

UM IDEOLOGIE GEHT'S, NICHT UM UMWELT – TÜV soll Messstellen prüfen

geschrieben von Admin | 4. Dezember 2018

Jetzt sollen sie doch überprüft werden, die Messstellen, die in deutschen Städten die verschiedenen Stoffe in der Luft messen sollen. Das Bundesumweltministerium will jetzt die »relevanten« Messstellen durch den TÜV überprüfen lassen, also nicht alle.

Eine Überprüfung aller Stationen hatten eigentlich die Verkehrsminister auf ihrer Sitzung am 26. April beschlossen; doch bisher wurden nur einige überprüft, dabei stellte sich eine Fehlerquote von immerhin 40 Prozent heraus.

Wohin die Reise gehen soll, darauf lässt die Aussage des Staatssekretärs Florian Pronold schließen: »Propaganda« und »Fake News« sei die Kritik an den Messstellen. Er, der lange Jahre als Vorsitzender des bayerischen SPD-Landesverbandes erfolgreich am Niedergang der bayerischen SPD mitgewirkt hatte, erklärte, dass es seit einigen Monaten eine »Gespensterdebatte« gebe, die Misstrauen schüre. Daher solle jetzt Klarheit geschaffen werden. Er gehe davon aus, dass kein Bundesland dagegen etwas einzuwenden habe.

Da kennt er seinen grünen Kollegen aus dem baden-württembergischen Verkehrsministerium schlecht, der sich mit Händen und Füßen gegen eine Überprüfung der Messstellen verwahrt.

Ein großartiger Auftrag an den TÜV: Beweisen Sie die Richtigkeit der Messungen! Nicht die offene Frage, sondern das Ergebnis steht fest. Keine Zweifel daran, dass sie womöglich falsch sein könnten. Früher hieß das: Beweisen Sie die Überlegenheit des Marxismus-Leninismus.

Die Überprüfung wird einige Monate dauern. Wäre die Überprüfung tatsächlich ergebnisoffen, müssten die angesagten Fahrverbote ab Januar des kommenden Jahres ausgesetzt werden. Denn die beruhen auf diesen Daten. Sollten die sich als falsch herausstellen, wäre das ein gefundenes Fressen für Anwälte.

Wir von *Tichys Einblick* bekennen, diese »Gespensterdebatte« angestoßen und seit langem über den Feldzug gegen den Individualverkehr berichtet zu haben. Geht doch darauf jener Milliarden Schaden zurück, den Autofahrer und auch Autohändler tragen sollen.

Da lohnt ein genauerer Blick auf die Fakten.

Fest steht, dass es ein Streit um des Kaisers Bart ist. Es ist aus Gesundheitssicht vollkommen gleichgültig, ob an einer Messstelle 39, 40

oder 46 µg/m³ NO₂ gemessen werden. Es gibt keinerlei Hinweise für gesundheitliche Auswirkungen solch geringer Mengen. Die sind erst bei deutlich höheren Belastungen belegt.

Die gemessenen Werte geben nur die zeitweilige Lage direkt am Ansaugrohr der Messstation wieder. Einige Meter weiter entfernt haben sich die Abgase bereits erheblich verdünnt.

Der Kölner Dom müsste aus Luftbelastungsgründen sofort geräumt, Weihnachtskerzen in Innenräumen untersagt und Holzkamine schnellstens gestopft werden. Die amerikanischen Werte übrigens sind mit 100 µg/m³ NO_x auf den Straßen höher, am Arbeitsplatz dürfen 950 µg/m³ enthalten sein und die Schweizer überleben am Arbeitsplatz gar 6.000 µg/m³ NO₂.

Die Grenzwerte sind also reine Willkür. Das Gerede von »vorzeitigen Todesfällen« gefährlicher Unsinn. Doch Grüne und DUH haben es tatsächlich geschafft, die Leute glauben zu machen, von solch niedrigen Werten gehe eine Gesundheitsgefahr aus, und mit Fahrverboten ließe sich die Gesundheit von Millionen retten.

Tatsächlich sind Autos heute sauber geworden, die sehr aufwendige und damit teure chemische Fabrik unter dem Wagenboden reinigt die Abgase mittlerweile so gründlich, dass die früher vorhandene Abgasproblematik als erledigt betrachtet werden kann. Es ist ein Kampf von Aktivisten in verschiedenen Netzwerken gegen das Auto und gegen den Individualverkehr geworden.

Aus dem Umweltbundesamt, das sich früher rein mit Umweltfragen beschäftigte, ist ein politisches Kampfinstrument geworden. Die wenigen handelnden Personen wechseln munter die Sessel in Amt, Ministerium und den angeschlossenen NGOs wie dem dubiosen Verein Deutsche Umwelthilfe (DUH). Der verdient einen Teil seines Geldes mit zweifelhaften Abmahnungen, bekommt den anderen durch fragwürdige Zuwendungen aus Ministerien, wie wir das hier mehrfach aufgelistet haben.

DUH-Chef und Vielflieger Jürgen Resch ist der Mann fürs Grobe. Mit verwegenen Sprüchen »Laschet opfere die Lungen der Bürger« betreibt die DUH Panikmache, die anderen halten sich sauber zurück.

Hinter zweifelhaften Organisationen wie der DUH stehen mittlerweile große internationale NGOs wie ClientEarth und Anwaltskanzleien, die auf fette Beute hoffen und die DUH mit finanzieren. Sie erwarten natürlich Rendite. Anwalt James Thornton träumt davon, über Umweltprozesse auch mal eine Regierung in die Wüste schicken zu können.

Die politischen Grundlagen dafür wurden schon vor 10, 15 Jahren gelegt, als die EU neue Umweltvorgaben festlegte. Die wurden dann in nationale Vorschriften umgesetzt, wobei die grünen Truppen sie noch einmal verschärften. Grenzwerte wurden auf absurd niedrige Größen heruntersetzt. Da die nur schwer einhaltbar sind, lässt sich dagegen

prächtig Klage führen.

Grenzwerte wurden zu Kampfmitteln. Über Normen lassen sich Technologien aufbauen oder eben zerstören. Sie wurden so drastisch verschärft, dass sie mit vorhandenen Technologien nicht mehr erreicht werden können.

Dann müssen ideologische Richter nicht mehr nach Hintergründen fragen, sondern entscheiden lediglich, ob ein paar $\mu\text{g}/\text{m}^3$ über dem Grenzwert liegen. Sie berücksichtigen auch nicht das Gebot der Verhältnismäßigkeit, das die Leipziger Richter ausdrücklich gefordert hatten.

Ein in frühen Anfangsjahren an den Aufstellungsverfahren für Messstationen in Stuttgart Beteiligter, den wir auch wegen der Aufstellung des Station am Neckartor in Stuttgart kritisiert hatten, schrieb uns ausführlich und stellt aus seiner Sicht die Veränderung dar, die bei Umweltmessungen stattgefunden haben (wofür ich ihm ausdrücklich danke).

Er weist zunächst auf die Veränderungen hin, die das Umweltrecht erfahren hatte: Ursprünglich hatten die Schadstoffmessungen andere Ziele als heute. Sie wurden früher nach der 22. BIm-SchV (22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz) durchgeführt, in der zahllose Richtlinien der EU verwirklicht wurden. Diese 22. BImSchV wurde am 2.8.2010 durch die 39. BImSchV ersetzt. Damit begann die Krux, schreibt er:

»Messergebnisse von Messstellen, die nur lokale Bedeutung hatten und haben sollten, bekamen eine neue Bedeutung und wurden zum Teil ideologisch missbraucht und interpretiert.«

Waren die Messstellen also ursprünglich Hilfsmittel, den Verkehr und seine Auswirkungen direkt an Ort und Stelle zu lenken, wurden sie später zum Instrument gegen den Autoverkehr insgesamt.

Er kritisiert seine Nachfolger: »Aus einem »Lokalbezug« (22.BImSchV) wurde ein Flächenbezug (39.BImSchV) hergestellt, ohne den/die Standort/e zu hinterfragen.«

»Grenzwerte wurden in ihrer Bedeutung falsch eingeordnet.« Sowohl unbewusst oder mangels Kenntnissen und auch bewusst aus ideologischen Gründen. (»Da habe/hätte ich nicht mitgemacht.«)«

»Dann kamen unbedarfte Richter wie die vom Verwaltungsgericht Stuttgart, die unfähig oder ideologisch fixiert waren, die Ergebnisse aus den Zusammenhängen (Bedeutung, Wirkung usw.) rissen und dann unsinnige Urteile fällten.«

Er weist auch darauf, dass zum Beispiel das erste Urteil des Stuttgarter

Verwaltungsgerichts wegen der Bedeutung für die Mobilität und die heimische Industrie nochmals sorgfältig vom Verwaltungsgerichtshof Mannheim überprüft werden müsste. Doch aus ideologischen Gründen habe die Landesregierung nur eine »Sprungrevision« zum Bundesverwaltungsgericht verabredet. Dabei ging es nicht um »Inhalt« sondern nur um die »Form«.

Jetzt richtet sich die Republik im Wesentlichen nach dem Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart. »Keiner«, so kritisiert er, »wagt sich (die »Politik« schon gar nicht), dem Urteil zu widersprechen oder öffentlich zum Widerstand aufzurufen, weil wir gelernt haben, dass ein Urteil heilig ist und ein Richter nicht kritisch hinterfragt werden darf.«

Interessant ist sein Hinweis darauf, dass es zum Beispiel bei der Messstation Neckartor in Stuttgart, heute Deutschlands berüchtigste Stelle, nur darum ging, »wie die lokale Belastung (und um mehr ging es damals nicht) durch Eingriffe in den laufenden Verkehr entlang der B 14 verringert werden kann (nicht durch Verbote).«

Also: Beim Aufstellen von Neckartor ging es seinerzeit ausschließlich darum, wie die lokale Belastung durch entsprechende Eingriffe in den laufenden Verkehr nicht durch Verbote reduziert werden könne.

Doch der grüne Oberbürgermeister Fritz Kuhn lehnt heute Veränderungen an der Messstelle Neckartor vehement ab, verlöre er doch seine Geschäftsgrundlage. Sein schöner »Luftreinhalteplan«, der platt wie ein Plan zur schwäbischen Kehrwoche wirkt, wäre Makulatur, würde die Station am Neckartor Werte im grünen Bereich anzeigen. Hat er doch in der Stadtpolitik sonst nicht viel mehr zu bieten als den »Kampf gegen das Auto«.

Ebenso will in München der OB keine Grüne Welle, dann wären die schönen schlechten Werte hinfällig. Aus anfänglichen sehr sinnvollen Bemühungen, die Luft an den belasteten Stellen in den Innenstädten zu verbessern, wurde ein Kampf gegen das Auto und gegen die freie Mobilität des Bürgers.

Er weist auch auf das komplizierte Gebiet der Atmosphärenchemie hin. »Von Messergebnissen einer Messstelle auf die große Flächen rechnerisch zu extrapolieren ist ausgesprochen schwierig und mit großen Ungenauigkeiten behaftet. Ein umfassendes Rechenmodell gibt es noch nicht und wäre für eine Stadt wie Stuttgart nicht von heute auf Morgen zu entwickeln.«

Jetzt verwandeln Ministerpräsident Kretschmann und sein Verkehrsminister Herrmann sogar den gesamten Großraum Stuttgart gezielt in eine Kampfzone gegen den Individualverkehr. Grüne Ideologen wollen mit ihrer Verkehrspolitik den Autofahrern das Fahren vergällen – und stoppen durch Ampelschaltungen und Einbahnstraßen den Verkehr. Folge: Viele Staus, die wiederum die Luft verschlechterten. Das dürfte zum Beispiel in Hamburg

an der Max-Brauer-Allee die Ursache für die leicht erhöhten Messwerte sein. In der flachen Stadt am Wasser weht fast immer ein Wind, der die Abgase eigentlich gründlich verwehen sollte.

Sie brüsteten sich teilweise sogar offen damit, systematisch Straßen verengt und Stau erzeugt zu haben und so zum Feind der Autofahrer geworden zu sein.

Dabei gehen tatsächliche Gesundheitsgefahren im ideologischen Getümmel unter. Wo es wirklich Handlungsbedarf gibt, steht nicht zur Diskussion: der Gehalt an Benzolen im Benzin. Diese flüssigen Kohlenwasserstoffe sind in geringen Mengen im Benzin vorhanden und dienen als Anti-Klopfmittel. Die sind zweifelsfrei gefährlich und haben nichts mehr im Benzin zu suchen.

Wir bleiben bei TE jedenfalls weiter dran.

Der Beitrag erschien zuerst bei TICHYS Einblick hier
