

"Das ist Volksverdummung"

Das Diesel-Desaster: Neue Dokumentation zeigt Irrsinn von Fahrverboten

Wenn in der Wohnung beim Spaghetti-Kochen der Stickoxid-Grenzwert 30-fach überschritten wird, draußen aber Fahrverbote für Diesel bei kleinen Überschreitungen verhängt werden, kann etwas nicht stimmen, meint eine ARD-Dokumentation. Was steckt dahinter?

2019 wird das Jahr der Diesel-Fahrverbote in Deutschland. [Hamburg](#) machte schon 2018 den Anfang, im Januar folgte Stuttgart - [und verhängt künftig pro Verstoß 108 Euro Bußgeld](#). Die Stadt ist bei den Fahrverboten besonders eifrig, im Laufe des Jahres drohen nach den bereits geltenden Euro 4-Verboten auch solche für Autos der Abgasnorm Euro 5. Bei den Verböten geht es um den Schadstoff Stickstoffdioxid, bei dem an einigen Messstationen immer wieder Grenzwertüberschreitungen gemessen werden. Zudem gibt es in Stuttgart immer wieder Feinstaub-Alarm, auch bedingt durch die Kessellage der Stadt. Der Verkehr trägt seinen Teil zum Feinstaub bei - aber nicht nur: Auch Komfortkamine sind bei Feinstaubalarm verboten. Nach Informationen von FOCUS Online wird dieses Verbot überwacht. Mitarbeiter der Stadt suchen Hausbesitzer zu "Beratungsgesprächen" auf, um über "Feinstaubvermeidung und Betriebsverbote" zu informieren.

Die Einschränkungen in den eigenen vier Wänden und die zahlenmäßig viel größeren Einschränkungen für zig tausende Autofahrer und Berufspendler - sowohl Nutzungseinschränkungen ihrer Autos als auch erheblicher Wertverlust - werden mit einer angeblich dramatischen Gesundheitsgefahr begründet.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH), eine von verschiedenen Bundesministerien geförderte Lobby-Organisation ([FOCUS Online berichtete mehrfach](#)), erstreitet vor Gericht mit genau diesem Argument immer mehr Diesel-Fahrverbote; eine Überschreitung der geltenden EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid durch Diesel-Fahrzeuge sei für tausende Todesfälle verantwortlich. Um die Positionen zu untermauern, setzt die DUH auch auf die Angst von Eltern um ihre Kinder. Der Verein will mit eigenen Messungen eine "erhöhte Belastung von Kindergarten- und Schulkindern, die in Auspuffhöhe das Dieselabgasgift einatmen", ermittelt haben.

Die Umwelthilfe beruft sich bei ihrer Einschätzung auf das Umweltbundesamt (UBA). Zudem seien die Grenzwerte viel zu niedrig und müssten weiter verschärft werden. Die meisten Gerichte folgen den Argumenten. Erste Entscheidungen, etwa eine in [Frankfurt, ziehen allerdings die Argumente der DUH in Zweifel](#).

Vor diesem Hintergrund versucht [die ARD-Dokumentation "Das Diesel-Desaster"](#) ([direkter Link zum Video](#)) zu klären, welche wissenschaftlichen Grundlagen es für die gesundheitliche Bedrohung, die Stickoxid-Messungen und die daraus folgenden Konsequenzen gibt, und hat dazu verschiedene Positionen eingeholt. FOCUS Online fasst die Dokumentation zusammen und nennt weitere Hintergründe.

1. Stickoxid-Grenzwert: Wie groß ist die Gesundheitsgefahr?

Verschiedene Experten erklären, wie es zu dem Grenzwert in der Außenluft (40 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter) kam und wie seine Aussagekraft zu bewerten ist.

- **Professorin Annette Peters vom Helmholtz-Zentrum München** erklärt, dass der Grenzwert letztlich einfach geschätzt wurde: "Man dachte damals, dass man die Bevölkerung mit diesem Grenzwert wirkungsvoll schützen kann", so Peters. Weil entsprechende Erkenntnisse fehlten, behalf sich die Weltgesundheitsorganisation (WHO) mit Daten, die man anhand von Gasherden in [Wohnungen](#) gewonnen hatte.
- **Eine Studie im Auftrag des Umweltbundesamtes** verglich Stadt- und Landbevölkerung und stellte eine geringfügig höhere Lebenserwartung bei der Landbevölkerung fest. Mangels entsprechender Daten erklärte man sich diesen Unterschied mit einer höheren Schadstoffmenge in der Stadt - diese reduziere die Lebenserwartung.
- **Professor Martin Hetzel**, Facharzt für Innere Medizin, Pneumologie und Kardiologie am Stuttgarter Krankenhaus vom Roten Kreuz, hält nicht nur Diesel-Fahrverbote wegen Stickoxiden, sondern auch den regelmäßigen Feinstaub-Alarm in Stuttgart für "Volksverdummung". "Es gibt keine Feinstaub- oder NO₂-Erkrankungen des Herzens und es gibt keinen einzigen Feinstaub- oder NO₂-Toten. Das sind konstruierte mathematische Modelle", so der Mediziner.
- Auch **Lungenspezialist Dr. Dieter Köhler** von der Deutschen Gesellschaft für Pneumologie zweifelt eine Gesundheitsgefahr in Zusammenhang mit den gemessenen Stickoxid-Konzentrationen in deutschen Städten an: "Man macht aus einer zufälligen Korrelation eine Kausalität, für die es keine Begründung gibt", so Köhler. Als Beispiel nennt er das Rauchen, das erwiesenermaßen gesundheitsschädlich sei: Raucher inhalierten bis zu einer Million Mikrogramm NO₂. "Ein Raucher müsste sofort tot umfallen", so Köhler, wenn eine regelmäßige

Exposition mit den infrage stehenden zig-fach kleineren Schadstoffkonzentrationen die behaupteten Folgen hätte.

- **Dr. Wolfgang Straff vom Umweltbundesamt** widerspricht: Es gebe zwar keine NO₂-Toten oder Erkrankten, weil man keine singuläre Verursachung durch bestimmte Schadstoffe beobachte. Aber: "Was wir beobachten, sind epidemiologische Studien - wenn mehr NO₂ vorhanden sind, treten die Erkrankungen auf", so Straff.

USA: 103 statt 40 Mikrogramm erlaubt

Interessant ist dabei, dass in den USA der von der EU festgelegte und auf der WHO-Empfehlung basierende Grenzwert nicht übernommen wurde, da man die entsprechenden Studien für nicht aussagekräftig hielt. Stattdessen sind in den USA 103 Mikrogramm erlaubt, fast dreimal soviel wie in Deutschland. Strengere Vorschriften gelten nur in Kalifornien, dort ist der Grenzwert laut ARD-Recherchen 57 Mikrogramm. Würde in Deutschland kalifornisches Recht gelten, gäbe es fast nirgendwo Fahrverbote, denn die noch gemessenen Grenzwertüberschreitungen bewegen sich zum Teil im einstelligen Bereich.

2. Messstationen: Wie aussagekräftig sind die Ergebnisse?

Deutschland ist das einzige Land **Europas**, dass Diesel-Fahrverbote für wenige Jahre alte Diesel aufgrund von Grenzwert-Überschreitungen an Messstellen ausspricht. Experten halten die Messungen in Deutschland seit längerem für ungeeignet - FOCUS Online thematisierte das bereits vor einigen Monaten in Gastbeiträgen, bei denen es um **die Aufstellung von Messstationen und Auswertung von Ergebnissen** sowie **das Handeln bzw. Nicht-Handeln der Verwaltung als Reaktion darauf** ging. Die ARD-Dokumentation hat Mess-Experten befragt:

- **Professor Matthias Klingler vom Fraunhofer Institut** demonstriert an der berühmten Messstation am Stuttgarter Neckartor die seiner Ansicht nach völlig falsche Platzierung, die nicht im Sinne der gesetzlichen Vorgaben sei: "Trickreicher kann man eine Station nicht aufstellen, wenn man Feinstaub-Grenzwertverletzungen messen will", so Klingler. So sei die Station direkt im Anfahrbereich einer Ampelkreuzung platziert worden. Zudem komme ein großer Teil des Feinstaubes nicht aus Dieselabgasen, sondern anderen Quellen - beim Verkehr Reifenabrieb und Bremsenabrieb sowie anderen Quellen außerhalb des Verkehrs. Klingler demonstriert mit Messungen, dass dort, wo sich tatsächlich Menschen aufhalten - etwa an einer Fußgängerbrücke oder im Schlossgarten nahe einer Straße - erheblich geringere NO₂-Konzentrationen herrschen.
- **Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann** widerspricht: "Die Messstationen sind da, wo Wohnhäuser sind. Man muss an einem Hotspot messen. Jeder meint, er müsste sich da einmischen", so Hermann. Alle Stationen seien kontrolliert worden und ordnungsgemäß aufgestellt.

Grenzwert-Überschreitung auch ohne Autos

Kurios ist das Beispiel Oldenburg, wo die Umwelthilfe ebenfalls Fahrverbote durchgesetzt hat. Die Dokumentation lässt Reinhard Schenke von der Stadtverwaltung zu Wort kommen, der gegen eine Messstation kämpft, deren Standort Oldenburg auf Druck des Umweltministeriums Niedersachsen nicht verändern dürfe - deren Messergebnisse aber für die kommenden Fahrverbote herangezogen werden. Die Stadt führte eigene Messungen durch und konnte die Ergebnisse der offiziellen Station widerlegen; die NO₂-Belastung war viel niedriger als gedacht. Der Fall Oldenburg hatte Schlagzeilen gemacht, weil die Station Grenzwertüberschreitungen auch an einem Tag maß, **an dem die Straße wegen des städtischen Marathons für den Autoverkehr gesperrt war**. Gegen die Fahrverbote ist Oldenburg dennoch machtlos. "Das hat schon etwas von Comedy", so Schenke.

3. Straße und Innenräume: Wo atmet man mehr Stickoxide ein?

Wieviel Stickoxide man in Innenräumen einatmet, zeigen Mess-Experten in der Dokumentation der ARD in einer Studentenwohnung an einer vielbefahrenen Straße am Stuttgarter Neckartor. Übernimmt man die Ansicht der Umweltschützer und Umweltämter, sind selbst vielbefahrene Straßen zumindest in Sachen Feinstaub und Stickoxide eher unbedenklich, stattdessen müssten folgende Dinge verboten werden:

- Kerzen (140 Mikrogramm)
- Gasthermen (80 Mikrogramm)
- Gasherde (1300 Mikrogramm)

"Autofahrer sind wie Waffen-Besitzer in den USA"

Umwelthilfe-Chef Jürgen Resch plant trotzdem, für eine weitere Verschärfung des NO₂-Grenzwertes zu kämpfen, und spricht ausdrücklich von "800.000 Menschen, die jedes an Stickstoffdioxid erkranken" - man beachte das "an". Resch, der erstmals auch Fahrverbote auf einer Autobahn (A40 in Essen) erstritten hat, vergleicht Autofahrer mit Waffenbesitzern in den USA: "Das was die USA mit dem Recht verbindet, Waffen zu tragen, ist dem Deutschen die Autobahn".

Der Mediziner Martin Hetzel hält die Aktionen der DUH für "ideologiegeleiteten Populismus" und meint: "Man kann den Verkehr aus der Stadt verbannen - aber die Methode sollte nicht sein, dass man Grenzwerte festlegt, die keine wissenschaftlichen Grundlagen haben." Sonst werde aus dem ersten Diesel-Skandal ein zweiter Diesel-Skandal. "Wir unterliegen einem Irrtum - und Irrtümer lassen sich in der Geschichte nicht dauerhaft durchhalten", glaubt Hetzel.