

# Die saubere Luft von Münster

## Warum man in Münster unbesorgt atmen kann

**Gesundheit ist für die meisten Menschen ein hohes Gut und so verwundern die Debatten um Beeinträchtigungen durch Schadstoffe aller Art zunächst nicht. Manche dieser Debatten haben aber ein Eigenleben jenseits der realen Gefahren entwickelt und werden durch Interessengruppen weiter befeuert. Draußen!-Redakteur Michael Heß durchleuchtet ein aktuelles Streitthema.**

Vermengt mit weiteren Aspekten wie dem sog. Dieselskandal debattiert Deutschlands Öffentlichkeit intensiv darüber, wie gesundheitsgefährdend die Luft im Lande sei. Neben Kohlendioxid und Feinstaub stehen die Verbindungen von Sauerstoff und Stickstoff (Stickoxide) im Zentrum der Debatte. Befeuert durch die Richtlinie 2015/1480 der Europäischen Union vom 28. August 2015. Diese ergänzt die ältere Richtlinie 2008/50 vom 21. Mai 2008 über geforderte Luftqualitäten. Für Stickoxide wird ein Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gefordert. Erstmals schlug 1999 die Weltgesundheitsorganisation WHO diesen Wert vor, doch kommentierte das Umweltbundesamt damals sachlich, dass für diesen Wert keine „robuste Datenbasis“ vorliege. Wird der Wert heute überschritten, drohen Sanktionen. So weit so üblich.

Die Suggestion schmutziger Luft hält einer Überprüfung jedoch nicht stand. Bedenkt man die Emissionen im mittelalterlichen und neuzeitlichen Münster, den Hausbrand im 19. und im 20. Jahrhundert aus zehntausenden Schornsteinen, die Schadstoffe aus verschwundenen Schloten, das Puffen der Dampflok auf Münster großem Bahnhof, das verbleite Benzin für Pkw bis in die 80er Jahre, die stetig höher gewordenen Anforderungen an den Emissionsschutz, so gibt es nur eine Schlussfolgerung: Nie war Münsters Luft so sauber wie heute. Was ebenso für die gesamte Republik zwischen Flensburg



und Garmisch zutrifft.

Wer tiefer gräbt, stößt schnell auf Indikatoren für diese Folgerung. Der wichtigste ist die stetig steigende Lebenserwartung, die in Münster sogar höher ist als im Schnitt der Republik. Im Jahre 2016 betrug sie für in Münster geborene Männer 79,2 Jahre (Bund: 78,4 Jahre) und für Frauen 84,3 Jahre (Bund: 83,2 Jahre). Der Prozess läuft stabil weiter; jedes Jahr werden es einige Monate mehr. Das Argument, bei noch niedrigeren Grenzwerten könnte die Erwartung noch höher liegen, greift aus zwei Gründen nicht. Erstens wirken auf das biologische System Mensch eine unübersehbare Fülle an Schadstoffen ein. Stickoxide sind nur ein Bruchteil. So gibt es medizinisch bisher keinen einzigen Nachweis für das alltägliche Einatmen von Stickoxiden als erste Todesursache. Dafür müsste ein Proband schon direkt aus dem Auspuff einatmen. Zweitens gilt in der Altersforschung als erwiesen, dass die konkrete Lebenserwartung mit dem Einkommen korreliert. Arme Menschen können sich manche Therapien nicht leisten. Und auch die übrigen Lebensumstände wie Bewegung und Ernährung wirken unmittelbar auf

den Alterungsprozess ein. Kurz: Wir leben so gesund, einschließlich der guten Luft, die wir atmen, dass wir im Schnitt immer älter werden.

Ein konkreter Anzeiger für gute Luft sind Flechten. Diese sind keine eigenständige Lebensform, sondern bezeichnen eine Symbiose von Algen, Hefen und Pilzen. Aufgrund ihres Aufbaus haben Flechten nicht viel zum Zusetzen, wenn sich die Umgebungsqualität verschlechtert. Die Regel ist einfach und wurde früher auch im Biologieunterricht vermittelt: Wo Flechten auftauchen, ist die Luftqualität gut. Wo sie fehlen, sieht es anders aus. Heute sind Flechten im Münsteraner Stadtbild auf Bäumen und Steinen allgegenwärtig. Selbst an Bäumen, die unmittelbar neben dem vierspürigen Rishon-Le-Zion-Ring stehen (Bild, die benachbarten Bäume waren ebenfalls von Flechten besiedelt). Der Befund ist eindeutig und die sich daraus ergebende Frage wichtig: Wie gut oder schlecht ist es um Münsters Luft tatsächlich bestellt?

Für 2017 und 2018 kann die Stadt Entwarnung geben. Der Jahresdurchschnitt speziell bei Stickoxiden blieb an den

vier städtischen Messstationen (unter anderem am Bült und in der Weseler Straße) unter den von der EU geforderten 40 Mikrogramm. Fahrverbote wird es laut Aussage von Münsters Oberbürgermeister Markus Lewe in absehbarer Zeit nicht geben. Auch die Deutsche Umwelthilfe DUH – auf sie ist gleich noch zu kommen -- klagt nicht in Münster. Aktiv ist sie dennoch, denn still und leise maßen DUH-Mitarbeiter im Februar an zwei Stellen in Münster den Stickoxidgehalt der Luft. Wo genau, diese Anfrage bei der Stadt verlief ergebnislos. Deren Messungen fielen wie die der Stadt aus, aber nun behauptet die DUH, schon ein Grenzwert von 20 Mikrogramm sei der Gesundheit abträglich. Wissenschaftlich belegt ist diese Behauptung nirgends, aber wer prüft so etwas schon nach? In diesem Zusammenhang sind auch diverse Nennungen von durch Stickoxide verursachten zehntausenden Todesfällen in Europa skeptisch zu sehen. Ohnehin erlauben die EU-Richtlinien das Aufstellen der Messstationen etliche Meter von der Straße entfernt, an denen wie am Stuttgarter Neckartor sowieso keiner wohnt. Was in anderen Ländern auch mit entsprechend günstigeren Messwerten praktiziert wird.

Ein zentraler Akteur im Spiel ist die 1975 in Radolfzell gegründete DUH. Ursprünglich als Spendensammelverein für den BUND gegründet, ist sie heute in Hannover ansässig. Anders als der Name vielleicht vermuten lässt, ist sie keine staatliche oder halbstaatliche und auch keine typische Umweltorganisation, sondern ein privatrechtlicher Verein, der sich durch teure Abmahnungen vor allem gegenüber Unternehmen noch bei kleinsten Verstößen finanziert. Verstöße, die mit der Umwelt nichts zu tun haben

brauchen. Mit den Erträgen finanziert die DUH Aktionen wie oben oder Klagen gegen Kommunen bei vermeintlichen Missständen. Einer der Sponsoren der DUH ist der japanische Autobauer Toyota. Das ist in der aktuellen Debatte einer der zentralen Kritikpunkte an der DUH und wirft eigene Fragen auf.

Dass und wie weit die Debatte um Deutschlands Luft an den Realitäten vorbei geht, machen weitere Recherchen deutlich. Der von der EU geforderte Grenzwert von jahresdurchschnittlich 40 Mikrogramm ist angesichts anderer, seit Langem gültiger Grenzwerte nicht nachvollziehbar. So setzt die MAK-Verordnung (das Kürzel steht für Maximale Arbeitsplatzkonzentration) einen Grenzwert von 950 Mikrogramm für Büros und verwandte Arbeitsstätten fest. Er darf kurzfristig bis auf 1.900 Mikrogramm überschritten werden. Das ist das 48-fache des EU-Wertes! Für höher belastete Stätten wie zum Beispiel Schweißanlagen gelten seit 2016 ebenfalls 950 Mikrogramm. Versuche an Ratten 2015 durch das Bostoner Health Effects Institut ergaben einen Wert von 8.000 Mikrogramm (das 200-fache), ab dem bei den Tieren überhaupt leichte Atemwegsreizungen feststellbar waren. Für Wohnräume gilt übrigens ein Jahresmittelwert von 60 Mikrogramm. Warum jetzt also die 40 Mikrogramm? Der Antwort wird ausgewichen und der MAK-Wert nur selten thematisiert. Und wenn doch, dann wenden Befürworter ein, dass im Straßenverkehr auch Kinder und Atemwegskranke betroffen wären, denen mit dem MAK-Wert nicht geholfen sei. Dann müssten für diese Personen Zutrittsverbote in Copyshops, Großraumbüros, Heizwerken und so weiter gelten, was bekanntlich weder der Fall noch angedacht ist und was seinerseits

drängende Fragen nach dem Sinn des EU-Werts und der Debatte über „schmutzige Luft“ in Münster und anderswo aufwirft. Die beiden erwähnten EU-Richtlinien entwerfen den erreichten Stand (Stichwort Euro 6-Norm und höhere) ohne erkennbare sachliche Begründung. Deshalb ist nach dem Zweck des ganzen Aufwands zu fragen.

Es wird lediglich in Deutschland derart ideologisch über die Schadstoffe aus Auspuffen debattiert. Derweil blasen die 20 größten Containerschiffe auf den sieben Meeren das Schadstoffäquivalent von 750 Millionen Kfz in die Luft. Die Zahl ist so unglaublich, dass sie der Autor mehrfach überprüfte. Der Wert bleibt. Dazu kommen die übrigen kleineren Containerfrachter. Nach Angaben des NABU erzeugt alleine einer der zurzeit rund 600 Kreuzfahrer das Schadstoffäquivalent von einer Million Kfz. Was zusammen 1,35 Milliarden Kfz bzw. deren Ausstoß ausmacht und damit mehr als der weltweite Kfz-Bestand von rund 1,1 Milliarden Fahrzeugen. Oder das 29-fache der laut Kraftfahrtbundesamt 47 Millionen Pkw hierzulande. Bei diesen Betrachtungen ist der Flugverkehr, die mit Abstand klimaschädlichste Form des Reisens, nicht einmal inbegriffen. Ende Juni meldeten viele Medien, weltweit habe es am Tag erstmals mehr als 200.000 Flüge gegeben. Bei weiterhin steigender Anzahl und damit Schädigung des Klimas. Wer einmal nach New York und zurück zum Shoppen fliegt, darf getrost einige Jahre Auto fahren und er wird beim Schadstoffausstoß immer noch nicht gleichziehen. Allmählich gewinnt die Erkenntnis Raum, dass es bei dieser Debatte gerade nicht um die Gesundheit der Bürger geht, sondern um industriepolitische Ziele, speziell um die Ausschaltung von Konkurrenten auf dem Kfz-Markt über die politische Durchsetzung technisch unerfüllbarer Grenzwerte. Dass Toyota gegen die deutsche Dieselmotortechnik kein Bein auf die Erde bekommt, ist unter Ingenieuren Gemeinplatz. Aber das ist ein Thema für einen weiteren Artikel. Wie auch, dass letztlich allein eine Änderung unserer von Konsum geprägten Lebensweise eine dauerhafte Besserung der Gesamtlage verspricht. Nur: Wer will das schon hören? d

Anzeige

„Was mich interessiert sind nicht bewegliche Körper, sondern bewegliche Gehirne. Was mich interessiert ist die Wiederherstellung der menschlichen Würde in jeder einzelnen Form.“

Dr. Moshe Feldenkrais

**Feldenkrais-Praxis Vera Lämmerzahl**  
Maximilianstraße 15 A Tel.: 0251-796707