

Warum die Gefahr von Feinstaub überschätzt wird

In der Diskussion um die Feinstaub durch Dieselaautos werden die Fakten ideologisiert. Die Diesel-Verteufelung ist nicht gerechtfertigt.

Mit einer gewissen Irritation verfolge ich seit vielen Monaten die Diskussion um den Diesel und seine offenbar so verheerenden Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit.

Hier wird nach meiner Einschätzung mal wieder eine „Sau durchs Dorf“ getrieben, parteiisch argumentiert und am Ende ein Mythos kreiert, der dann über lange Zeit nicht mehr aus den Köpfen geht. Für mich grenzt die Verteufelung des Dieselmotors mithilfe medizinischer Argumente inzwischen schon beinahe an Fake News.

Lassen Sie mich für einen Moment provokativ sein:
Der Grenzwert für Feinstaub in Deutschland beträgt

derzeit 40 Mikrogramm (mcg) pro Kubikmeter. Ein Stuttgarter Bürger, der sein Leben lang ohne Ferien Tag und Nacht am Neckartor verbringen würde und deshalb diese Menge täglich einatmet, hätte nach 75 bis 80 Lebensjahren rund 10 bis 12 Gramm Feinstaub in der Lunge.

Ein Raucher, der eine Packung Zigaretten am Tag raucht und deshalb Superfeinstaub inhaliert, der übrigens besonders gesundheitsschädigend ist, schafft diese Menge in zwei Wochen.

Nehmen wir an, dass ein Raucher vierzig Jahre lang eine Packung täglich raucht, dann wäre seine Feinstaubkonzentration in der Lunge um einen immensen Faktor höher als die des Anwohners am Neckartor.

Im „British Medical Journal“ wurde bereits 2004 publiziert, dass das Rauchen einer einzigen Zigarette so viel Feinstaub produziert wie ein damaliger Dieselmotor, der eineinhalb Stunden läuft. Mit anderen Worten: die Mengen an Feinstaub, die Menschen von Dieselausgasen aufnehmen, dürften über das Leben verteilt eine fast vernachlässigbare Größe sein.

Ich will Feinstaub nicht verharmlosen, natürlich kann er ein Problem sein. Die Feinstaublungen bei Bergarbeitern, etwa im Ruhrgebiet, die Quarz

inhalieren, waren und sind real. Wissenschaftlich gesichert erscheint auch, dass Staub, Aerosole, Ruß und Bremsabrieb ein Risikofaktor für Herz-, Hirn- und Blutgefäße darstellen.

„Dicke Luft“ schädigt also nicht nur die Lunge, sondern ist offenbar auch ein Auslöser für Herzinfarkte und Schlaganfälle. Harvard-Mediziner aus Boston, die in einer Studie über 1.700 Patienten in einem Zeitraum von zehn Jahren untersucht haben, bestätigen diese Vermutung.

Die Frage ist nur: Ab welcher Dosis wirkt Feinstaub wirklich gefährdend auf Lunge, Herz und Gefäße?

Der Grenzwert in Deutschland von 40 mcg pro Kubikmeter ist sehr niedrig. Für den Menschen schädliche Werte liegen ungleich höher. Das sehen selbst renommierte Fachärzte für Lungenheilkunde, die sich lieber auf der sicheren Seite bewegen, auch so.

Man muss deshalb konstatieren, dass in der Diskussion um die Feinstaubverunreinigungen durch Dieselautos die Fakten ideologisiert werden und sich leider auch Wissenschaft und Forschung vor den Karren spannen lassen. Der Autoverkehr ist zudem sicher nicht allein verantwortlich für den Schmutz in der Luft.

Man geht heute davon aus, dass bei der Feinstaubbelastung in Städten die Hälfte von Autos

stammt. Unter anderem auch durch den Abrieb der Bremsen, was kein dieselspezifisches Problem ist und durch ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge nicht aus der Welt wäre.

Der Rest kommt aus Holzkaminen, Feuerungsanlagen sowie von Stäuben aus Baustellen und anderen Quellen. Mir scheint, die direkten Beweise für die Schädlichkeit der Feinstäube durch den Diesel stehen wissenschaftlich betrachtet auf mehr als wackeligen Beinen. Es ist nicht gerechtfertigt, dass der böse Bube beim Feinstaub nur der Diesel sein soll.

Bei der Gefährdung durch Stickoxide sieht es ähnlich aus. Etwa wenn pseudo-wissenschaftlich behauptet wird, dass der Diesel für den Tod von 6.000 Menschen pro Jahr verantwortlich sein soll – in dem Fall wegen der Stickoxide. Wie man eine derartige Aussage evidenzbasiert nachweisen will, ist mir ein Rätsel.

Bei Stickoxiden gilt: Der Grenzwert am Arbeitsplatz in Deutschland liegt bei 950 mcg. Ein Raucher inhaliert mit einer einzigen Zigarette bereits 1.000 mcg. Bevor man also den Diesel aus der Stadt verbannt, könnte der Gesetzgeber durchaus darüber nachdenken, das Rauchen zuerst zu verbieten. In der Schweiz liegt der Grenzwert für Stickoxide

übrigens bei 6.000 mcg, also über sechsmal höher als bei uns.

Und noch ein Argument, das in der aktuellen Diskussion über den Diesel gerne ausgeblendet wird. Viele Stimmen fordern, für den Klimaschutz CO₂ zu besteuern. Ein Dieselmotor verbrennt jedoch etwa 20 Prozent weniger CO₂ als ein vergleichbarer Benzinmotor.

Unter dem Strich steht der Diesel aus meiner Sicht also zu Unrecht am Pranger. Insbesondere die Fokussierung der Diskussion auf den Feinstaub scheint mir einseitig, aufgebauscht und vielfach fehlinterpretiert.