

Denkstaub – Die Wahrheit über Feinstaub in Berlin

Der Verkehr ist es nicht, der den Feinstaub in Berlin erzeugt. Nur vier Prozent des Feinstaubes stammen von Auto-Abgasen. Das sagt die Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz in ihrer Antwort auf eine Anfrage des Berliner FDP-Abgeordneten Marcel Luthe. Sie beruft sich auf eine Studie der Leibniz-Institutes für Troposphärenforschung (TROPOS). Aus der geht hervor, dass 65 Prozent der Luftbelastungen in Berlin auf Quellen zurückzuführen sind, die nicht in Berlin liegen.

Als Beispiel werden Kraftwerke ohne Filter, Waldbrände, Kreuzfahrtschiffe genannt, obwohl es in Deutschland keine Kraftwerke ohne Rauchgasreinigung, Schwefelfilter und Stickoxid-Katalysatoren mehr geben darf. Sehr merkwürdig. Der Wind trage die Partikel dann in die Stadt. Marcel Luthe: »Ein Großteil des Feinstaubes ist nicht in Berlin menschengemacht. Die grünen Ideologen versuchen, das Weltklima in Berlin zu retten – was weder logisch noch sinnvoll ist.« Er kritisierte Versuche, die Mobilität der Berliner einzuschränken.

In Berlin seien die Ursachen allerdings »vornehmlich im Verkehrssektor und im Heizungssektor« zu finden. Für 15 Prozent des Feinstaubes sei der Abrieb von Autoreifen und Aufwirbelung von Straßenstaub verantwortlich.

Wie wäre es dann, wenn die Städte wieder so etwas wie die Straßenreinigung einführen? Umweltzonen werden zwar plakativ eingerichtet. Aber die Stadtverwaltungen tun nichts, um zum Beispiel mit Wassersprengfahrzeugen die Straßen effektiv von Staub und Dreck zu befreien. Solch sinnvollen und früher verbreitet praktizierte Aktionen allerdings kosten Geld und machen aus grün-schwarzer Sicht das schöne Schreckensgebilde von der lebensgefährlichen Luft kaputt.

Es könnten auch der Betrieb sämtlicher Fotokopierer verboten werden oder das Rauchen; hier entstehen erheblich größere Feinstaubmengen, als sie ein Dieselmotor ausbläst. Dazu gehört auch das immer beliebtere Shisha-Rauchen. Dabei entsteht durch die verkohlende Kohle nicht nur Feinstaub in hohen Mengen, sondern auch Kohlenmonoxid. Das ist wirklich lebensgefährlich. Nicht umsonst enden Shisha-Rauchparties in geschlossenen Räumen öfter mal im Krankenhaus. Im Südwesten, in Stuttgart, weiß man zwar nicht so genau, was Luftmessstationen messen: Ist es Feinstaub vom Straßenverkehr oder sind es Pollen, die die Bäume in diesem Frühjahr besonders zahlreich produziert haben. Nur eines wissen Grüne und CDU in der Landesregierung: Es müssen Fahrverbote her.

Denn die Luft in der Landeshauptstadt soll so schlecht sein, dass nur noch eins hilft: Autos raus. Dort werden die Bewohner zwar immer älter, aber CDU und Grüne unter Ministerpräsident Kretschmann haben in dieser Woche in Stuttgart Fahrverbote beschlossen.

So soll es in Stuttgart ab Januar 2019 Diesel-Fahrverbote geben. Zunächst sollen nur Fahrzeuge mit der Abgas-Norm Euro 4 und schlechter betroffen sein. Aber später dürften auch Autos der Euro 5 Norm dazu kommen. Nähere Einzelheiten, welche Streckenabschnitte betroffen sein sollen, sind noch nicht bekannt. Unter dem grünen Oberbürgermeister Fritz Kuhn verwehrst das einstige Musterstädtle und Sinnbild schwäbischer Kehrwoche immer mehr und eifert im Verdrecken des öffentlichen Bildes Berlin und Frankfurt nach. Aber mit Fahrverboten lässt es sich so wunderbar ablenken.

Anregend dürften Klagen werden, die sich gegen die falschen Messungen an Deutschlands berühmtester Messstelle am Neckartor wenden. Denn deren Messungen sind zweifelhaft. Sie stehen nicht im Einklang mit den EU-Vorgaben, wie wir hier öfter berichtet haben. Vor allem sehen die Werte bereits ein paar Meter neben dem Hotspot Messstelle Neckartor ganz anders aus.

Statt einer grundsätzlichen Debatte über den Sinn und Unsinn von Grenzwerten und häufig fehlerhaften Messungen lässt sich die Politik von windigen Organisationen wie der Deutschen Umwelthilfe, die unter anderem vom Steuerzahler und Autobauer-Konkurrenten Toyota unterstützt werden, vor sich her treiben. Debattiert werden müsste, auf welcher windiger Grundlage solche Fahrverbote und die damit verbundene gigantische Wertvernichtung von Autos beruhen. Es gibt keine sinnvolle Begründung für geltende Grenzwerte. Sie sind politisch von Bürokratie und Interessensgruppen ausgehandelte Grenzwerte, die ohne tiefere wissenschaftliche Fundierung festgelegt wurden. Solche aus der Luft geholten Zahlen halten Wissenschaftler, die sich ihr Leben lang mit Luftverschmutzung und Feinstaub beschäftigen, für ausgemachten Quatsch. So hat in Stuttgart Professor Ulrich Kull bis zu seiner Pensionierung unter anderem die Auswirkungen von Luftverschmutzung auf Pflanzen untersucht. Feinstaub, so erklärte er, setze sich nämlich aus unterschiedlichen Materialien zusammen und sei umso gefährlicher, je kleiner die Partikel sind.

Aber mit den bisherigen Messmethoden werden alle Partikel gemessen, sowohl die kleineren als auch die größeren. Hier liege der Knackpunkt der Feinstaubdebatte: Sollten basierend darauf Fahrverbote verhängt werden, wären diese wohl gerichtlich anfechtbar, sagte Kull. Es erstaunt übrigens, dass sich auch die CDU im einstigen Kernland des Automobilbaues an der Totengräberei der immer noch wichtigsten Industrie beteiligt. Vielleicht hilft erst ein großflächiger Produktionsstopp in den Werkshallen der Daimler AG, weil zu wenig Autos verkauft werden. Bei VW geht das in diesem Sommer schon los.

Keine Frage: Saubere Luft ist ein hohes Gut. Doch die Welt wird in Deutschland kaum gerettet werden. Die Luftqualität in unseren Städten ist deutlich besser geworden. Von zehn- oder gar hunderttausend Toten zu reden, ist üble Propaganda.

Die EU hat Grenzwerte von 0,04 ppm (Parts per Million) für Stickoxide vorgegeben, die nahe am natürlichen Stickoxidgehalt der Luft von 0,005 ppm liegen. Das bedeutet: Industrie, Verkehr und Heizungen dürfen keine Produkte bei der Verbrennung mehr ausstoßen. Verblüffend: Ein »fast Nichts« in der Luft soll zu Tausenden von Toten führen!

Die Grünen müssten auch Gewitter verbieten. Denn bei jeder dieser himmlischen Erscheinungen werden diese Werte deutlich überschritten. Der Umwelt dürften

Fahrverbote ziemlich egal sein. Die Folgen beschränkter Autobanne werden kaum messbar sein. Erst großflächige Fahrverbote dürften einen Effekt auf die Luftqualität der Stadt zeigen, wenn auch noch die Heizungen abgeschaltet und die Bäume abgeholzt werden. Auch für die immer beliebteren Holzkamine und Pelletheizungen in Stuttgarter Halbhöhenlage gilt ebenfalls: ausmachen. Und, oje, der Sahara muss auch verboten werden, immer wieder ihre Millionen Tonnen an feinem Sand unter anderem nach Europa zu schicken. Eine Feinstaubgefahr allerhöchster Stufe, zumal auf diesen Partikeln auch viele Bakterien mitreisen.

Der Beitrag erschien zuerst bei TICHYS EINBLICK [hier](#)