

01.03.2019 - Klimaschutz

Auto im Visier

von Angela Klein

Was die Umweltbelastungen angeht, wird derzeit auf der politischen Bühne das Stück aufgeführt «Bezahlt wird nicht» ? dafür nämlich, dass Deutschland der sechsgrößte Emittent von Treibhausgasen auf der Welt ist (mit einem Anteil von 2,6 Prozent) ? bei einem Anteil an der Weltbevölkerung von 1,2 Prozent.

Der Verkehrssektor war 2016 mit über 18 Prozent daran beteiligt, dies ist fast ausschließlich dem Straßenverkehr geschuldet. Und der tötet ? nicht nur durch Klimaerwärmung, sondern auch durch die Belastungen mit Feinstaub und Stickstoffdioxid, die hauptsächlich durch Diesel verursacht werden. Die Zahl der 2010 insgesamt in Deutschland durch Outdoor-Luftverschmutzung vorzeitig Gestorbenen wird auf etwa 34400 geschätzt, daran hat der Verkehr an Land mit fast 7000 Todesfällen einen Anteil von 20 Prozent ? durch Verkehrsunfälle starben im selben Jahr «nur» etwas mehr als die Hälfte.

Als die Deutsche Umwelthilfe im vergangenen Jahr deshalb vor Gericht ein Dieselfahrverbot nach dem anderen erwirkte, fühlten sich ausgerechnet Lungenärzte dazu berufen, ihr in die Arme zu fallen. 107 (von 3800 angefragten!) Lungenärzten unterzeichneten die Stellungnahme des früheren Präsidenten der Deutschen Gesellschaft für Pneumologie, Dieter Köhler. Darin behauptete er, für die aktuellen Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxid gebe es «keine wissenschaftliche Begründung», die Diskussion um die Feinstaubbelastung sei «Hysterie».

Ein Mensch, der eine Packung Zigaretten am Tag rauche, erreiche «in weniger als zwei Monaten die Feinstaubdosis, die sonst ein 80jähriger Nichtraucher im Leben einatmen würde», wenn er an einer vielbefahrenen Straße wohne. «Beim NOx sind die Unterschiede ähnlich, wenn auch etwas geringer.» Die Autolobby atmete auf und der Bundesverkehrsminister kündigte umgehend an, Konsequenzen zu ziehen und die EU zu einer Herabsetzung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid bewegen zu wollen.

Epidemiologen ? sie nehmen eine *quantitative* Erforschung der Faktoren vor, die Gesundheitszustände beeinflussen ? halten den Vergleich für unseriös, weil kurzfristige Spitzenbelastungen (wie beim Rauchen) ganz anders wirken können als niedrige Dauerbelastungen. Aber der 70jährige Professor hatte auch Pech, weil die Taz ihm

nachwies, dass er sich verrechnet hat (13. und 15.2.). Zunächst einmal muss es NO₂ (Stickstoffdioxid) heißen ? für NO_x gibt es gar keine Grenzwerte.

Sodann rechnet die *Taz* nach: «Die Menge, die man in 80 Jahren über die Außenluft im Grenzwertbereich einatmet, nimmt ein Raucher, der eine Schachtel am Tag raucht, nicht in rund zwei Monaten zu sich, wie es in der Stellungnahme heißt ? sondern in 6,4 bis 32 Jahren.» «Statt die Unschädlichkeit der Außenluft im Vergleich zum Zigarettenrauch zu belegen, wie von Köhler mit seinem (ohnehin fragwürdigen) Vergleich gedacht, zeigt dieser bei korrekter Rechnung das Gegenteil.»

Köhler hatte zudem für den Feinstaubwert einer Zigarette einen falschen, weil zu hohen und schon seit 15 Jahren EU-weit herabgesetzten Kondensatwert angenommen. Der Professor hat zugegeben, dass er den EU-Wert nicht kannte, und auch sonst eine korrigierte Berechnung nachgeschoben, die laut *Taz* jedoch wiederum falsch war. Weit davon entfernt, seine Behauptung nun zurückzunehmen, bleibt Köhler aber dabei ? frei nach Christian Morgenstern, dass nicht sein kann, was nicht sein darf, und bemerkt nur: «Ich mache ja praktisch alles allein und habe nicht einmal mehr eine Sekretärin als Rentner.»

Nun ist es nichts Neues, dass Teile der Ärzteschaft sich immer wieder dazu hergeben, den Herrschenden willfährig zu sein. Auf die Politiker in Bund und Kommunen wirft diese Kontroverse jedoch das bezeichnende Licht, dass sie sich auch noch an den dürrtügsten Strohalm klammern, nur um der Autoindustrie nicht weh zu tun.

Der Stand der wissenschaftlichen Forschung ist ein ganz anderer. Den präsentierte eine Expertise der Internationalen Gesellschaft für Umweltepidemiologie und der Europäischen Gesellschaft für die Medizin der Atemwege (ERS) Ende Januar dieses Jahres. An der Studie haben Wissenschaftler aus verschiedenen Ländern mitgewirkt, in Deutschland waren u.a. mehrere Mitglieder der Helmholtz-Gesellschaft beteiligt. Sie kommen zum exakt entgegengesetzten Urteil: Sie plädieren dafür, dass der Grenzwert für Feinstaub in der EU ? er liegt derzeit bei 25 µg/m³ (PM_{2,5}) ? deutlich gesenkt und auf das von der Weltgesundheitsorganisation WHO empfohlene Niveau von 10 µg/m³ gebracht wird. In den USA liegt der Grenzwert für Feinstaub bei 12 µg/m³ (PM_{2,5}). Ähnliches gilt für Stickstoffdioxid. Hier hat die EU im Jahr 2008 den Grenzwert von 40 µg/m³ von der WHO übernommen. Wegen der Vielzahl neuer wissenschaftlicher Erkenntnisse hat die WHO im Jahr 2013 im Auftrag der EU jedoch eine neue wissenschaftliche Studie durchgeführt, die zum Ergebnis kommt, dass signifikante Gesundheitseffekte bereits ab einem Wert von 20 µg/m³ feststellbar sind. 15 Langzeitstudien zu Stickstoffdioxid wurden dafür herangezogen. Die Empfehlungen der WHO werden deshalb derzeit überarbeitet.

Zum Vergleich: In Stuttgart am Neckartor wurden Ende Januar Stickstoffdioxid-Werte von $82 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen, in Köln 63 und in Düsseldorf in der Corneliusstraße immerhin noch $58 \mu\text{g}/\text{m}^3$? dazwischen liegen noch München, Reutlingen, Kiel und Hamburg.

Das Nachbarland Schweiz hingegen hat die Empfehlungen der WHO für Feinstaub übernommen und die für Stickstoffdioxid sogar unterschritten ($30 \mu\text{g}/\text{m}^3$). In den USA liegt der Grenzwert für Stickstoffdioxid (gemessen in der Umgebungsluft) deutlich höher als in der EU, nämlich bei $100 \mu\text{g}/\text{m}^3$; für den Ausstoß, der an den Fahrzeugen gemessen wird, gelten jedoch deutlich strengere Werte: hier sind bis zu $100 \text{ mg}/\text{km}$ erlaubt, während in der EU (auf Drängen der deutschen Autoindustrie) bis zu $270 \text{ mg}/\text{km}$ Stickstoffoxide zugelassen sind. Deswegen müssen deutsche Autos in den USA jetzt nachgerüstet werden.

Luftverschmutzung ist im Autoland Deutschland der mit Abstand wichtigste umweltbedingte Risikofaktor für Krankheiten und verlorene Lebenszeit. Zu diesem Schluss kommt auch eine Studie des Umweltbundesamts aus dem vergangenen Jahr: Stickstoffdioxid als Luftschadstoff hat negative Auswirkungen auf die Lebenserwartung.

Klimaschützer entdecken immer mehr das Auto als Klimakiller. Die Internationale Automobilausstellung wird in diesem Herbst ungewohnten Besuch bekommen, und auf der Streikkonferenz der RLS Mitte Februar wurde in einem Workshop zusammen mit Kollegen von VW und Daimler über Möglichkeiten der Konversion gesprochen. Dabei wurde zweierlei klar:

1. Die Kollegen in der Autoindustrie stehen unter Beschuss, weil deren Vorstände ? anders als die Klimaschützer ? beim Umstieg auf das Elektroauto keine Rücksicht auf die Arbeitsplätze nehmen und die drohende Rezession ohnehin mit großer Wahrscheinlichkeit die Autoindustrie besonders hart treffen wird.
2. Über eine Produktionsumstellung in der Autoindustrie lässt sich vernünftig nur reden, solange die Autofabriken bestehen. Wenn sie weg sind, etwa weil Werke geschlossen werden, brauchen wir über Konversion nicht mehr reden.

Wer aber glaubt, man könne über den Weg der Mitbestimmung zusammen mit der Geschäftsleitung friedlich schiedlich eine ökologisch nachhaltige Konversion in die Wege leiten, der träumt. Dazu müssen die Betriebe erst einmal in Arbeiterhand kommen ? sei es durch Betriebsbesetzungen, sei es durch gesetzliche Maßnahmen. Klimaschützer müssen hier also einen Umweg gehen und sich in den kommenden Auseinandersetzungen um Arbeitsplätze und Produktion in der Automobilindustrie klar und deutlich auf die Seite der Belegschaften stellen. Vielleicht lässt sich dann klar machen, dass ein Umstieg auf den Bau von Straßenbahnen und Bussen, verbunden mit einer kurzen Vollzeit für alle, Arbeitsplätze besser und dauerhafter sichern kann als die



Sozialistische Zeitung

Regentenstr. 57–59 · D-51063 Köln
Fon (02 21) 9 23 11 96 · Fax (02 21) 9 23 11 97
redaktion@soz-verlag.de · www.sozone.de

kannibalisierende Wettbewerbsschlacht mit China um das Elektroauto.