Schrottautos aus Europa

Sie verschmutzen die Luft und gefährden Menschenleben in Afrika

von Monique Ryser, Olten | Redaktion [INFOsperber](#) [3]

Alte Fahrzeuge aus «entwickelten» Ländern werden in ärmere Länder verschifft. Dort verpesten sie die Luft und führen zu Unfällen.

Millionen von gebrauchten Autos werden jährlich von Europa, den USA und Japan in ärmere Weltregionen exportiert. Dort tragen sie signifikant zu Luftverschmutzung bei und behindern die Bemühungen, den Klimawandel zu bekämpfen. Das ergab ein [erstmalig erstellter Bericht](#) [4] des UN-Umweltprogramms UNEP.

Im untersuchten Zeitraum zwischen 2015 und 2018 wurden 14 Millionen gebrauchte Personalfahrzeuge, SUVs und Minibusse exportiert (ausgenommen von der Statistik sind schwere Fahrzeuge wie Lastwagen). 80 Prozent davon gingen in Länder mit tiefen und mittleren Einkommen. 40 Prozent der Autos landeten in Afrika, 24 Prozent in Osteuropa, 15 Prozent in der asiatisch-pazifischen Region, 12 Prozent im Mittleren Osten und ein Prozent in Lateinamerika.

Wie eine Untersuchung in den Niederlanden ergab, hatten die meisten dieser Gebrauchtwagen in ihren Ursprungsländern keine Fahrerlaubnis mehr und waren bereits zwischen 16 und 20 Jahre alt. Nur die wenigsten erfüllten den europäischen Emissionsstandard [EURO4](#) [5]. Das Durchschnittsalter der nach Gambia verschifften Fahrzeuge betrug fast 19 Jahre, und ein Viertel der in Nigeria landenden Autos war bereits 20 Jahre alt.

► Weltweite Fahrzeugflotte steigt auch wegen Altautos

Der Transportsektor ist für [fast einen Viertel](#) [6] der Treibhausgase verantwortlich und ist damit ein entscheidender Faktor der Klimaerwärmung. Der Export von ausgemusterten Gebrauchtwagen führt nun aber zur Erhöhung der Gesamtheit der weltweiten Fahrzeugflotte und hat deshalb einen direkten Effekt auf die Luftverschmutzung und den Ausstoss von vor allem Feinstaub und Stickoxiden, die in städtischen Ballungsräumen die Luft verpesten.

«Die weltweite Fahrzeugflotte sauberer zu machen muss eine Priorität sein, um die globalen und lokalen Ziele zur Luftreinhaltung und die Klimaziele zu erreichen», sagt [Inger Andersen](#) [7], Direktorin der UNEP. «In den letzten Jahren haben reichere Länder ihren Export von Gebrauchtwagen erhöht. Da es fast keine Regeln über diese Exporte gibt, kommt es zum Export von Luftverschmutzung durch dreckige Autos.»

Die Schrottautos sind aber nicht nur für die Umwelt schädlich, sie gefährden auch Menschenleben: Malawi, Nigeria, Zimbabwe oder Burundi haben nicht nur sehr schwache Importregeln betreffend Umweltschutz, sie haben auch überdurchschnittlich viele Verkehrstote. Im Gegensatz dazu haben Länder mit strengeren Importregeln sichere Fahrzeugflotten und weniger Unfälle.

► EU ist auch verantwortlich

Im UNEP-Bericht wurden 146 Länder untersucht, zwei Drittel von ihnen haben «schwache» oder «sehr schwache» Regulierungen zum Import von Gebrauchtwagen. Es gibt aber auch Ausnahmen: Marokko beispielsweise erlaubt nur den Import von Fahrzeugen, die weniger als fünf Jahre alt sind und die EURO4-Abgasnorm erfüllen. Regeln wie in Marokko erlaubten so auch den ärmeren Ländern, zu relativ kostengünstigen Hybrid- oder Elektroautos zu kommen.

Die niederländische Umweltministerin Stientje van Veldhoven sieht aber auch die EU in der Pflicht: «Wir brauchen dringend Regeln, um die Qualität der exportierten Fahrzeuge zu erhöhen». Dazu brauche es eine enge Partnerschaft zwischen Europa und Afrika. Die UNEP will zusammen mit dem [UN-Strassensicherheitsfonds](#) [8] ebenfalls aktiv werden. Dabei geht es darum Minimalstandards festzulegen. In einer ersten Runde sollen strengere Importregeln, wie sie bereits in Marokko, Algerien, Elfenbeinküste, Ghana oder Mauritius gelten, auf andere Länder erweitert werden. Die westafrikanische Wirtschaftsgemeinschaft [ECOWAS](#) [9] hat bereits einen ersten Schritt gemacht und will ab nächstem Jahr strengere Regeln vor allem über das Alter der Fahrzeuge einführen.

► Westafrika will handeln

«Der Einfluss von alten schmutzigen Autos auf die Umwelt ist klar. Luftqualitätsdaten in Accra zeigen, dass es der Verkehr ist, der vor allem zu Luftverschmutzung in der Stadt beiträgt. Deshalb will Ghana strengere Standards

festlegen», erklärt Umwelt- und Technologieminister Kwabene Frimpong-Boateng. Ghana plant nicht nur den Einsatz von Elektrobussen, sondern auch die Förderung von schwefelarmem Treibstoff. Importierte Autos dürfen zudem nicht älter als zehnjährig sein. «Wir müssen damit aufhören, alte, dreckige und unsicher Autos in ärmere Länder abzuschieben», fordert auch die UNEP-Direktorin Andersen.

Monique Ryser, Olten >> monique.ryser AT infosperber.ch

► **Quelle:** Der Artikel wurde von Monique Ryser am 31. Oktober 2020 erstveröffentlicht auf [INFOsperber](#) [3] >> [Artikel](#) [10].

Hinter der Plattform Infosperber.ch (siehe [Impressum](#) [11]) steht die gemeinnützige «Schweizerische Stiftung zur Förderung unabhängiger Information» SSUI. Die Stiftung will einen unabhängigen Journalismus in der ganzen Schweiz fördern, insbesondere journalistische Recherchen von gesellschaftlicher und politischer Relevanz. Die Online-Zeitung Infosperber ergänzt grosse Medien, die z.T. ein ähnliches Zielpublikum haben, mit relevanten Informationen und Analysen. «[Infosperber sieht, was andere übersehen.](#)»

Die Stiftung ist auf Spenden der Leserschaft angewiesen. Infosperber finanziert sich mit Spenden, die zu 90 Prozent der redaktionellen Arbeit zugute kommen. Journalistinnen und Journalisten im erwerbsfähigen Alter, welche ihre Beiträge selber im Administrationsbereich produzieren, können Honorare und Spesen erhalten.

[ZUR STIFTUNG SSUI](#) [12]

© **Das Weiterverbreiten** sämtlicher auf dem gemeinnützigen Portal www.infosperber.ch enthaltenen Texte ist ohne Kostenfolge erlaubt, sofern die Texte integral ohne Kürzung und mit Quellenangaben (Autor und «Infosperber») verbreitet werden. Bei einer Online-Nutzung ist die Quellenangabe möglichst schon am Anfang des Artikels mit einem Link auf infosperber.ch zu versehen.

ACHTUNG: Die Bilder und Grafiken sind **nicht** Bestandteil der Originalveröffentlichung und wurden von KN-ADMIN Helmut Schnug eingefügt. Für sie gelten ggf. folgende Kriterien oder Lizenzen, s.u.. Grünfärbung von Zitaten im Artikel und einige zusätzliche Verlinkungen wurden ebenfalls von H.S. als Anreicherung gesetzt.

► **Bild- und Grafikquellen:**

1. Alter Peugeot 404 Familiale - gut genug, um völlig überladene Ware und Personen innerhalb Benins zu transportieren. **Foto:** DEGAN Cabin. **Quelle:** [Wikimedia Commons](#) [13]. Diese Datei ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“ ([CC BY-SA 4.0](#) [14]).

2. Alter Renault 12 - das spektakulär beladene Auto auf dem Rückweg vom berühmten Fischmarkt in Nouakchott, Mauretanien. Die Schrottkarre wird nur noch durch Rost, Spachtelmasse und Farbe zusammengehalten. **Foto:** Ferdinand Reus from Arnhem, Holland. **Quelle:** [Wikimedia Commons](#) [15]. Diese Datei ist unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 2.0 generisch“ (US-amerikanisch) lizenziert ([CC BY-SA 2.0](#) [16]).

3. Verlassenes Autowrack im extrem dünn besiedelten Namibia. Nach der Mongolei gilt Namibia als der am dünnsten besiedelte unabhängige Staat der Erde. Die Bevölkerung ist konzentriert auf wenige Städte und den fruchtbaren Norden des Landes. **Foto:** Royber99 / Ronny. **Quelle:** [Pixabay](#) [17]. Alle Pixabay-Inhalte dürfen kostenlos für kommerzielle und nicht-kommerzielle Anwendungen, genutzt werden - gedruckt und digital. Eine Genehmigung muß weder vom Bildautor noch von Pixabay eingeholt werden. Auch eine Quellenangabe ist nicht erforderlich. Pixabay-Inhalte dürfen verändert werden. [Pixabay Lizenz](#) [18]. >> [Foto](#) [19].

4. Peugeot 505 Familiale mit beladenen Körben auf dem Weg zu einem Markt in Benin, Westafrika. **Foto:** DEGAN Cabin. **Quelle:** [Wikimedia Commons](#) [20]. Diese Datei ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz „Namensnennung – Weitergabe unter gleichen Bedingungen 4.0 international“ ([CC BY-SA 4.0](#) [14]).

5. Schrottfahrzeuge in Namibia - das Ende dreier Autoleben. **Foto:** teetasse. **Quelle:** [Pixabay](#) [17]. Alle Pixabay-Inhalte dürfen kostenlos für kommerzielle und nicht-kommerzielle Anwendungen, genutzt werden - gedruckt und digital. Eine Genehmigung muß weder vom Bildautor noch von Pixabay eingeholt werden. Auch eine Quellenangabe ist nicht erforderlich. Pixabay-Inhalte dürfen verändert werden. [Pixabay Lizenz](#) [18]. >> [Foto](#) [21].

Quell-URL: <https://kritisches-netzwerk.de/forum/schrottautos-aus-europa-verschmutzen-die-luft-afrika>

Links

[1] <https://kritisches-netzwerk.de/user/login?destination=comment/reply/9021%23comment-form> [2] <https://kritisches-netzwerk.de/forum/schrottautos-aus-europa-verschmutzen-die-luft-afrika> [3] <https://www.infosperber.ch/> [4]

<https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report> [5] <https://de.wikipedia.org/wiki/Abgasnorm> [6]

https://www.ipcc.ch/site/assets/uploads/2018/02/ipcc_wg3_ar5_chapter8.pdf [7]

<https://www.unenvironment.org/people/inger-andersen> [8] <https://unece.org/un-road-safety-fund> [9] <https://www.ecowas.int/>

[10] <https://www.infosperber.ch/politik/welt/schrottautos-aus-europa-verschmutzen-die-luft-in-afrika/> [11] <http://www.infosperber.ch/Impressum> [12] <http://ssui.ch> [13] [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:DEGAN_Gabin_\(public_transport\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:DEGAN_Gabin_(public_transport).jpg) [14] <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de> [15] https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mauritania_car.jpg [16] <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/2.0/deed.de> [17] <https://pixabay.com/> [18] <https://pixabay.com/de/service/license/> [19] <https://pixabay.com/de/photos/namibia-afrika-w%C3%BCste-sand-4780270/> [20] [https://commons.wikimedia.org/wiki/File:DEGAN_Gabin_\(road_traffic_in_Benin\).jpg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:DEGAN_Gabin_(road_traffic_in_Benin).jpg) [21] <https://pixabay.com/de/photos/namibia-afrika-fuhrwerk-safari-246687/> [22] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/abwrackfahrzeuge> [23] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/abwrackkandidaten> [24] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/accra> [25] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/afrika> [26] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/altauto-exporte> [27] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/altautoexporte> [28] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/altautomobilrecycling> [29] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/altautorecycling> [30] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/altautos> [31] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/altautoverwertung> [32] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/afrikanischer-markt> [33] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/altegrenzenbeschränkung> [34] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/altfahrzeuge> [35] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/autoexporte> [36] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/autoverschieber> [37] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/autoverschiebung> [38] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/dreckschleuder> [39] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ecowas> [40] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/euro4-abgasnorm> [41] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/gambia> [42] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/gebrauchtfahrzeuge> [43] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/gebrauchtfahrzeugeexport> [44] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/gebrauchtwagen> [45] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/gebrauchtwagenexport> [46] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/gebrauchtwagenimport> [47] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/ghana> [48] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/importregeln> [49] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/inger-andersen> [50] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/kwabene-frimpong-boateng> [51] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/luftverschmutzung> [52] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/marokko> [53] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/monique-ryser> [54] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/nigeria> [55] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/rostbeulen> [56] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schrottautos> [57] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schrottexport> [58] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/schrottkarren> [59] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/stientje-van-veldhoven> [60] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/unep> [61] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/un-strassensicherheitsfonds> [62] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/verkehrstote> [63] <https://kritisches-netzwerk.de/tags/westafrika>