

Grundsatzpapier

WHO – wissenschaftlicher
Berater der Initiative

Initiative „Kein Diesel ohne Filter“

Initiatoren

Träger und Koordinator der Initiative „Kein Diesel ohne Filter“ ist die Deutsche Umwelthilfe e. V. Neben Umwelt-, Verbraucher- und Gesundheitsverbänden sowie Automobil- und Verkehrsverbänden unterstützen Partner aus Wirtschaft und Wissenschaft die Initiative. Der ADAC begleitet die Initiative technisch.

Wer ist betroffen?

Die Folgen der Dieselrußbelastung sind äußerst vielfältig und betreffen weite Bevölkerungskreise – insbesondere in verkehrsintensiven Räumen:

- **Atemwege der Kinder:** Kinder sind besonders stark von Atemwegserkrankungen betroffen, da bei ihnen die Immunabwehr weniger ausgebildet ist als bei Erwachsenen und ihr Atemvolumen höher ist relativ zu ihrer Körpergröße. Daher ist die Exposition von

Kindern größer als die von Erwachsenen. Zudem ist die Konzentration von Rußpartikeln in niedriger Höhe (also auf Kopfhöhe der Kinder) besonders hoch.

- **Krebserkrankungen:** Dieselruß erhöht das Risiko an Krebs, insbesondere an Lungenkrebs zu erkranken, erheblich. So sind die Abgase eines herkömmlichen Dieselmotors etwa zehn Mal krebserregender als die Abgase eines Benziners. Eine Studie des Umwelt- und Prognoseinstituts ergab, dass die durch den Straßenverkehr verursachten Dieselrußemissionen für über 8.000 Lungenkrebsfälle pro Jahr verantwortlich sind. Das Krebsrisiko in Ballungsräumen und dort besonders an Hauptverkehrsstraßen ist um ein Vielfaches höher als in ländlichen Gebieten. Nach dem Gesundheitsbericht 2002 der Weltgesundheitsorganisation WHO verursachen urbane Partikelemissionen etwa 5% aller Krebserkrankungen der oberen Atemwege und

Grundsatzpapier

WHO – wissenschaftlicher
Berater der Initiative

der Lunge. Die WHO hat bereits 1996 das Lungenkrebsrisiko zu etwa 34 Fällen pro eine Million Einwohner einer Bevölkerung abgeschätzt, die zeit ihres Lebens einer Dieselerusskonzentration von einem Mikrogramm je Kubikmeter Atemluft ausgesetzt ist. Eine solche Konzentration tritt in den Städten der Industrieländer auf. Beruflich belastete Personen wie Lastwagenfahrer, Diesel-Fahrzeugmechaniker und andere sind mehreren hundert Mikrogramm Dieselruß pro Kubikmeter ausgesetzt und unterliegen einem entsprechend höheren Risiko.

- **Lungen- und Herzerkrankungen:** Die kleineren und leichteren Rußpartikel, die die modernen Dieselmotoren ausstoßen, sind besonders „lungengängig“ und damit Auslöser für Atemwegserkrankungen wie Bronchitis oder Asthma. Sie können sogar Herzinfarkte verursachen. Nach dem Gesundheitsbericht 2002 der Weltgesundheitsorganisation (WHO)

verursachen urbane Partikelemissionen etwa 2% der Sterblichkeitsrate aufgrund von Herz- und Lungenerkrankungen, und etwa 1% der Mortalität durch Atemwegserkrankungen (außer Krebs). Global entspricht dies etwa 800 000 vorzeitigen Sterbefällen, insbesondere in Entwicklungsländern.

- **Innenstädte:** Schwärzungen an Gebäuden in innerstädtischen Bereichen sind auch auf Dieselruß zurückzuführen. Die Säuberung und Sanierung dieser Gebäude verursacht jährliche Kosten in Millionenhöhe.

Forderungen

Die Initiative „Kein Diesel ohne Filter“ fordert die steuerliche Förderung des Rußfilters (und gleichwirksamer Technologien) für Dieselfahrzeuge spätestens zum 1. Juli 2003. Die für die Euro-4-Norm festgelegten steuerlichen Regelungen sollten auch für

Grundsatzpapier

WHO – wissenschaftlicher
Berater der Initiative

Dieselfahrzeuge gelten, die lediglich die Euro-3-Norm erfüllen, aber zusätzlich über einen Rußfilter verfügen. Darüber hinaus soll auch die Nachrüstung von Altfahrzeugen steuerlich gefördert werden.

- Die steuerliche Entlastung für Neuwagen soll 300 € betragen. Dies entspricht etwa 50% der zu erwartenden zusätzlichen Kosten pro Fahrzeug.
- Die Nachrüstung von bereits vor dem Stichtag zugelassenen Dieselfahrzeugen mit einem Rußfilter ist mit 600 € zu fördern.
- Die steuerliche Entlastung in der o.g. Höhe wird in den ersten Jahren nach dem Kauf des Neufahrzeugs bzw. der Nachrüstung gewährt.

Dieselfahrzeuge mit Rußfilter erhalten eine Plakette, die dazu berechtigt, auch bei erhöhten PM₁₀-Werten¹ mit dem Auto in innerstädtische Bereiche zu fahren.

Hintergründe

- Bereits heute sind hocheffiziente Dieseldieselrußfilter, die den Rußausstoß um 99,99 Prozent reduzieren (z.B. der FAP-Filter des PSA-Konzerns), auf dem Markt verfügbar. Alle Automobilhersteller arbeiten an entsprechenden Technologien, so dass die kurzfristige und flächendeckende Einführung des Dieseldieselrußfilters für alle Hersteller möglich ist.

¹ Partikel mit einem Durchmesser von weniger als zehn Mikrometern

Grundsatzpapier

WHO – wissenschaftlicher
Berater der Initiative

- Die Initiative „Kein Diesel ohne Filter“ setzt sich pointiert für die Reduzierung des Rußausstoßes ein. Weitere Emissionsprobleme wie CO₂-Belastung, Stickoxide und Aerosole sind wichtige umweltpolitische Ziele, denen sich die Initiative jedoch nicht verpflichtet hat.
- Eine höhere CO₂-Belastung durch Fahrzeuge mit Rußfilter, aufgrund erhöhten Kraftstoffverbrauchs, ist nicht nachweisbar. Im Gegenteil: Da Rußpartikel jeglicher Größe in der Atmosphäre zum Treibhauseffekt beitragen, ist die Durchsetzung des Rußfilters ein aktiver Beitrag zur Begrenzung des Treibhauseffektes.
- Da Gesetzgebungsverfahren auf europäischer Ebene jahrelange Verzögerungen zur Folge hätten, wird zunächst eine bundesweite gesetzliche Regelung angestrebt. Zudem erhält die deutsche Automobilindustrie damit die Chance, mit Hilfe neuer Technologien im Bereich der Dieselfahrzeuge ihren Marktanteil in

Europa zu erhöhen. Insbesondere die Pro-Filter-Initiativen in anderen europäischen Metropolen würden diesen Schritt begrüßen und damit die Absatzchancen der deutschen Automobilindustrie erhöhen.

Durchsetzung

Koalitionsvereinbarungen (Oktober)

Die Initiative „Kein Diesel ohne Filter“ hat bereits ihr erstes Etappenziel erreicht, indem die Forderung nach der steuerlichen Förderung des Rußfilters in den Koalitionsvertrag 2002 übernommen wurde.

„Die Schadstoffbelastungen durch den Autoverkehr wollen wir weiter verringern, vor allen Dingen beim

Grundsatzpapier

WHO – wissenschaftlicher
Berater der Initiative

Dieselruß und bei den Stickoxiden. Dafür ist neben steuerlichen Anreizen vor allem eine Fortentwicklung der europäischen Abgasnormen erforderlich mit dem Ziel der Einführung des Partikelfilters oder vergleichbarer technischer Lösungen." (Koalitionsvertrag 2002)

Formierung (November 2002)

Mit der Initiative „Kein Diesel ohne Filter“ wird eine Plattform gegründet, um die Interessen aller Filterbefürworter zu bündeln und durchzusetzen. Namhafte Partner aus den folgenden Bereichen unterstützen die Initiative:

- Umwelt- und Verbraucherverbände
- Verbände aus dem Gesundheitsbereich
- Kinderschutzorganisationen
- Forschungsinstitute
- Wirtschaftsunternehmen

Umsetzung

Ziel der Initiative ist es, die steuerliche Förderung des Rußfilters und gleichwirksamer Technologien durchzusetzen. Öffentlichkeit und die politischen Entscheider sollen entsprechend informiert und emotional angesprochen werden. Bis zur Durchsetzung der Steuerförderung steht die emotionale Ansprache im Vordergrund.

- **Start:** Der Start der Initiative erfolgte am 25. November 2002 im Haus der Bundespressekonferenz mit großer Medienresonanz. Im Rahmen der Pressekonferenz wurde die Initiative der Öffentlichkeit vorgestellt und mit Hilfe einer plakativen Aktion visuell und emotional erlebbar gemacht.
- **Begleitende Aktionen:** Neben punktuellen Aktionen werden bis zur politischen

Grundsatzpapier

WHO – wissenschaftlicher
Berater der Initiative

- Entscheidung Maßnahmen angestoßen, die nicht gestoppt werden, bevor die steuerliche Förderung des Filters durchgesetzt ist. Diese Aktionen verdeutlichen den gebotenen Handlungsdruck und veranschaulichen den Schaden, den die Politik durch ihr Nicht-Handeln zu verantworten hat.
- **Punktuelle Aktionen:** Mit aufsehenerregenden Aktionen wird das Thema Partikelemission bis zur politischen Entscheidung in regelmäßigen Abständen in Erinnerung gerufen. Auf diese Weise wird öffentlich wirksamer Druck erzeugt.
 - **Politische Kommunikation:** Die punktuellen Aktionen finden schwerpunktmäßig im Regierungsviertel statt – hier ist die mediale Aufmerksamkeit und die räumliche Nähe zu den politischen Entscheidern gewährleistet. Um die Unterstützung des Parlaments zu erreichen, wird auch die bereits gestartete klassische Lobbyarbeit fortgeführt.
 - **Medienarbeit:** Die genannten Aktionen werden durch pro-aktive Medienarbeit begleitet. Statt aufwändiger Plakataktionen und teurer Broschüren steht die auf Aktionen aufbauende Medienarbeit im Zentrum. Damit bleibt die Initiative hochflexibel und kann auf veränderte Rahmenbedingungen schnell und medienwirksam reagieren.
 - **Werbliche Maßnahmen:** Flankierende werbliche Maßnahmen sind geeignet, die Rußproblematik zu verdeutlichen und in das öffentliche Bewusstsein zu rufen.

Für Rückfragen:

Deutsche Umwelthilfe e.V.
Jürgen Resch
Güttinger Str. 19
78315 Radolfzell
Tel.: 07732/9995-0
Fax.: 07732/9995-77
Email: sauter@duh.de
Internet: www.duh.de