
Kommentar: Auch Hunde, die bellen, können beißen

Von Hans-Robert Richarz, cen

Ein wenig erinnert der Vorgang an schlafende Hunde, die man tunlichst nicht wecken solle. Genau das aber haben jetzt Barbara Hendricks und Christian Schmidt getan. Am 9. Januar hatten die geschäftsführende deutsche Umweltministerin und der kommissarisch amtierende Verkehrsminister einen Brief an die EU in Brüssel geschickt, Adressat: Karmenu Vella, EU-Kommissar für Umwelt, Fischerei und maritime Angelegenheiten.

Hendricks und Schmidt hatten in ihrem Schreiben nochmals die Maßnahmen aufgelistet, mit denen die Luftqualität zwischen Flensburg und Füssen spürbar verbessert würde. Damit sollten die EU-Kommission um Geduld gebeten und drohende Fahrverbote für Dieselautos vermieden werden.

Die Antwort von Vella war barsch und kam postwendend. Er bestellte Ministerin und Minister mit einer 14tägigen Frist ultimativ für den 30. Januar nach Brüssel ein und forderte beide gleichzeitig auf, noch zuvor neue Maßnahmen zum Erreichen der EU-Grenzwerte für Stickoxide „mit einem Fokus auf neue verpflichtende Maßnahmen, die bislang noch nicht kommuniziert wurden“ vorzulegen. Weiter heißt es: „Dieses Treffen sollte als letzte Chance angesehen werden, die Schritte zur Verbesserung der Situation aufzuzeigen.“ Anderenfalls werde sich der Europäische Gerichtshof damit befassen.

Bislang leitete die EU gegen zwölf Mitgliedstaaten Vertragsverletzungsverfahren wegen hoher Stickoxid-Belastung ein. Als Abhilfe zur Senkung von Schadstoffemissionen schlägt sie „eine Verringerung des Verkehrsaufkommens insgesamt, die Verwendung anderer Brennstoffe, den Übergang zu Elektrofahrzeugen und/oder die Anpassung des Fahrverhaltens“ vor. In diesem Zusammenhang sei die Senkung der Emissionen von Dieselfahrzeugen ein wichtiger Schritt zur Einhaltung der Luftqualitätsnormen der EU, heißt es in einer Pressemitteilung. Darin ist auch die Rede von „jährlich 400 000 vorzeitigen Todesfällen als Folge der hohen Luftverschmutzung“ – von der Primärquelle für dieses Schreckensszenario allerdings nicht.

Da ist es doch erstaunlich, dass in Europa immer noch Menschen leben. Denn früher war alles noch viel schlimmer. Das Umweltbundesamt in Dessau hat festgestellt: „Die Belastung der Luft mit Schadstoffen nahm in den vergangenen 25 Jahren deutlich ab. Mittlerweile gibt es in Deutschland keine Überschreitungen der europaweit geltenden Grenzwerte für Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol und Blei mehr.“ Die ersten Zahlen für 2017 gehen in die gleiche Richtung. In Brandenburg hat sich 2017 die Luft nach amtlichen Messdaten überwiegend verbessert. Ein ähnliches Bild zeigt sich im Rhein-Main-Gebiet: Nach den Ergebnissen der Stickstoffdioxid-Messungen in den Städten Mainz, Ludwigshafen und Koblenz hat es Minderungen der Immissionen von fünf bis zehn Prozent gegeben. Nach Auswertung der öffentlichen Messdaten des Jahres 2017 ist der NO₂-Wert in Mainz von 53 auf rund 48, in Ludwigshafen von 46 auf rund 44 und in Koblenz von 43 auf 40 Mikrogramm/Kubikmeter Luft gesunken.

Dennoch bleibt die EU kompromisslos – mit möglicherweise schlimmen Folgen. Nicht zuletzt könnte nämlich das Gebell aus Brüssel für das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig eine Steilvorlage sein. Dort wird voraussichtlich am 22. Februar über mögliche Diesel-Fahrverbote entschieden. Ein dem entsprechendes Urteil könnte mit einem Schlag sämtliche positiven Prognosen für die deutsche Konjunktur zur Makulatur machen. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Karmenu Vella.

Foto: Auto-Medienportal.Net/EU-Kommission



Karmenu Vella.

Foto: Auto-Medienportal.Net/EU-Kommission



Karmenu Vella.

Foto: Auto-Medienportal.Net/EU-Kommission



Barbara Hendricks.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bundesumweltministerium



Barbara Hendricks.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bundesumweltministerium



Christian Schmidt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bundesverkehrsministerium



Christian Schmidt.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Bundesverkehrsministerium
