

# Dieseldgate – was sagen uns die Zahlen?

geschrieben von Admin | 21. Januar 2016

Es wurde zu diesem Thema bereits hier bei EIKE berichtet (hier) und (hier), weitere Gesichtspunkte sollen jetzt diskutiert werden. Mit der Ablösung der Muskelkraft durch Maschinen konnte das Industriealter beginnen, die mühsame Plackerei der Menschen allein zur Sicherstellung der Ernährung und eines warmen Zimmers im Winter ging zu Ende. Dafür wurden in den Maschinen Energieträger eingesetzt, erst Kohle, dann Erdöl und Gas. Es wurden Verbrennungsprodukte in die Luft freigesetzt. Zu viele Abgase in der Atemluft können vielleicht schädlich sein, daher wurden Grenzwerte eingeführt.

## Was wird durch Verbrennungen in die Luft freigesetzt?

Dazu gibt es Zahlen im Statistischen Jahrbuch. Für die Jahre ab 1966 sind die gesamten Emissionen für Deutschland für N02, S02 und Staub im folgenden Diagramm aufgetragen:

Es zeigt sich:

Der S02-Eintrag ist zunächst hoch, vermindert sich dann aber infolge der Entschwefelungsanlagen bei Kraftwerken. In 1990 ergibt sich ein riesiger Anstieg infolge der Deutschen Einheit, weil die Braunkohle in den neuen Bundesländern einen sehr hohen Schwefelgehalt hat. Erst mit Neubau der Kraftwerke dort konnten die Gesamtemissionen sinken.

Der Staubeintrag in die Luft sank seit den 1960-er Jahren, weil in den Häusern die Heizungen von Feststoffen auf Öl umgestellt wurden. Ein Peak kam wiederum durch die Deutsche Einheit, dann aber zunehmend Verbesserungen.

Der N02-Eintrag in die Luft stieg an wie die Zunahme des Verkehrs im Lande, aber keine Zunahme durch die Deutsche Einheit. Später erfolgte ein Abfall durch bessere Technik (Katalysator).

## Woher kommt das N02?

Im Bereich des Maximums in obiger Abbildung um 1986 gibt das Umweltbundesamt zur Herkunft des N02 folgende Auskunft [1]:

Es gibt zwei große Emittenten, den Straßenverkehr mit ca. 55% Beitrag und die Kraftwerke und Industrie mit ca. 40% Beitrag. Die 55% des Verkehrs teilen sich auf in 30% durch Otto-Motoren, 17% durch Diesel-Lkw, 2% durch Diesel-Pkw und 6% Rest.

Im Jahre 2003 ist der N02-Eintrag in die Luft um mehr als 50% gesunken, es trägt der Verkehr mit 53% bei, die Kraftwerke und Industrie mit 32% [2]. Der Beitrag der hier interessierenden Diesel-Pkw lässt sich zu 11%

abschätzen [3].

## **Wie sind die Konzentrationen von NO<sub>2</sub> in der Atmosphäre und im Abgas der Pkw?**

Dazu finden sich Angaben im Internet, z.B. vom Landesamt Umwelt in Baden-Württemberg.

In ländlichem Raum beträgt die Konzentration 0,005 bis 0,01mg pro m<sup>3</sup> Luft, in Ballungszentren (Stuttgart) findet man als 1-Stunden-Mittelwert maximal 0,15 bis 0,3mg NO<sub>2</sub> pro m<sup>2</sup> Luft, als Jahresmittelwert 0,04 bis 0,09mg NO<sub>2</sub> pro m<sup>3</sup> Luft [4].

Im Abgasstrom von D-Pkw im Straßenverkehr wurden 130 bis 700mg NO<sub>2</sub> pro km gemessen.

## **Was fordert die Norm?**

Die Euro-Norm für Diesel-Pkw fordert Emissionsgrenzwerte, bezogen auf 1km Fahrtstrecke.

Euro 3: 500mg NO<sub>x</sub>/km, Euro 4: 250mgNO<sub>x</sub>/km, Euro 5: 180mg NO<sub>x</sub>/km (ab 2011), Euro 6: 80mg NO<sub>x</sub>/km (ab 9/2015). In den USA gilt 31mg NO<sub>x</sub>/km. Ohne eine Abgasreinigung sind die heute geltenden Grenzwerte nicht einzuhalten.

## **Ist der NO<sub>2</sub>-Gehalt der Atemluft eine Gefahr für Menschen?**

Zu dieser überaus wichtigen Frage findet man bisher keine Antwort in der öffentlichen Diskussion. Über die Giftigkeit von Substanzen wird von Toxikologen befunden. Die 35 Fachleute in der „Senatskommission zur Prüfung gesundheitsschädlicher Arbeitsstoffe“ befinden über die Aufnahme von Stoffen in die MAK-Liste (**MAK = maximale Arbeitsplatzkonzentration**). Jedes Jahr erscheint eine neue Ausgabe der MAK-Liste mit den erfolgten Änderungen. Zu NO<sub>2</sub> steht in der MAK-Liste von 1994 die Angabe 9mg NO<sub>2</sub> pro m<sup>3</sup> Luft, heute steht dort 0,95mg NO<sub>2</sub> pro m<sup>3</sup> Luft. Die Bedeutung dieser Werte ist wie folgt: Die Toxikologen erproben in Tierversuchen, wo die Dosisgrenze für NO<sub>2</sub> in der Atemluft ist, bei der mit Sicherheit KEINE Wirkung auf den Organismus erfolgt. Dieses nennt man den NOAEL-Wert (**no observed adverse effect level**). Oft wird dieser Wert als MAK-Wert festgelegt. Da der Mensch sich nicht Rund-um-die-Uhr am Arbeitsplatz befindet, bedeutet die Festlegung vom NOAEL-Wert als MAK-Wert eine zusätzliche Sicherheit. Oft wird allerdings noch ein zusätzlicher Sicherheitsfaktor von einem Viertel oder einem Zehntel eingeführt.

**Wenn heute 9mg NO<sub>2</sub> pro m<sup>3</sup> Luft bedeutungslos für atmende Lebewesen sind, dann ist der 100-ste Teil, nämlich der höchste Jahresmittelwert von 0,09mg NO<sub>2</sub> pro m<sup>3</sup> Luft, ebenfalls ohne Bedeutung. Diesel-Pkw tragen nur zu einem Zehntel zu diesem bedeutungslosen Teil bei. Es gibt also keine Gesundheitsgefährdungen durch Stickoxide in der Luft infolge Diesel-Pkw,**

wie es durch die Aufstellung der Grenzwerte suggeriert wird. Vermutlich handelt es sich um „politische“ Grenzwerte.

## **Der Stickstoff-Kreislauf in der Natur [5]**

Stickstoff ist sehr wichtig für das Leben, es ist in Eiweißen enthalten. Daher muß unsere Nahrung Stickstoff enthalten. Mit der Ernte wird dem Boden Stickstoff entzogen, das sind in Deutschland etwa 1,5 bis 2 Mill. t Stickstoff pro Jahr. Der Stickstoffaustrag durch die Ernte muß dem Boden wieder zugeführt werden, das geschieht durch Düngung. Es gibt einen Stickstoffkreislauf in der Natur. Allerdings kann der Stickstoff nicht direkt aus dem Stickstoff-Molekül von den Pflanzen aufgenommen werden, es muß die sehr starke N<sub>2</sub>-Bindung aufgebrochen werden, z.B. in NO<sub>2</sub> überführt werden. Auch die in Kraftwerken und im Verkehr erzeugten Stickoxide nehmen am Stickstoffkreislauf der Natur teil, so daß schließlich ein Teil dieses aus dem Auspuff stammenden Stickstoffs auch auf unserem Teller landet. Das ist nichts Schädliches.

## **Was ist zu folgern?**

Es wurden Grenzwerte festgelegt, die eine nicht existierende Gesundheitsgefahr suggerieren. Die Einhaltung der Grenzwerte scheint durch technische Maßnahmen möglich zu sein, das kostet unnötige Ressourcen: Geld, Energie. Die Sinnhaftigkeit von Grenzwerten sollte für Jedermann erkenntlich sein, daran fehlt es. Wenn ein Beamtenapparat unsinnige Forderungen aufstellt, wäre es die erste Pflicht der Fachleute in der Autoindustrie, dem frühzeitig zu widersprechen.

## **Gibt es in anderen Bereichen der Umweltpolitik ähnliches?**

Es ist eindeutig mit „ja“ zu antworten:

- Von den Gremien der EU wurde für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß von Pkw ein Grenzwert von 95g CO<sub>2</sub> pro km festgelegt, der ab 2020 gelten soll. Der Bürger kann in der Regel die Bedeutung dieser Grenze nicht erkennen. Es besteht zwischen dem Kraftstoffverbrauch und dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß beim Auto ein fester Zusammenhang. Mit dem neuen Grenzwert 95g CO<sub>2</sub> pro km darf ein Diesel nur noch 3,6 Liter pro 100km verbrauchen, ein Benziner nur noch 4,0 Liter pro 100km. Jedermann weiß aus eigener Erfahrung, daß diese Verbrauchswerte nicht einzuhalten sind. Damit bedeuten die von der EU festgelegten Grenzen die Abschaffung des Autos in der EU.
- Es gilt weltweit eine Gesetzgebung zu Radioaktivität, die falsch ist. So ist die Freisetzung von Radioaktivität bei KKW's verboten bzw. auf sehr kleine Werte zu begrenzen. In Fukushima wurden Menschen aus ihren Wohnungen evakuiert, obwohl die freigesetzte Radioaktivität keine Gefahr darstellt [hier]. Ein zweites Beispiel dazu: Aus der ASSE will man die Abfälle wieder an die Oberfläche holen, das ist so viel Radioaktivität mit langer Halbwertszeit, wie durch Ausbringung von

Kalidünger in der Landwirtschaft in 1 bis 3 Jahren deutschlandweit auf den Äckern verteilt wird. In Deutschland führen diese falschen Gesetze letztendlich zum Ausstieg aus der eigenen Stromversorgung.

[1] Daten zur Umwelt 1990/1991, Umweltbundesamt, Kapitel Luft, Seite 180 fff

[2] Stat. Jahrbuch 2005, Seite 312

[3] Berechnet mit 25 Mill. D-Pkw, 400mg NO<sub>2</sub>/km, 15 000km/Jahr ergibt Emission von 150 000t NO<sub>2</sub>/a

[4] Diese Zahlen passen gut zu Meßwerten, die 1984/85 von dem in München geschaffenen Umwelt-Labor der Siemens-AG in der Innenstadt gemessen wurden (interner Siemens-Bericht, Herr Sattler)

[5] „Böden – verletzliches Fundament“, ein Magazin vom GSF-Forschungszentrum, 1997