

Wie gefährlich ist Feinstaub?

Eckard Helmers

Erhalten: 14. Juni 2008/Akzeptiert: 18. Juni 2008/Online veröffentlicht: 25. Juli 2008
© Springer-Verlag 2008

Darf man die Aussagen eines Fachwissenschaftlers kritisieren, auf dessen Gebiet man sich nicht so gut auskennt wie dieser selbst? Detlev Möller hat in seinem Beitrag „Wie gefährlich ist Feinstaub“ solche Kritik selbst gefordert, ja sogar auf Bürgerkritik gesetzt, die wie seinerzeit Kant die „höheren Fakultäten“ entlarven sollte. Und tatsächlich – seit zum Beispiel vor einigen Jahren ein Ordinarius der Tiermedizinischen Hochschule Hannover im deutschen Fernsehen behauptete, es gäbe keinen wissenschaftlichen Beweis für die Existenz von Hunderassen, habe ich persönlich einen Teil der Scheu vor solcher Kritik verloren.

Doch zurück zu Detlev Möller: „Wie gefährlich ist Feinstaub“? Um die Unsinnigkeit der gegenwärtigen und geplanten EU-Schwebstaub-Grenzwerte zu zeigen, setzt Möller eine UBA-Karte ein, die einen hohen ubiquitären Hintergrundwert zeigt. Doch Detlev Möller weiß sicher selbst, dass die überwiegend ländlichen Messstationen, auf deren Werte solche Karten zurückgehen, wenig aussagen über alltägliche Messspitzen in den Häuserschluchten der Metropolen, durch die sich permanent Tausende von Verbrennungskraftmaschinen bewegen.

Details der tatsächlichen Gesundheitsgefährdung in der Nähe großer Straßen können in einem aktuellen Übersichtsartikel von H.-E. Wichmann (2008) nachgelesen und brauchen hier nicht wiederholt zu werden. Dort ist auch noch einmal referiert, dass zwar der quantitative Anteil des Straßenverkehrs zur Staubemission niedrig scheint, jedoch gerade diese Emissionen, überwiegend aus Diesel-PKW und -LKW, eine erhebliche Rolle bei der Gesundheitsbelastung

spielen. Ersteres schreibt Möller in seinem Beitrag, die zweite Erkenntnis fehlt leider. Es verwirrt, dass er einerseits nach Bestandteilen von Feinstaub differenziert, wenn es um die ungefährlichen (z. B. Seesalz) geht, andererseits aber wieder nicht.

Möller spricht von „absurden Konzentrationen“ in urbaner Luft. Die gefährlichen Gehalte könnten nur an der Quelle auftreten. Nun, genau an der „Quelle“ befinden sich die Stadtbewohner: Auspuffrohre münden in Europa immer noch in Höhe der Atmungsorgane von Fußgängern, mehr noch Autofahrern und besonders Kindern.

Auf kaum einem Gebiet der öffentlichen Umweltdiskussion wurden in den letzten Jahren die Zahlen so ungeniert je nach Interessenlage manipuliert: Will z. B. der ADAC darstellen, dass der Verkehr wenig relevant ist, bringt er Zahlen für Schwebstaubmassen und reduziert dadurch den Anteil des Verkehrs auf wenige Prozent. Schaut man sich jedoch die toxikologisch relevanten Partikelzahlen an, kann der Verkehr dominieren. Erst recht, wenn man bestimmte Inhaltsstoffe quantifiziert. In diesem Zusammenhang ärgert Möllers Versuch der Datenvereinfachung. Anders als Möller ausführt, unterscheidet sich die stoff- und partikelgrößen**spezifische** städtische Belastung erheblich von der ländlichen Hintergrundbelastung. Aus diesem Grund ist auch zu erwarten, dass sich städtische Maßnahmen (Verkehrsbeschränkungen) gesundheitlich positiv auswirken.

Möller bezeichnet die Ergebnisse der epidemiologischen Umweltforschung als unseriös, als „Geheimnis“. Das verblüfft, wirft die Frage nach den Motiven auf. Hierbei kommt mir in den Sinn, dass eine rustikale Haltung gegenüber gesundheitlichen Folgen von Umweltbelastungen sehr lukrativ sein kann. Etwa: Welcher Flughafenbetreiber zahlt nicht gerne viel Geld an einen professoralen Gutachter, der bestätigt, dass es der menschlichen Gesundheit nicht abträglich sei, mehrfach pro Nacht aufgeweckt zu werden. Dies ist ein

E. Helmers (✉)
Mitherausgeber Umweltwiss Schadst Forsch
Umweltcampus Birkenfeld, Fachhochschule Trier
Postfach 1380, 55761 Birkenfeld
E-Mail: e.helmerts@umwelt-campus.de

Beispiel aus der realen wissenschaftlichen Begutachtungspraxis. Über Motive zu spekulieren ist eigentlich müßig. Doch wo es um Leib und Leben von Menschen geht, die sich schlecht wehren können, müssen auch aus ethischen Gründen Fragezeichen gesetzt werden. Umweltwissenschaftler sind nicht zufällig dort besonders sensibel, wo Bürger Belastungen zwangsweise ausgesetzt sind. Der Hinweis auf bestehende Gefährdungen durch das „individuelle Lebensverhalten“ verwischt hier Verantwortlichkeiten.

Detlev Möller vermisst „monokausale Zusammenhänge“ bei Wirkungen von Luftschadstoffen. Aber sind monokausale Zusammenhänge denn zu erwarten, wenn es um die Frage geht, wie komplexe Organismen, nämlich Menschen, in ihrer erheblichen biologischen Varianz auf komplexe Schadstoffgemische einschließlich Lärmbelastung reagieren? Ich habe den Eindruck, dass das Fehlen „monokausaler Zusammenhänge“, bzw. die Betonung eines solchen Defizits jahrzehntelang auch als Argument gegen Nichtraucherschutz eingesetzt wurde.

Ja: Die gegenwärtigen Schwebstoff-Grenzwerte der EU sind nicht gerade das Optimum. Nein: Sie basieren nicht auf „Gespenstern“, sondern sind realen Gesundheitsgefahren geschuldet. Sie beruhen schlicht auf der Tatsache, dass es an (günstigen) Routine-Messgeräten fehlt, die stärker differenziert Schwebstaub analysieren hinsichtlich Partikelgrößenverteilung und chemischer Zusammensetzung. Das kritisiert Möller völlig zu recht. Die gegenwärtigen Grenzwerte setzen eine wichtige Diskussion und eine wissenschaftlich-technische Weiterentwicklung in Gang, welche die Defizite in einigen Jahren beheben können. Vielleicht bekommen wir wirklich Grenzwerte für Ruß und andere Parameter im Feinstaub. Wir dürfen dankbar sein, dass in der EU mit ihrer starken Industrielobby anspruchsvolle Grenzwerte überhaupt Realität geworden sind.

Literatur

Wichmann H-E (2008) Schützen Umweltzonen unsere Gesundheit oder sind sie unwirksam? *Umweltmed Forsch Prax* 13(1):7–10