

Die Diskussion um Feinstaub, seine Ursachen, Wirkungen und Folgen reißt nicht ab. In der Kritik steht unter anderem die Autoindustrie. Das hat sie sich selbst zuzuschreiben, denn sie hat wenig unternommen, um sich aus der Schusslinie zu bringen.

Das ist aber gar nicht fein

Kleine Ursache - große Wirkung. Im konkreten Fall ist die Ursache mikroskopisch klein: Es geht um Staubteilchen, die nicht größer als zehn Mikrometer, d. h. zehn Millionstel Meter, sind. Für diese Feinstäube setzt seit 1. Januar die EU-Richtlinie 1999/30/EG Grenzwerte. Die Wirkungen des Feinstaubes sind, betrachtet man das öffentliche Echo, immens. Die Richtlinie besagt, dass ein Tagesmittelwert von 50 Mikrogramm dieser Staubteilchen an maximal 35 Tagen im Jahr überschritten werden darf. An dieses Limit sind mehrere deutsche Großstädte bereits gestoßen, kaum dass ein Viertel des Jahres vorüber ist. Bürger können nun gegen ihre Städte klagen, wenn sie ihnen nicht zu reiner Luft verhelfen; die ersten Klagen sind mittlerweile eingereicht worden.

Interessanterweise findet die Auseinandersetzung um Ursachen, Wirkungen und Tragweite der Richtlinie zur Luftreinhaltung fast ausschließlich an einer Front statt, die immer schon umweltpolitische Demarkationslinie war: hier Umweltpolitik, dort Automobilindustrie. Dass Feinstaub aus vielerlei - auch natürlichen - Quellen stammt, dass er überall entsteht, wo fossile Brennstoffe verbrannt werden - in Dieselmotoren von Lastwagen und Pkw, aber auch in Industrieanlagen und Heizungen -, gerät dabei rasch aus dem Blick. Selbst Experten sind sich über den Anteil des Verkehrs am Feinstaubaufkommen recht uneins, realistisch dürften etwa 20 bis 30 Prozent sein.

Auch dass die Feinstaubbelastungen innerhalb geschlossener Räume - sprich in der eigenen Wohnung - oft größer sind als draußen, ist meist nur eine Randnotiz: „Der

Feinstaub, der beim Staubsaugen, beim Braten eines Steaks in der Küche oder beim Rauchen einer Zigarette entsteht, kann den Feinstaubgehalt der Außenluft um ein Vielfaches übersteigen“, sagt Professor Rainer Dierkesmann, Ärztlicher Direktor an der Klinik Schillerhöhe in Gerlingen. Dass sich die Diskussion fast ausschließlich auf den Straßenverkehr konzentriert, ist dennoch verständlich. Ordnungspolitisch dürfte es leichter fallen, den Verkehr einzudämmen als den Bürgern das Heizen, Staubsaugen, Steakbraten oder Rauchen zu verbieten.

Bemerkenswert an der aktuellen Diskussion ist auch, dass viel über die Gefahr durch Feinstaub geredet, diese Gefahr aber selten konkret benannt wird. In der Tat forscht die Medizin zwar, weiß aber noch recht wenig: Bekannt ist, dass Staubbelastrung bestehende Herzkrankheiten und Asthma verschlimmern kann; an den Staub angelagerte Fremdpartikel erhöhen außerdem das Lungenkrebsrisiko, und die Medizin hegt den Verdacht, dass allerfeinste Staubteilchen, die über die Nervenbahnen bis ins Gehirn vordringen, an der Entstehung der Alzheimer-Krankheit beteiligt sind. Zahlen wie etwa die 14 000 Todesfälle, die die Weltgesundheitsorganisation (WHO) der Feinstaubbelastung in Deutschland zuschreibt, werden vom renommierten Umweltmediziner Dierkesmann hingegen skeptisch bewertet. Es handele sich dabei um theoretische Betrachtungen, erläutert er. Seriös lasse sich lediglich sagen, dass durch die Stäube Menschen - vorwiegend kranke Menschen - etwas früher sterben als sie sterben würden, wenn es den Feinstaub nicht gäbe. Das habe eine ganz andere