

-----Original-Nachricht-----

Betreff: Kommentar, Brennglas

Datum: 2017-03-06T11:33:01+0100

Von: "MNIess@t-online.de" <MNIess@t-online.de>

An: "joachim.dorfs@stuttgarter-zeitung.de" <joachim.dorfs@stuttgarter-zeitung.de>

Cc: "Schwarz, Konstantin" <konstantin.schwarz@stzn.de>, "Schunder, Josef" <josef.schunder@stzn.de>, "Durchdenwald, Thomas" <t.durchdenwald@stz.zgs.de>

Betr.: Kommentar ,3.3.2017, Unter dem Brennglas

Sehr geehrter Herr Dorfs,

als Chefredakteur der „Unabhängigen Zeitung für Baden-Württemberg“ werden Leitartikel von Ihnen als Repräsentanten der Zeitung mit großer Aufmerksamkeit gelesen. Leitartikel implizieren auch einen hohen Anspruch an Sie, was die Präzision und Fundiertheit des Kommentars betrifft.

Was bei Ihren Ausführungen zuerst auffällt, ist, dass das wichtigste Problem nur am Rande oder indirekt angesprochen wird: es geht vorrangig um die Gesundheit der Stuttgarter Bürger. Laut Umweltbundesamt sterben ca. 46 000 Menschen vorzeitig wegen Luftverschmutzung, die Lebenserwartung wird in belasteten Gegenden um ca. 2 Jahre verkürzt. Die WHO stuft Dieselpartikel als kanzerogen ein, wie Tabak und Asbest. Als einzige Stadt Deutschlands werden in Stuttgart seit 12 Jahren die Grenzwerte systematisch und permanent überschritten, was zu einer gesundheitlichen Gefährdungslage für die Bevölkerung führt, z.B. waren die Feinstaubwerte am 23.1.2017 mit > 180 Mikrogramm pro Kubikmeter höher als in Peking. Die geschilderte Situation stellt einen Rechtsbruch der Behörden dar, die EU spricht von einem „schwerwiegenden Verstoß gegen die Ergebnisverpflichtung“ - und der Chefredakteur sanktioniert diesen Rechtsbruch, wie unten noch im Einzelnen ausgeführt wird?

Was hat für den Chefredakteur der unabhängigen Zeitung für Ba-Wü Vorrang, das Grundgesetz, Artikel §2.2. Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit oder Recht auf freie Fahrt für freie Bürger? Zweitens stellt sich nach der Lektüre Ihres Artikels die Frage, ob Sie die Beiträge Ihrer journalistischen Mitarbeiter lesen. Herr Schulz-Braunschmidt hatte sich als Verkehrs- und Feinstaubexperte einen Ruf erarbeitet, der auch national Beachtung fand, aber auch die Arbeit seiner Nachfolger (u.a. Schwarz, Durchdenwald, Schunder, um nur einige zu nennen) ist präzise und fundiert.

Sie Herr Dorfs, schreiben in Ihrem Kommentar, die Entscheidung für Fahrverbote sei falsch, weil „Verbrennungsmotoren nur wenig Feinstaub emittieren.“

Diese Aussage geht an der Problematik vorbei. Verlautbarungen des MVI aber auch Berichte Ihrer Kollegen stehen im Widerspruch zu Ihrer Behauptung: „In der Summe beträgt der Anteil des Straßenverkehrs am Feinstaub an der Messstelle Stuttgart Am Neckartor 46% (Abgas lokal 6%, Sie vergaßen 31% Auf / Ab, 8% Auf / Ab Hintergrund und 1% Abgas Hintergrund, MVI, **Hintergrundinformationen I. Luftqualität 2014 Feinstaub PM10, Mai 2015**) Herr Dr. Reuter, Stadtklimatologe, stellte in einem Vortrag bei der VHS fest, dass Verkehrsreduzierung notwendig sei, um das Abgasproblem in den Griff zu bekommen. Wollen Sie den Daten des MVI oder den Ausführungen von Herrn Dr. Reuter widersprechen, dass eine Verkehrsreduzierung z.B. auch durch Fahrverbote ursächlich zu einer Reduktion von Feinstaub führen? Haben Sie eine wissenschaftliche Grundlage dafür?

Sie schreiben weiter „Und nebenbei diskreditiert es den Diesel, ohne dessen neueste Euro-6-Generation mit deutlich vermindertem Schadstoffausstoß die deutschen Ziele zur Reduktion des Klimakillers CO2 nicht zu erreichen sind.“

Dies ist eine erstaunliche Aussage, wenn in derselben Ausgabe der StZ zu lesen ist: „Heutige Mercedes-Modelle stoßen nach Messungen im Auftrag der Zeitschrift „Auto, Motor und Sport“ im Stadtverkehr das Sechs- bis fast Zehnfache (Modelle V 250 d und C 250 d) der zulässigen Stickoxidmenge aus.“ (Braun,Schwarz,3.3.2017) Mercedes hat derzeit einen „sauberen Diesel“, den OM 654, der wird aber nur in die E- und teilweise in die S-Klasse eingebaut. Mit Ihrer Aussage sanktionieren Sie also weiterhin den Einbau schmutziger Diesel in die A- B- C- Klasse, und in den Vaneo und Sprinter. Diese Autos werden als Euro 6 verkauft, überschreiten aber die vorgeschriebenen Grenzwerte um das 6 – 10fache. Der Chefredakteur deckt als diesen Betrug und Rechtsbruch und nimmt die weitere Vergiftung der Bevölkerung billigend in Kauf. Über den Skandal, dass die Kunden der Automobilindustrie in großem Maße betrogen werden, verliert er kein Wort.

Noch zwei Sätze zum Klimakiller CO2: Es ist ein Märchen der Autolobby, dass immer wieder verbreitet wird, dass durch Diesellaggregate CO2 eingespart würde. Ihre Kollegen haben mit Verweis auf das UBA geschrieben, dass der Verkehrsbereich einer der wenigen Bereich ist in dem es praktisch CO2 Reduktion gibt. "Der einzige Sektor, der seit 1990 fast nichts zur Emissionsminderung beigetragen

hat, ist der Verkehrssektor: Mit 163,6 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalente 2015 liegt er nur minimal unter dem Wert von 1990. (UBa, Jahresbericht, 2016). Dieselaggregate werden verwendet, um immer schwerere und PS stärkere Umweltmonster zu bauen, wie man bei neuesten Mercedes Modell Maybach G 650 Landulet beispielhaft vorgeführt bekommt.

Falls Sie die Ergebnisse der Klimakonferenz mitbekommen haben sollten, dann bedeuten sie eine Dekarbonisierung der Wirtschaft, auch der Automobilindustrie. Gegenwärtig gibt es weltweit ca. 1 Mrd. Autos mit Verbrennungsmotor, bei einer weiteren Milliarde ist nicht einmal die Begrenzung der Klimaerwärmung auf 2° einzuhalten. Übertragen auf die Automobilindustrie heißt das konkret: es dürfen ab ca. 2025 – 2030 keine weiteren Verbrennungsmotoren mehr gebaut werden, weder Diesel noch Benzin! „Setzt sich dieser Trend fort, sind Tausende von Arbeitsplätzen bedroht, die am Selbstzünder hängen.“ Mit diesem Satz zeigen Sie, dass Sie (wie auch vielleicht Herr Wissmann), den Ernst der Lage noch nicht ganz erfasst haben. Es geht nicht nur um Tausende von Arbeitsplätzen, die am Selbstzünder hängen, es geht um das Überleben der deutschen Autoindustrie überhaupt, Stichwort „Disruption“. Ich empfehle ihnen die Lektüre „Clean Disruption“ des Stanford Professors Tony Seba. Falls die deutsche Autoindustrie Innovationen und Trends verschläft, wird es ihr ergehen wie Kodak und Nokia, beides ehemalige Weltmarktführer.

Die viel dramatischere Frage ist, gibt es in 10 – 15 Jahren noch eine deutsche Automobilindustrie, wenn sie jetzt den Anschluss verpasst. „If a trend becomes obvious, it's too late“, sagt man im Silicon Valley.

Noch eine Frage zum Schluss: Wäre es vielleicht für den Ruf Ihrer Zeitung nicht besser, wenn bei so hochkomplexen Themen die Kollegen, die sich tief in das Thema eingearbeitet haben, die Kommentare schreiben würden? Dann könnte man diese kaum verständlichen, verwirrenden und unerträglichen Widersprüche in der gleichen Ausgabe einer Zeitung, wie Ihren Kommentar und den Artikel, „Ministerium: Autolobby hat gebremst“ vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen

Manfred Niess
Kordinator
Klima- und Umweltbündnis Stuttgart

STUTTGARTER-
ZEITUNG.DE

Kommentar **Diesel-Fahrverbote in Stuttgart** **Unter dem Brennglas**

Von [Joachim Dorfs](#) 03. März 2017 - 18:25 Uhr

Der Leidensdruck in Sachen Luftqualität ist in Stuttgart hoch. Ein selektives Fahrverbot für Dieselaautos löst aber das Feinstaubproblem nicht, meint StZ-Chefredakteur Joachim Dorfs.



Verkehrsgewühl in Stuttgart. Die Stadt und das Land wollen jetzt handeln. Foto: dpa

Stuttgart - die Lage ist vertrackt. Einerseits ist die Zahl der Tage, an denen die [Feinstaubwerte](#) in Stuttgart über dem EU-Limit liegen, nach wie vor zu hoch. Andererseits war die Luft im Kessel noch nie so sauber. Einerseits fordern betroffene Anwohner und Umweltinitiativen radikale Maßnahmen gegen den Individualverkehr, andererseits finden viele Stuttgarter die Lage wohl nicht so dramatisch und sehen den Feinstaubalarm eher als Information denn als Handlungsanweisung.

In Stuttgart treten die Widersprüche des ökologischen Stadtlebens wie unter einem Brennglas zu Tage. Der Leidensdruck ist wegen der Kessellage besonders hoch. Gleichzeitig sind in der Autostadt Stuttgart die wirtschaftlichen Kollateralschäden aus einer Einschränkung des Individualverkehrs besonders stark spürbar.

In dieser Gemengelage – messbare Erfolge bei der Verbesserung der Luftqualität bei fortbestehenden Problemen – hat das Land entschieden, ab 2018 Diesel, die schlechter sind als Euro 6, an Feinstaubalarm-Tagen aus Stuttgart zu verbannen. Angesichts juristischer Auseinandersetzungen sind die Motive nachvollziehbar. Und doch ist die Entscheidung falsch.

Das Dieselverbot ist kaum durchsetzbar

Sie ist falsch, weil Verbrennungsmotoren nur wenig Feinstaub emittieren. Einseitig Diesel, die mitunter kaum zwei Jahre alt sind, mit [Fahrverboten](#) zu belegen, ist nicht begründet, belastet die Besitzer in unzulässiger Weise und verringert die Feinstaubbelastung nur unwesentlich. In der Konsequenz dürften dann weitere Verschärfungen folgen. Das Diesel-Verbot ist außerdem kaum durchsetzbar. Die betroffenen Fahrzeuge können nur von der Polizei kontrolliert werden. Jedoch: Entweder, es wird engmaschig überprüft – dann ist die Innenstadt durch Staus auf den Einfahrtstraßen praktisch unerreichbar. Oder aber es werden nur Stichproben durchgeführt. Dann wiederum verbessern sich weder die Feinstaub- noch die Stickoxidwerte.

[Hier geht es zu unserem Feinstaub-Dossier.](#)

Zur Reduzierung der zu hohen Feinstaubbelastung, die sich inzwischen auf das Stuttgarter Neckartal konzentriert, ist das Verbot also ungeeignet. Zur Reduzierung der Stickoxidwerte, die in fast allen Städten der Region und ganz Deutschland zu hoch sind, ist es nicht

durchgreifend genug. Und nebenbei diskreditiert es den Diesel, ohne dessen neueste Euro-6-Generation mit deutlich vermindertem Schadstoffausstoß die deutschen Ziele zur Reduktion des Klimakillers CO₂ nicht zu erreichen sind. Das Ergebnis lautet also: hohe Aufmerksamkeit, hoher Aufwand, geringer Erfolg. Hinzu kommt ein hoher potenzieller Schaden. Denn die Diesel-Hersteller in der Region sind Weltmarktführer in ihrer Technologie. Durch den Vertrauensverlust ist der Anteil der verkauften Selbstzünder in der Region schon deutlich zurückgegangen. Setzt sich dieser Trend fort, sind Tausende von Arbeitsplätzen bedroht, die am Selbstzünder hängen.

Die Blaue Plakette muss kommen

Um das Problem wirkungsvoll und verhältnismäßig anzugehen, ist ein Gesamtkonzept von Stadt, Land und Wirtschaft erforderlich: Die Politik darf sich in ihren Maßnahmen erstens nicht auf den Verkehr beschränken, sondern muss auch die sogenannte Hintergrundbelastung reduzieren. Dazu gehören ökologische Verbesserungen beim Hausbrand, Energieerzeugern und Industrie. Sie muss zweitens bessere Alternativen zum Individualverkehr anbieten.

Drittens führt kein Weg an der Blauen Plakette vorbei. Sie verbannt ältere Diesel und bestimmte Benziner ganzjährig aus den Innenstädten – aber sie tut es planbar, nicht über Nacht sondern mit Übergangsfristen und so, dass die Einhaltung auch kontrolliert werden kann.

Auch die Autoindustrie muss einsehen, dass die Blaue Plakette ihre beste Option ist. Wenn sie sich gemeinsam mit der Landesregierung beim Bundesverkehrsminister dafür einsetzt, besteht die Chance auf eine sinnvolle Lösung.