

Die Grünen und die Atemluft

Am Dienstag, 24. Januar rief die Umweltverwaltung die Bevölkerung auf, Vorsichtsmaßnahmen zu ergreifen, um sich gegen die übermäßigen Feinstaubemissionen in der Atemluft zu schützen. Schuld an den überschrittenen höchst zulässigen Höchstwerten sei die meteorologische Lage. Das ist die halbe Wahrheit.

Anderswo ist es auch nicht besser

Wenn es nicht vorher die Produktion an Feinstaub gäbe, könnte dieser sich nicht derart in der Luft anstauen. Feinstaub und NO₂ treten gemeinsam auf und haben dieselben Verursacher. Es ist natürlich zulässig, darauf hin zu weisen, dass der andauernde Hochdruck und das Fehlen von Niederschlag, den Feinstaub an der Erdoberfläche bindet. Der Hinweis, dass die Feinstaubbelastung auch in anderen Ländern eine Plage ist, klingt nach einer Entschuldigung. In anderen Ländern, in anderen Städten wird etwas gegen diese Belastung unternommen. Die luxemburgischen Grünen stellen Pläne auf, verweisen auf den Ausbau des öffentlichen Transports, lehnen es aber ab in die gewachsenen automobilen Vorlieben ein zu greifen. Sie wissen, dass die Skandalfirma VW, trotz weltweiten Protesten, unangetastet Vorreiterin bei den Verkaufszahlen in Luxemburg bleibt. Sie wollen sich nicht an einschränkenden Maßnahmen die Finger verbrennen.

Die Förderung des öffentlichen Transports, vor allem durch die Tram, den Ausbau der Eisenbahnlinien Luxemburg-Bettemburg nach Frankreich und Luxemburg-Wasserbillig sind begrüßenswert, kommen aber sehr spät – was nicht der Fehler der Grünen ist – weil sie der demografischen Entwicklung und dem Wachstumsdogma hinterher laufen. Es muss aber auf die Entwicklung des individuellen Autoverkehrs, der weiterhin steigt, eingewirkt werden. Solange Einwohner, deutsche und belgische Grenzgänger

bei der Fahrt zur Arbeit zu rund 80% das Auto benutzen und die Zahl der Arbeitsplätze wächst, wird sich die Situation stetig verschlechtern. (Bei den französischen Grenzgängern ist der Anteil der Bahnbenutz massiv gestiegen, weil auch das Angebot viel besser geworden ist.)

Städte wehren sich, aber nur anderswo

Im Interview auf 100,7 wurde die Umweltministerin Carole Dieschbourg gefragt, ob sie bereit sei, ähnliche Maßnahmen zu treffen, wie sie nunmehr quer durch Europa gemeldet werden: aus Skandinavien, aus Paris, aus vielen deutschen Städten, wo der Zugang der Autos in die Ballungszentren reglementarisch gebremst wird. Sie ist dazu nicht bereit, sie will nicht verbieten sondern überzeugen und Alternativen aufzeigen. Staatssekretär Gira äußerte, der Anteil des Autoverkehrs an den starken Emissionen sei gar nicht so hoch, etwa bei 23%. Hauptschuldige seien die Heizungen, die in diesen Tagen auf Hochtouren laufen. Doch in einer Regierungsmitteilung vom 19.1.2017, also kurz vor der Krisensituation, hieß es: „Le facteur le plus important qui a pu être identifié est le trafic routier. En outre, il a pu être observé que les emplacements montrant les dépassements susmentionnés se situent tous le long de routes de circulation intense. » Was denn nun ?

Wenn im Ausland zahlreiche Einschränkungen für den Autoverkehr eingeführt werden, vor allem für die Dieselwagen, und in Luxemburg nicht, dann kann dies aus dem Opportunismus der Grünen erklärt werden oder aus einer unklaren Sachlage. Die unterschiedlichen und widersprüchlichen Aussagender grüner Regierungsstellen verraten eine große Verwirrung. Man kann gespannt sein, ob die Dissonanz in der Haltung von Dieschbourg und Gira sich bis zur angekündigten Pressekonferenz zum Thema Luftverschmutzung vereinheitlicht hat.

Eine Entschuldigung muß man den grünen Amtsträger dennoch zugestehen. Da die Hersteller von Dieselfahrzeugen – und zwar nicht nur bei VW – massiv gemogelt haben und die Werte von Feinstaub und NO₂ am Kontrollstand absolut nicht der Realität im Verkehr entsprechen, wie kann man dann wissen, in welchem Masse die Schadstoffe vom Automobil stammen? Auch wenn die Sachlage durch die Verfälschungen der Automobilindustrie getrübt ist, muss das Vorsorgeprinzip gelten. Neben der Förderung des kollektiven Personennahverkehrs und der Elektromobilität wäre das Verbot von Diesel bis 2025 eine mutige

Maßnahme. Also keine solche Neuanschaffungen ab jetzt und definitiver Fahrverbot in 8 Jahren. Eine Frist müsste auch für die notwendige Ausrüstung der Busse mit Gasmotoren oder Hybrid festgehalten werden. Soweit nur einige Anstöße für eine Politik, die konkrete Antworten auf ein konkretes Problem haben würde.