
Kommentar: Mit Todeszahlen Panik machen

Von Hans-Robert Riocharz, cen

Jetzt wissen wir endlich genauestens Bescheid: Vor vier Jahren sind auf der Welt etwa 3,4 Millionen Menschen wegen giftiger Atemluft früher gestorben als sie eigentlich an der Reihe gewesen wären, 350 000 davon wegen Schadstoffen, die im Verkehr entstanden waren. Allein in Deutschland traf dieses Schicksal 43 000 Leute, darunter 13 000 wegen des bösen, bösen Straßenverkehrs und den dabei auftretenden Emissionen. Diesmal standen allerdings nicht die üblichen Verdächtigen Kohlendioxid und Stickstoffdioxid am Pranger, sondern Feinstaub und Ozon.

Diese Erkenntnis will ihren Lesern die jüngst erschienene Veröffentlichung "A Global Snapshot of the Air Pollution-related Health Impact of Transportation Sector Emissions in 2010 und m2015" des International Council on Clean Transportation (ICCT) aus der US-Hauptstadt Washington näher bringen (<https://www.theicct.org/publications/health-impacts-transport-emissions-2010-2015>). Diese gemeinnützige und nicht-staatliche Organisation ist – und das ist zum besseren Verständnis wichtig zu wissen – eng verbandelt mit der sogenannten Deutschen Umwelthilfe. Beide erhalten über die amerikanische Climate Works Foundation großzügige Sponsorengelder. Weitere Gemeinsamkeit: Als Argumentationsweg in Richtung sauberer Luft nutzen sie gerne jede Menge Tote zur Panikmache.

Vielleicht ist auch das ein Grund, warum Deutschland in der Studie besonders schlecht wegkommt. Mit 13 000 Feinstaub- und Ozonopfern 2015 zwischen Flensburg und Füssen, Köln und Cottbus liegt unser Land laut ICCT nach China, Indien und den USA auf Platz vier der Staaten, in denen jeder Atemzug den Bewohnern das Ende näher bringt. Mit 17 frühzeitigen Todesfällen je 100 000 Einwohner steht Deutschland im Verhältnis zur Bevölkerungszahl sogar auf dem ersten Platz.

Diese Sterberate ist laut ICCT dreimal so hoch wie der globale Durchschnitt und knapp 50 Prozent über dem Durchschnitt aller EU-Länder. Unter den Mief-Metropolen belegen Stuttgart, Köln und Berlin gar Plätze in enger Nachbarschaft zu Kiew, Mailand und Turin unter den Top-Ten von 100 untersuchten Kommunen. Die Schuld daran schiebt der ICCT vor allem der hohen Diesel-Dichte hierzulande in den Auspuff.

Dass Dieselaggregate nicht nur wesentlich weniger CO₂ emittieren, sondern wegen des gesetzlich vorgeschriebenen Dieselpartikelfilters auch für erheblich geringeren Feinstaubausstoß als bei Benzinern verantwortlich sind, fällt in der ICCT-Studie ebenso unter den Tisch wie das Zustandekommen der Schreckenszahlen mit den vielen Toten.

Für Professor Alexander Kekulé vom Institut für Biologische Sicherheitsforschung in Halle an der Saale sind Berechnungen vorzeitiger Todesfälle in diesem Bereich aus wissenschaftlicher Sicht Grund zum Fremdschämen. „In dem Bereich um den es in Deutschland geht, nämlich um 40 bis etwa 75 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft, gibt es medizinisch gesehen absolut keinen Beleg, dass Gesundheitsschäden auftreten“, sagt der Professor. „Es werden Ängste geschürt, für die es keine wissenschaftliche Basis gibt.“

Auch was unter „vorzeitigen Todesfällen“ zu verstehen ist, bleibt bei der ICCT-Studie ausgeklammert. Sind es Jahre, Monate, Tage oder Stunden? Und ein Totenschein, auf dem als Sterbeursache „Luftbelastung durch Dieselabgase“ vermerkt ist, muss erst noch erfunden werden. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Hans-Robert Richarz.

Foto: Auto-Medienportal.Net