frankreich, was an der Größe der Bevölkerung, aber auch an der Anzahl der Dieselfahrzeuge liegt. Pro Kopf ist das Risiko in Italien am größten, konkret: in Norditalien.



grafik: jonson et al 2017

Die mit Stickoxiden verbundene Feinstaubbelastung ist in Norditalien besonders hoch.

Politische Reaktionen

Die Grüne Spitzenkandidatin Lunacek forderte am Montag mit Bezug auf diese Studie die Bundesregierung, "namentlich Verkehrsminister Jörg Leichtfried" auf, ihren "Kuschelkurs mit der Autolobby unverzüglich beenden". Umstiegsprämien würden nur dazu führen, dass Autobesitzer "ihren Diesel durch einen neueren, ähnlich schmutzigen ersetzen", das als Öko-Prämie zu "beschönigen" sei verfehlt.

Sie fordert bei dem für den 26. September geplanten Diesel-Gipfel eine Hardware-Nachrüstung für Diesel-Fahrzeuge und eine "angemessene" Aufwandsentschädigung. Auch müsse es "zivilrechtliche und strafrechtliche Maßnahmen der Republik gegen die Verursacher der tödlichen Abgas-Mehrbelastung" geben.

Leichtfried: "Keine Verbote"

Verkehrsminister Jörg Leichtfried (SPÖ) will hingegen nur mit Anreizen Abgase aus dem Verkehr verringern. "Über Verbote einzelner Technologien zu diskutieren, ist der falsche Weg. Ein Diesel-Verbot wird es mit mir daher nicht geben", schreibt der Minister in einer Aussendung. Leichtfried schreibt, "jeder Österreicher, der möchte, soll ab 2030 seinen Alltag mit einem abgasfreien Auto bewältigen können. Ziel ist, dass dann freiwillig nur mehr Neuwagen angemeldet werden, die keine Schadstoffe ausstoßen." Dafür starte er einen "Aktionsplan für sauberen Verkehr 2030". (tasch/APA, 18.9.2017)

Originalpublikation

Environmental Research Letters: "Impact of excess NOx emissions from diesel cars on air quality, public health and eutrophication in Europe"

Nature: "Impacts and mitigation of excess diesel-related NOx emissions in 11 major vehicle markets"