

Saubere Luft - eine soziale und ökologische Ambition

von: Willy Sabautzki, 05.09.2018



2009 | [drinks machine, Flickr](#) | CC BY-NC-ND 2.0

Die Luftverschmutzung ist laut Umweltbundesamt und ökologisch tätigen Wissenschaftseinrichtungen eine der größten Gefahren für die Gesundheit. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) belegt, dass durch das Atmen sauberer Luft die Gefahr von Schlaganfällen, Herzerkrankungen, Lungenkrebs und Atemwegserkrankungen wie Asthma reduziert werden kann. Gesundheitliche Probleme im Zusammenhang mit schlechter Luftqualität sind, so die vorherrschende Meinung, in bebauten städtischen Gebieten mit vergleichsweise schlechterer Luftqualität besonders gravierend.

In der EU ist die schlechte Luftqualität Hauptursache für vorzeitige Todesfälle und fordert laut Statistik mehr Todesopfer als Straßenverkehrsunfälle. Zusätzlich zu den schädlichen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit schädigt und zerstört die schlechte Luftqualität das ökologische Gleichgewicht.

Reine Luft besteht überwiegend aus Stickstoff (78 %) und Sauerstoff (21 %). Hinzu kommen Argon (0,9 %), Kohlendioxid (0,04 %) und einige andere Spurengase. Es handelt sich um ein farb- und geruchloses Gasmisch, welches unsere Lungen optimal mit Sauerstoff versorgt.

Luftverschmutzung ist die Abweichung der Luftzusammensetzung von ihren natürlichen Werten durch die Emission von Schadstoffen. Luftverschmutzung ist überwiegend menschlichen Ursprungs und ist hauptsächlich auf die Sektoren Industrie (hierzu zählen auch Kohlekraftwerke), Verkehr (Straßenfahrzeuge, Luft- und Schifffahrt), Landwirtschaft (chemische Düngung und Pestizide) und private Haushalte (kochen, heizen und Beleuchtung) zurückzuführen.

Durch Verbrennungs- und andere unvollständige Stoffumwandlungsprozesse entstehen verschiedene chemische, biologische oder physikalische Schadstoffe, die in

die Luft emittiert werden; es sind dies feste Partikel wie z.B. Staub, Rauch oder Ruß, Gase wie CO₂, Ammoniak, Stickoxide, Schwefeloxide und Aerosole. Diese emittierten Substanzen sind primäre Schadstoffe. Durch Wind, Wärme und Sonneneinstrahlung kommt es in der Luft zu einem chemischen Prozess.

Die Primärstoffe vermischen sich und reagieren miteinander. Auf diese Weise entstehen sekundäre Luftschadstoffe wie Feinstaub und Ozon. In ihrer Gesamtheit bildet diese Kombination an Luftschadstoffen einen gesundheitsschädlichen „Chemie-Cocktail“, wie er uns von den Hauptverantwortlichen der Luftverschmutzung, die Kohlekraftwerke und Automobilkonzerne zum Einatmen serviert wird. Eine weitere Verursacherquelle für Luftverschmutzung stellt die Landwirtschaft dar. Die industrialisierte Landwirtschaft trägt zu einem wesentlichen Anteil zur globalen Luftverschmutzung bei; Düngemittel und Pestizide produzieren Dämpfe mit Schwebstoffen, die sich weit über den Einsatzort hinaus verbreiten.

Aufgrund der exzessiven Nutztierhaltung und dem entstehenden Zwang zur chemisch unterstützten Futtermittelproduktion stellt die Landwirtschaft eine große Emissionsquelle für Ammoniak (NH₃), Methan (CH₄) und Distickstoffmonoxid (N₂O) dar. Das sind alles Gase, die zur Luftverschmutzung beitragen. Häufig sind die sekundär gebildeten Schadstoffe noch schädlicher als ihre Ausgangsstoffe. Ozon ist in höheren Konzentrationen toxisch und reizt die Atemwege. Feinstaubpartikel können aller Wahrscheinlichkeit nach Krebs verursachen. Grobe Schadstoff-Partikel wie Rauch oder Ruß setzen sich hingegen in der Lunge ab. Dauerhafte Belastung kann ähnlich wie beim Genuss von Zigaretten zu schwarzen Verfärbungen, Gewebeschäden und letztendlich Lungenkrebs führen.

Luftverschmutzung hat eine ebenso starke Auswirkung auf das Klima und die Umwelt

So führt ein Überschuss an Stickoxiden und Ammoniak beispielsweise zu Eutrophierung von Böden und Gewässern und greift so in das natürliche ökologische Gleichgewicht ein.

Der Klimawandel, als Folge steigender Emission von Treibhausgasen, wie CO₂ oder Methan, belastet zunehmend unsere Lebensgrundlage. CO₂ gilt zwar weitgehend als ungiftig für den Menschen, jedoch führt der stetig anwachsende Ausstoß von CO₂ wie mehrfach beschrieben und belegt zur Erderwärmung und globalen Klimakrise.

Der Klimawandel ist kein Verursacher der Luftverschmutzung, beide sind das Resultat der steigenden Emissionen. Beide Probleme gehen Hand in Hand und können nur durch eine starke Reduktion von Schadstoff-Ausstößen gelöst werden.

116 Städte und Gemeinden überschreiten NO₂-Grenzwert

Zum zweiten Mal hat die Deutsche Umwelthilfe, DUH an 461 Messstellen in 233 Städten und Kommunen in Deutschland die Belastung der Atemluft mit dem Dieselabgasgift Stickstoffdioxid (NO₂) gemessen. Der Grenzwert für NO₂ (EU-Richtlinie) liegt bei 40 Mikrogramm pro Kubikmeter (µg/m³) im Jahresmittel.

An 53 verkehrsnahen Messstellen wurden Werte von 40 µg/m³ oder mehr gemessen.

Acht dieser Städte und Gemeinden gelten offiziell als unbelastet - da dort keine amtlichen verkehrsnahen offiziellen Messstationen existieren. Diese Städte und Gemeinden sind deshalb vom „Sofortprogramm Saubere Luft“ der Bundesregierung ausgeschlossen. Die höchsten NO₂-Werte wurden bei der aktuellen Sommermessung an Straßen in Bonn (77,2 µg/m³), Stuttgart (67,1 µg/m³), Kiel (59,7 µg/m³), Düsseldorf (59,2 µg /m³) und Hamburg (62,3 µg/m³) gemessen. In einer Reihe von Städten , in denen bislang keine amtlichen relevanten Messungen erfolgen, ergaben sich alarmierend hohe NO₂-Werte oberhalb des gesetzlichen Grenzwertes. In weiteren Städten wurden grenzwertnahe Werte ermittelt knapp unterhalb von 40 µg/m³), die gesundheitlich problematisch einzuordnen seien. Die DUH zeigt an, dass all diese Städte ohne offizielle Messstationen von den Fördermitteln der Bundesregierung im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft“ ausgeschlossen seien.

Dass die Messmethode nachvollziehbare Werte ermittelt, zeigt der Vergleich mit den Daten aus offiziellen Monitoring-Stationen aus dem gleichen Zeitraum. Die Abweichungen zu den vom Umweltbundesamt, 2018) offiziellen, stundengenauen Werten liegen im Vergleichszeitraum im Schnitt bei 5,2 Prozent.

„Wir haben in Deutschland ein flächendeckendes Problem mit dem Dieselausgasgift Stickstoffdioxid in unserer Atemluft. Unsere Citizen Science Messungen haben die Anzahl der Städte mit Grenzwertüberschreitungen auf 116 anwachsen lassen. Es müssen schnellstmöglich Maßnahmen für die ‚Saubere Luft‘ an den belastetsten Orten ergriffen werden. Die Bundesregierung muss ihre Hilfe auf alle Städte und Gemeinden ausdehnen, die unter gesundheitlich bedenklichen NO₂-Werten leiden, und nicht nur die wenigen Dutzend Städte mit amtlichen Messpunkten finanziell unterstützen.“
Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH.

Ein bemerkenswerter Hinweis ergibt die Tatsache, dass auch auf der Hamburger Holstenstraße - einer Ausweichstrecke der Straßenabschnitte mit Diesel-Durchfahrtsverbot -der Grenzwert in einem Meter Höhe mit 48,5 µg/m³ deutlich überschritten wurde. Aktuelle Studien verschiedener Behörden und von der Industrie unabhängiger Institute zeigen, dass bedenkliche Gesundheitsschäden bereits ab einer Belastung von 20 µg NO₂/m³ auftreten. Für ältere Menschen, Schwangere und vor allem für Kinder ist diese Belastung gesundheitsgefährdend.

Strafe wegen Untätigkeit

Immer wieder warnen Umweltorganisationen vor gesundheitlichen Risiken durch Stickstoffdioxid. Zehn Jahre lang hat die EU-Kommission den Mitgliedsstaaten wiederholend „letzte Chancen“ eingeräumt, um die 2008 gemeinsam beschlossenen Grenzwerte für saubere Luft einzuhalten. Gebracht hat das wenig, nachdem allein 66 deutsche Städte in 2017 den erlaubten Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft klar verfehlten. Die EU-Kommission hat Deutschland wegen zu hoher Luftschadstoffwerte verklagt. [Ihre Klage gegen Deutschland und fünf weitere Länder](#) ist überfällig.

Dass die Luft in den Städten so schmutzig bleibt, liegt primär an den Diesel getriebenen Straßenfahrzeugen. Die herrschenden politischen Parteien in ihren Regierungsämtern haben lange mit schützenden Händen über den

Automobilkonzernen Maßnahmen gegen die Luftverschmutzung verhindert. Mit unzulänglichen Tests und Manipulationen konnten die Automobilkonzerne der Öffentlichkeit jahrelang durch Gutachten, Erklärungen, Stellungnahmen und PR-Texte vorgaukeln, der Diesel sei besonders umweltfreundlich. Nach der Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig vom 27. Februar 2018 zur Rechtmäßigkeit von Diesel-Fahrverboten wurden in Hamburg nach Klage des BUND streckenbezogene Fahrverbote für Diesel umgesetzt. Erste Diesel-Fahrverbote sind in Stuttgart in Planung. In den laufenden Gerichtsverfahren der DUH in derzeit insgesamt 28 Städten mit deutlichen Grenzwertüberschreitungen könnten weitere gerichtliche Entscheidungen zu Fahrverboten für Diesel noch in diesem Jahr getroffen werden.

Dass Dieselfahrzeuge bei Abgastests wegen bestimmter Abschaltvorrichtungen weniger Schadstoffe absetzten als im realen Straßenverkehr, war ein offenes Geheimnis, lange bevor Volkswagen im September 2015 einen Betrug zugab. Auch die zuständigen Behörden wussten Berichten zufolge von den Manipulationen und ließen die Automobilkonzerne gewähren.

Ergebnis Diesel-Gipfel 2017: Software-Updates und sonst wenig

Eine Entscheidung der beiden Diesel-Gipfel im Jahr 2017 war, den sogenannten Diesel-Fonds einzurichten. Dieser soll eine Vielzahl von Projekten – etwa die Umstellung von Busflotten von Diesel auf Elektro, die Elektrifizierung von Taxis und Mietwagen sowie den schnelleren Ausbau von Ladestationen für E-Autos – finanzieren. Außerdem sind Erweiterungen des ÖPNV, eine Digitalisierung des Verkehrs etwa durch Parkleitsysteme und Fahrgast-Informationssysteme sowie mehr Fahrradwege geplant. Umweltverbände sind allerdings skeptisch, ob es dadurch gelingen kann, flächendeckende Fahrverbote zu vermeiden. In Städten, die nur leicht über den Grenzwerten liegen, könne es klappen, dass der Stickoxid-Ausstoß sinkt und die Grenzwerte eingehalten werden – nicht aber in stark belasteten Städten wie Stuttgart und München. Der Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ verfügt gerade mal über eine Milliarde Euro, an der sich VW, Daimler und BMW mit 250 Millionen Euro und der Bund mit 750 Millionen Euro beteiligen.

Ein weiteres Ergebnis des Diesel-Gipfels im August 2017 ist die Vereinbarung zur Nachrüstung von Dieselaautos mit einer neuen Software. Der Ausstoß von Stickoxiden soll um bis zu 30 Prozent durch die freiwillige Umrüstung von 5,3 Millionen Diesel bis zum Jahresende reduziert werden. Dass all das nicht reicht, um die EU-Standards schnellstmöglich einhalten zu können, liegt für Umweltorganisationen auf der Hand. Selbst die SPD, immerhin Regierungspartei, fordert technische Nachrüstungen an Dieselmotoren. Die Union aber, und mit ihr die Bundeskanzlerin, ist strikt dagegen, zum Wohl der Autoindustrie und ihren Profitinteressen. Selbst die Kosten für die Software-Nachrüstungen müssten sich nach Ansicht des schleswig-holsteinischen Verkehrsministers Bernd Buchholz Autobauer, Bund und Autobesitzer teilen. Er sehe keine Handlungsgrundlage dafür, die Nachrüstungen für Euro-5-Dieselaautos durch die Autoindustrie alleine stemmen zu lassen. Auch wenn er einschränkt, dass jene Autokonzerne, die ihre Abgas-Software manipuliert haben, diese auf eigene Kosten auch wieder beseitigen müssten.

Eine Kosten-Dreiteilung sieht Buchholz als gut vermittelbar, da die Besitzer von Euro-4- oder Euro-5-Dieseln ihre Autos in der Kenntnis zu hohen Stickoxid-Werten gekauft hätten.

Die Aussage von Bernd Buchholz „Sie (die Diesel-Fahrer) würden durch die Nachrüstung den Wert ihrer Fahrzeuge deutlich steigern.“ klingt wie ein einfältiger erster Werbetext-Versuch für die Autoindustrie. Es ist ein klares Bekenntnis zur neoliberalen Politik und des Patronats für das Großkapital. Es sind die alten eingeschworenen Verknüpfungen von Großkapital und den einflussreichen politischen Machtzentralen, die dem gewollten Bild der Herrschenden von einem Deutschland modern, digitalisiert, klima- und umweltfreundlich konträr entgegenstehen.

Hardware-Nachrüstung nicht für PKW

Verkehrsminister Scheuer von der CSU stößt in das gleiche Horn, wenn er seine Pläne für eine Umrüstung schwerer Kommunalfahrzeuge u. a. für Müllabfuhrer und Feuerwehrfahrzeuge vorträgt. Im gleichen Atemzug erteilt er Hardware-Nachrüstungen für PKW erneut eine Absage.

Abgasskandal kostet Autofahrer Milliarden

Durch den Abgasskandal zahlen Autofahrer Milliarden zu viel für Benzin und Diesel. Der reale Spritverbrauch entspricht nicht dem Katalogwert der Automobilhersteller. Auch der zusätzliche Schadstoffausstoß ist enorm. Deutsche Autofahrer haben 2017 einer Studie zufolge 5,5 Milliarden Euro zu viel für Benzin und Diesel ausgegeben, weil ihre Wagen viel mehr verbrauchen als von den Herstellern angegeben. Die Zahlen veröffentlichte der Verband Transport and Environment (T&E) in Brüssel.

Bisherige Verbrauchstests liefen legal unter Idealbedingungen im Labor ab und bilden den tatsächlichen Verbrauch auf der Straße nicht ab. Die Kluft ist laut T&E seit dem Jahr 2000 drastisch gewachsen. Laut der „Süddeutschen Zeitung“ verbrauche ein Auto mit einem offiziellen Benzinverbrauch von fünf Litern tatsächlich mehr als sieben Liter. Ab 1. September werden für alle neuen Modelle realistischere Labortests nach dem sogenannten WLTP-Verfahren verlangt (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure). Die Umstellung von den alten Tests nach dem sogenannten NEFZ-Verfahren auf WLTP werde realistischere Verbrauchswerte ermitteln, aber zugleich neue Schlupflöcher schaffen, kritisiert der Verband. Die WLTP-Ergebnisse würden nach oben korrigiert und räumen den Herstellern Spielraum ein, die für 2025 geplanten Minderungsziele für CO₂-Ausstoß, der direkt mit dem Verbrauch zusammenhängt, leicht zu erreichen.

Schleichende Erhöhung der Kfz Steuer

Die Kfz-Steuer wird seit Juli 2009 nach Hubraum und CO₂-Ausstoß berechnet. Im Schnitt liegt sie bei 200 Euro im Jahr. Mit jedem Gramm über 95 g CO₂/km steigt jedoch die Steuer um zwei Euro. Für neue Pkw sind jetzt die – in der Regel höheren – WLTP-Werte maßgebend. Die Branche rechnet mit einer durchschnittlichen Steuererhöhung von 50 Euro.

Umweltverbände und das Umweltbundesamt fordern deshalb die Hardware-Nachrüstung mit Stickoxidfiltern.

Was zu tun wäre für einen sozial-ökologischen Umbau

„Uns bleibt nur die Wahl zwischen zwei Extremen: zuzulassen, dass der Klimawandel unsere Welt von Grund auf ändert, oder unsere Wirtschaft von Grund auf zu ändern, um diesem Schicksal zu entgehen.“ Naomi Klein, Luftverschmutzung und Klimaänderung schreiten weiter voran. Für die Menschen in vielen Ländern bedeutet das eine Klimazerstörung; eine Zerstörung der seit jeher bekannten und gewohnten klimatischen Umgebung, mit der wir Menschen jahrtausendlang mehr oder weniger gut ausgekommen sind. Diese Änderungen, diese Zerstörungen werden schwerste und globale Konflikte nach sich ziehen.

Luftverschmutzung und Klimakrise als das aus ökologischer Sicht drängendste Duo-Problem dringt langsam und eher nur in regionalen Brennpunkten ins allgemeine Bewusstsein, aber notwendige Veränderungen werden bei betroffenen noch sehr häufig verdrängt aus Angst vor damit verbundenem Arbeitsplatzverlust. Auch mag die Einsicht und Erfahrung fehlen, wie konkret etwas zu ändern wäre.

Kritische Analysen allein reichen nicht, es bedarf auch Visionen dessen, was an die Stelle des Bestehenden treten soll. Es geht darum aufzuzeigen, dass die dominante Herrschaft des Kapitalismus keine Lösungswege aufzeigen kann, sondern mit System Mensch und Natur zerstört. Nur ansatzweise kann an dieser Stelle auf Handlungsfelder für einen notwendigen Bruch des existierenden und alles bestimmende Kapitalismus verwiesen werden. Vielerorts sind diese längst erkannt; sie bedürfen einer kontinuierlichen Bearbeitung in Form von noch zu erarbeitenden Alternativlösungen.

Grenzwertbestimmung für Luft, Verkehr, Wasser, Energie

Die fortschreitende Umweltkrise, die alle der hier genannten Bereiche in einen permanenten Überwachungsfokus stellen sollte, lässt die Aufstellung von dynamisch anzupassenden Grenzwerten (Richtlinie und Überwachung als sinnvoll erscheinen. Aus aktuellem Anlass sei hier die beschriebene Reinhaltung der Luft angeführt. So geht die Forderung der Deutschen Umwelthilfe nach Einhaltung des seit 2010 verbindlich geltenden Luftqualitätswert der EU von 40 µg/m³ darüber hinaus und plädiert für eine schnellstmögliche Absenkung auf 20 µg/m³. Zu einem weiteren sind hier die Grenzwerte für die maximale Erderwärmung von 2° resp. die dringliche Forderung einer Absenkung auf 1,5° sowie der CO² Grenzwert von 95mg EU-Kommission zu erwähnen. Hinzukommen muss eine transparente und nachvollziehbare Überwachung der Einhaltung festgelegter Grenzwerte.

Für die Energiewende steht ein Ausstieg aus fossiler und Atomenergie im Mittelpunkt, ein Ausstieg aus der Kohle und im Gegenzug der Aufbau und Förderung dezentraler Energieversorgung, Energiegenossenschaften, Enteignung/Vergesellschaftung der Energiekonzerne und faire Umverteilung der bei Kohleausstieg verbleibende Arbeit. Die Verkehrswende sollte ganz im Zeichen der Weichenstellung für den Ausstieg aus dem fossilen Verbrennungsmotor ausgerichtet werden.

Abbau der Subventionen für den Flugverkehr, Einschränkung des Gütertransportverkehrs und großzügige Verlagerung auf die Schiene, generelle

Veränderung der bisherigen Verkehrspolitik Förderpolitik Stärkung von Fahrradfahren, zu Fuß gehen, Flächenbahn für alle und ÖPNV.

Agrarwende: weg von Massentierhaltung, Agrarindustrie und Kunstdünger, Förderung ökologischer und bäuerlicher Landwirtschaft und regionaler Subsistenzwirtschaft, Stärkung solidarischer Landwirtschaft und von Tierrechten, Solidarische Ökonomie (Tauschringe, Kooperativen, Genossenschaften), solidarische Landwirtschaft, Umbau der europäischen Agrarsubventionen.

Die Grundlage für die Maßnahmen zur Finanzierung von sozialökologischen Transformation können von unabhängigen Wissenschaftseinrichtungen erarbeitet werden wie z.B. eine Finanztransaktionssteuer und Kapitaltransfersteuer, Erbschaftssteuer, Schließung von steuerschlupflöchern sowie eine fundamentale Umwidmung von Subventionen von Dieselkraftstoff und Kerosin zur Förderung von Elektrifizierung des öffentlichen Nahverkehrs und Ausbau einer elektrifizierten Flächenbahn.

Die elementaren sozial-ökologischen Forderungen für eine Transformation sollten sich zweifelsfrei überlappend mit den Forderungen aus weiteren Handlungsfeldern wie etwa die Schaffung lebenswerten und bezahlbaren Wohnraums, Rückführung der Rüstungsausgaben verknüpfen lassen. Eine Vertiefung des ausgeführten würde den Rahmen dieses Artikels sprengen. Transformation meint einen Prozess, wo mit erreichbaren Zielen gesellschaftlichen Wandels begonnen wird und man dann zum nächsten Ziel weiter schreitet, wissend, dass im Prozess der Kämpfe sich Zahl und Kraft der Aktiven vergrößern können. Bedeutend ist dabei die Auseinandersetzung mit der Frage, wie eine Transformation hin zu einem Wirtschaftssystem gestaltet werden kann, welches nicht auf dem Streben nach Profit und grenzenlosem Wachstum basiert. Es geht um die ökologische Modernisierung unter gleichzeitigem Einschluss der sozialen und demokratischen Ansprüche der arbeitenden Bevölkerung und aller Gesellschaftsmitglieder sowie um die Entfaltung einer entschiedenen Friedenspolitik.

„Wir könnten in einem Land leben mit einer wahrhaft gerechten erneuerbaren Energieversorgung, mit leicht zugänglichen öffentlichen Verkehrsmitteln für alle, mit neuen Arbeitsplätzen und Chancen, die dazu beitragen, systematisch alle Ungleichheiten aufgrund der ethnischen Herkunft und des Geschlechts zu beseitigen..“, so N. Klein.

Quellen

- Auto, Umwelt und Verkehr - revisted!, LuXemburg, 2018
- Alex Demirovic: Transformation der Demokratie - demokratische Transformation, LuXemburg, Juni 2016 LuXemburg Heft 3/2010
- Deutsche Umwelthilfe, Gesamtliste Städte und Gemeinden mit NO₂-Grenzwert-überschreitungen, 2018
- Deutsche Umwelthilfe, Hintergrundpapier DUH-Messungen, 2018
- [Messaktion „Decke auf, wo Atmen krank macht“!](#)
- [Maßnahmenpaket für saubere Luft](#)
- [Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020](#)
- Franz Garnreiter: Schneller Kohleausstieg - Alternativen zum klimapolitischen Nichtstun der Bundesregierung, Z, Nr. 114, 2018

-
- Conrad Schuhler: Marx und das Konzept von Revolution und Transformation heute, Okt. 2018
 - Naomi Klein: Leap Manifest
 - Auto.Mobil.Krise