

WAHLKAMPFPANIK! Stickoxide und die Daten des Umweltbundesamtes

geschrieben von Admin | 27. August 2017

Der Kampf gegen das Auto geht weiter. Bundesumweltministerin Hendricks mit dem sagenhaften Absturz der SPD im Nacken, legte mit einer Untersuchung des Umweltbundesamtes nach. Neue Steuerprogramme allein seien nicht genug, um den Stickoxid-Ausstoß der Fahrzeuge ausreichend zu verringern.

Am 2. August beschlossen Autohersteller und Politik beim Diesel-Gipfel bekanntlich eine Reihe von Maßnahmen, damit die Messwerte auch an den Stellen in der Stadt niedriger werden, an denen die Messstellen an einigen Tagen höhere Werte anzeigen. Drei Wochen später wissen die Fachleute im Umweltbundesamt bereits, dass diese Maßnahmen nicht ausreichen.

Abgasskandal durch Grenzwertwillkür?

Austauschprämie für neue Autos und ein Update der Steuersoftware nützen nichts. Hendricks fordert jetzt mit Panik vor der Bundestagswahl vor der Türe eine Nachrüstung der Fahrzeuge. Sie hat wohlweislich nicht dazu gesagt, ob zusätzliche Filter mit ihren tiefen Eingriffen in die komplizierten Motorverhältnisse technisch und finanziell möglich sind. Das dürfte vor allem in den meisten mit Technik eng vollgestopften Kleinwagen ein Ding der Unmöglichkeit sein.

Der Händlerverband klatscht freudig und plädiert vehement für eine Nachrüstung. An der verdient er am meisten. Ob die Autos später einwandfrei laufen, kann egal sein, im Zweifel verdienen die Werkstätten auch mit Nacharbeiten.

Zusätzlich schlagen die Kampftruppen der Abmahnorganisation Deutsche Umwelthilfe (DUH) in dieselbe Kerbe. Nach den PR-trächtigen Klagen unter anderem in Stuttgart will sie gegen 45 weitere Städte klagen.

»Wir fordern saubere Luft bereits im Jahr 2018 für alle 62 Städte, die aktuell die NO₂-Grenzwerte um 10 Prozent oder mehr überschreiten«, sagte der DUH-Geschäftsführer Resch. Noch ist er gnädig: Die DUH gebe den zuständigen Städten und Landesbehörden die Möglichkeit, der Organisation mitzuteilen, ob sie geeignete Maßnahmen ergreifen wollen, damit 2018 in den betroffenen Städten die Stickoxid-Grenzwerte unterschritten werden. Aber wehe, droht in markigen Worten die durch nichts außer dem Willen zum Geldabzocken legitimierte NGO, »wenn die Antworten nicht zufriedenstellend ausfallen, werden wir weitere Rechtsverfahren prüfen

und gegebenenfalls kurzfristig einleiten«.

Der vorzeitige Todesfall als Herrschaftsinstrument unserer Zeit

Diese Auseinandersetzung hat mit den wirklichen Verhältnissen in den Städten nicht mehr viel zu tun. Stickoxide in den Städten sein zu hoch, sagt zwar die Bundesumweltministerin gerne immer wieder laut. Doch mit dieser Aussage steht sie im Widerspruch zu den Fakten, die das ihr unterstellte Umweltbundesamt veröffentlicht. Dessen Daten sprechen eine andere Sprache.

Sie bestätigen, was jeder auch wahrnehmen kann: Die Werte für Luftschadstoffe sind in den vergangenen knapp 30 Jahren in den Städten dramatisch gesunken. Das zeigen die Ergebnisse der Messungen, wie sie das Umweltbundesamt veröffentlicht. Das listet für jedermann gut sichtbar in nationalen Trendtabellen die Entwicklung der Emissionen seit 1990 auf, sauber nach den einzelnen Schadstoffen unterteilt. In der Tabelle für Stickstoffoxide finden wir für das Jahr 1990 bundesweit hochgerechnet noch einen Gesamtwert von 2,887 Mio Tonnen Ausstoß.

Die Kurve in der Tabelle geht nach unten, die Werte sinken seit 27 Jahren kontinuierlich. Für das Jahr 2015 liest man in der Tabelle den Wert von 1,186 Mio Tonnen pro Jahr ab. Das bedeutet: fast 40 % weniger Stickoxide in der Luft als 1990.

Deutsche Umwelthilfe (DUH) – Klage gegen Stuttgart

Interessant ist die Aufschlüsselung nach den einzelnen Quellen: Das verarbeitende Gewerbe nimmt einen sehr geringen Anteil ein, ebenso die Energiewirtschaft, also im wesentlichen die Kraftwerke. Hier haben sich die mit Millionaufwand eingebauten Filteranlagen bezahlt gemacht. Den größten Anteil hat naturgemäß der Verkehr. Dessen Anteil an den Stickoxiden geht am stärksten kontinuierlich zurück. Ein Ergebnis der Verbesserungen der Motorforschung und verbesserten Antriebstechnik im Automobilbau.

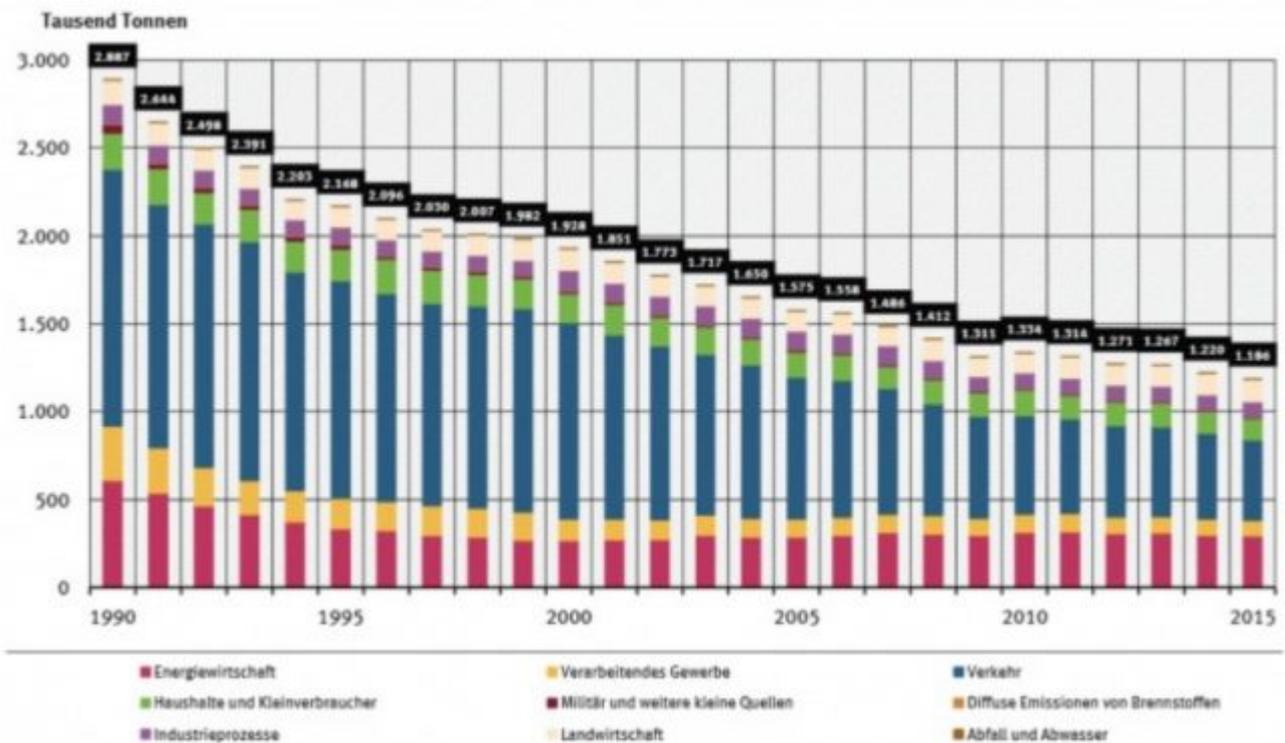
Halten wir fest: Die Luft in den Städten ist nach den Angaben des Umweltbundesamtes in den vergangenen 30 Jahren deutlich sauberer geworden.

Nimmt man jetzt noch die Aussagen von Fachärzten, nach denen die Stickoxid-Belastung kein Problem darstellt, bleibt die die Frage: Worüber reden wir eigentlich?

Die Frage stellt sich, was mit der aktuellen Diskussion bezweckt werden soll. Vor allem muss die Bundesumweltministerin die Frage beantworten, warum sie wieder besseres Wissen vor die Kameras tritt und falsche Behauptungen aufstellt. Die Daten, die ihr eigenes Haus veröffentlicht, sprechen eine andere Sprache als Hendricks im Wahlkampf und eine DUH, die das Geld der kleinen Leute abzockt, die den Spaß bezahlen müssen.

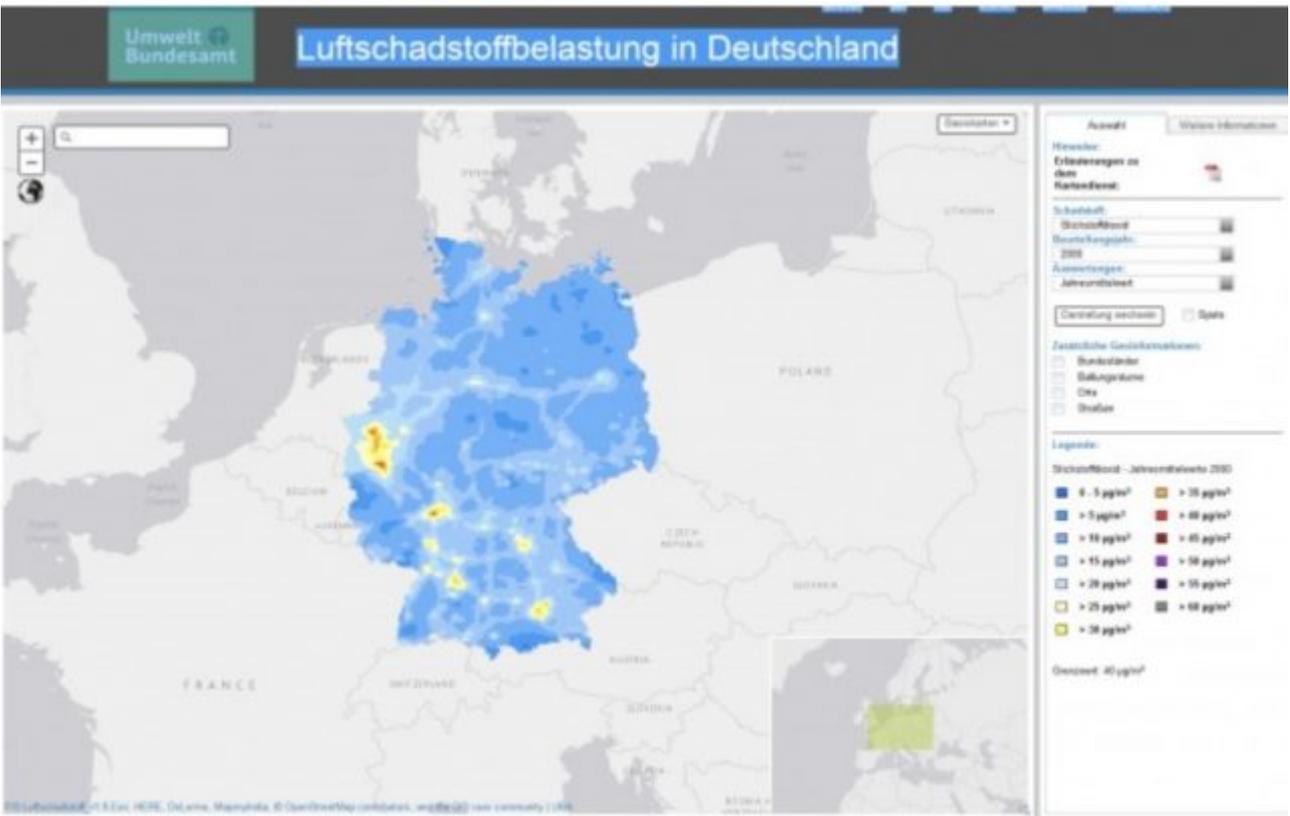
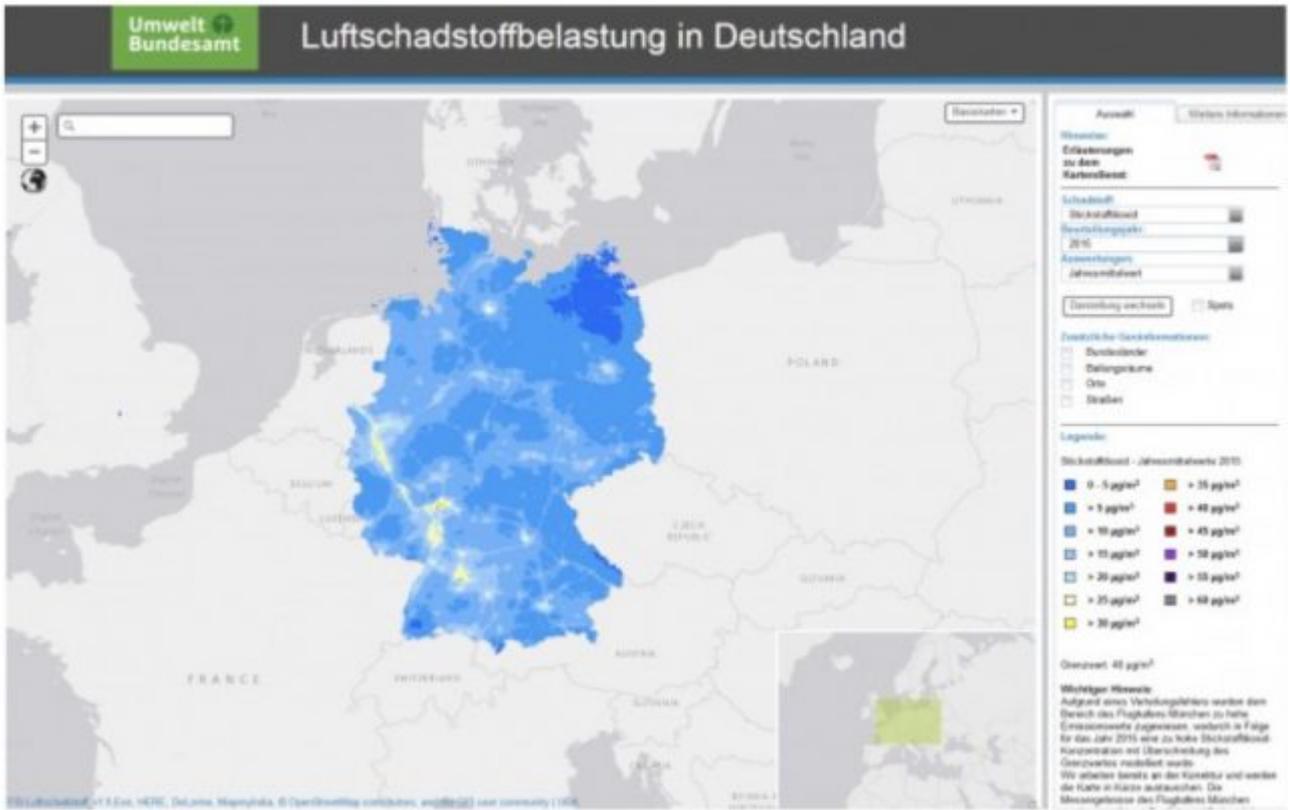
Es gibt nur eine Lösung: Grenzwerte wieder rauf, damit die unselige Auseinandersetzung beendet ist. Mit Fragen der Gesundheit hat sie nämlich nicht das Geringste zu tun. Die dürften einem wie Resch sonstwo vorbeigehen.

Stickstoffoxid (NO_x, gerechnet als NO₂) -Emissionen nach Quellkategorien



Verkehr: ohne land- und forstwirtschaftlichen Verkehr
 Haushalte und Kleinverbraucher: mit Militär und weiteren kleinen
 Quellen (s.u. land- und forstwirtschaftlichem Verkehr)

Quelle: Umweltbundesamt, Nationale Treibstoffabgaben für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer
 Emissionen seit 1990, Emissionsentwicklung 1990 bis 2015 (Stand 02/2017)



Quelle: Daten des Umweltbundesamts