
Kommentar: Fakten!

Von Hans-Robert Richarz

Das Urteil ist zwar noch nicht rechtskräftig, doch es kann niemand bestreiten, dass der Umwelt-Taliban Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) bei seinem Dschihad gegen den Diesel zumindest in erster Instanz Recht bekommen hat. Es war vorzusehen, wie Richter Wolfgang Kern vom Stuttgarter Verwaltungsgericht entscheiden würde. Die Vorgaben der Politik, insbesondere der EU-Kommission zu den Grenzwerten der Inhaltsstoffe im Abgas von Dieselautos, ließen ihm kaum eine andere Wahl.

Den schwarzen Peter halten jetzt die Besitzer von Selbstzündern in den Händen. Besonders die vielen Pendler, deren Arbeitsstelle in ausgewählten Großstädten wie etwa München, Stuttgart oder Düsseldorf liegen. Doch auch die dieselfahrende Landbevölkerung, die von der Entscheidung nicht unmittelbar betroffen wird, ist arm dran. Ihre Fahrzeuge werden durch den Imageschaden über kurz oder lang an Wert verlieren. All das haben jene zu verantworten, die beim Mischen der Karten maßgeblich beteiligt waren. Einige Damen und Herren in Brüssel und Berlin, ein paar saudämliche Ingenieure aus der Industrie, die mit unlauteren Mitteln Abgasemissionen manipulierten und damit die Lawine losgetreten haben, sowie Berufsquerulanten, die danach dankbar die Öko-Keule auspackten.

Doch angesichts der Tragweite des Urteils – jeder dritte Pkw in Deutschland fährt mit Diesel – müssen Fragen nach den Grundlagen der Entscheidung erlaubt sein. Insbesondere deshalb, weil wir inzwischen bekanntermaßen in einer Ära der Fake News leben.

Da sind zunächst einmal die 38 000, vorzeitig am Einatmen von Stickoxid verstorbenen Menschen. Bislang gaben sich die Umwelt-Hysteriker der DUH mit 10 000 zufrieden. Jetzt müssen es 40 000 sein – für Deutschland. Doch woher diese Zahlen stammen, vermag niemand so recht zu sagen. Selbst Spiegel online schreibt am 15. Mai, dass Hochrechnungen auf 11 800 Tote für ganz Europa komme. Wäre auch schlimm. Aber im Abschlussbericht des Untersuchungsausschusses des Deutschen Bundestags zum Abgasskandal steht: „Epidemiologisch ist ein Zusammenhang zwischen Todesfällen und bestimmten NO₂-Expositionen im Sinne einer adäquaten Kausalität nicht erwiesen.“ Nino Künzli vom Schweizer Tropen- und Public-Health-Institut (TPH) in Basel bekräftigt: „Die Kombinationswirkungen von NO₂ mit anderen Schadstoffen sind auch toxikologisch kaum erforscht.“

Es ist Aufgabe der Politik, Rahmenbedingungen für die Schadstoffbelastung der Luft zu schaffen. Wieso jedoch der Grenzwert für Stickoxide auf der Straße bei 40 Mikrogramm pro Kubikmeter liegt, der am Arbeitsplatz laut den technischen Regeln für Gefahrstoffe TRGS 900 in der aktuellen Fassung jedoch 950 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft erlaubt, hat noch niemand erklären können. Im Tierversuch traten Reizungen der Atemwege übrigens erst bei einer NO₂-Konzentration von etwa 8000 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft auf. Das lässt den Schluss zu, dass bei einigen Vorschriften irgendwas nicht stimmt und Willkür im Spiel sein könnte.

Professor Helmut Greim von der Technischen Universität München, einer der führenden Toxikologen in Deutschland argumentiert: „Die in der Umwelt, auch an dicht befahrenen Straßen gemessenen NO₂-Konzentrationen sind erheblich niedriger als die Arbeitsplatzgrenzwerte.“ Es sei daher nicht plausibel, dass Überschreitungen der Grenzwerte im Freien automatisch mit Gesundheitsschäden verbunden seien.

Bereits die vor zehn Jahren eingeführten Umweltzonen haben sich im Lauf der Zeit als purer Aktionismus herausgestellt. Prof. Dr. Matthias Klingner, Institutsleiter beim Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme in Dresden, gab vor einiger Zeit zu bedenken: „Die Verantwortlichen täten gut daran, endlich die wissenschaftlichen Ergebnisse anzuerkennen: Umweltzonen bewirken keine Verbesserung der Luftsituation.“ So liegt laut Klingner das größte Schadstoffminderungspotential bei Stickstoffdioxid im Verkehrsfluss. Bei flüssigem Verkehr ist der Stickstoffdioxidausstoß je nach Straßentyp und Geschwindigkeit um 29 bis 55 Prozent geringer als bei Stopp & Go. Oberstes Ziel müsste daher eine weitere Verbesserung des Verkehrsflusses sein.

Das wäre freilich dem 250-Mitglieder-Verein DUH mit Jürgen Resch an der Spitze alles andere als recht. Ginge doch dann ein wesentlicher Teil der grundsätzlichen Argumentation gegen das Auto im Allgemeinen und den Diesel im Besonderen flöten. Obwohl laut Umweltbundesamt die NO₂-Gesamtbelastung zwischen 1990 und 2014 von drei Millionen Tonnen auf ungefähr 1,3 Millionen Tonnen um nahezu 60 Prozent zurückgegangen ist, wetzt der durch keinerlei demokratische Legitimation agierende Abmahnverein weiter das Messer. Auch dessen Geschäftsführer trifft ein Teil der Schuld dafür, dass Aktionäre an der Börse Milliardenverluste zu beklagen hatten, dass die Dieselaautos an Wert verlieren und der ideologisch forcierte Niedergang der deutschen Autoindustrie seinen Lauf nimmt. Wann wird dieser Herr endlich zur Rechenschaft gezogen? (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net