

# EuGH verurteilt den deutschen Staat wegen Luftverschmutzung



Der Europäische Gerichtshof verurteilt Deutschland wegen angeblich zu verdreckter Luft in den Städten. Das höchste Gericht der Europäischen Union hat einer Vertragsverletzungsklage stattgegeben, die die EU-Kommission gegen Deutschland angestrengt hatte. Denn in den Jahren 2010 bis 2016 seien die Grenzwerte von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überschritten worden. Die Klage bezieht sich ausdrücklich auf die Jahre von 2010 bis 2016, nicht mehr auf die Folgejahre 2017 und 2018.

»Mit seinem heutigen Urteil hat der Gerichtshof festgestellt«, so heißt es in der EU-Mitteilung, »dass Deutschland dadurch gegen die Richtlinie über Luftqualitätl verstoßen hat, dass der Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid ( $\text{NO}_2$ ) in 26 der 89 beurteilten Gebiete und Ballungsräume vom 1. Januar 2010 bis einschließlich 2016 systematisch und anhaltend überschritten wurde.«

Es handele sich um den Ballungsraum Berlin, den Ballungsraum und den Regierungsbezirk Stuttgart, den Regierungsbezirk Tübingen, den Ballungsraum Freiburg, den Regierungsbezirk Karlsruhe (ohne Ballungsräume), den Ballungsraum Mannheim/Heidelberg, den Ballungsraum München, den Ballungsraum Nürnberg/Fürth/Erlangen, das Gebiet III Mittel- und Nordhessen, den Ballungsraum I Rhein-Main, den Ballungsraum II Kassel, den Ballungsraum Hamburg, Grevenbroich (Rheinisches Braunkohlerevier), Köln, Düsseldorf, Essen, Duisburg/Oberhausen/Mülheim, Hagen, Dortmund, Wuppertal, Aachen, die urbanen Bereiche und den ländlichen Raum im Land Nordrhein-Westfalen, Mainz, Worms/Frankenthal/Ludwigshafen und Koblenz/Neuwied.

Der Stundengrenzwert für  $\text{NO}_2$  sei in zwei Gebieten systematisch und anhaltend überschritten worden: Im Ballungsraum Stuttgart und im Ballungsraum I Rhein-Main.

»Daher hat der Gerichtshof der Klage der Europäischen Kommission für die genannten Zeiträume in vollem Umfang stattgegeben.«

Der EuGH weist ausdrücklich in einer Fußnote darauf hin, dass die vorliegende Klage nicht die Folgejahre 2017 und 2018 betreffen würde. Hier habe Deutschland geltend gemacht, dass die fraglichen Grenzwerte eingehalten worden seien. Der Gerichtshof verwarf das Argument Deutschlands, dass die EU-Kommission durch maßgebliche eigene Versäumnisse zum Missstand beigetragen habe. Denn die damals gültige Schadstoffnorm Euro 5 für Dieselaautos habe sich als problematisch erwiesen.

Der Abmahnverein Deutsche Umwelthilfe e.V. begrüßt die Verurteilung und kündigt weitere Klagen an. Das Klagegeschäft in Sachen Umwelt ist offenbar immer noch sehr lukrativ, während der DUH-Chef Jürgen Resch sich selbst immer noch als [Vielflieger](#) betätigt.

Dagegen haben die Autobesitzer gigantische Wertverluste vor allem ihrer Dieselfahrzeuge erlitten. Diese teilweise neuwertigen Autos fahren zudem jetzt in östlichen Ländern und in Afrika.

Vielleicht liefert auch eine Feststellung im heutigen Urteil des EuGH eine neue Geschäftsgrundlage der Klimaklageindustrie: Denn Kraftfahrzeuge seien nicht die einzige Ursache von NO<sub>2</sub>, sagt der EuGH ausdrücklich. Die EU-Abgasnorm entbinde die Mitgliedsstaaten zudem nicht von der Verpflichtung, die Grenzwerte für Luftschadstoffe einzuhalten. Jetzt könnten Klagen gegen Kachelöfen losgetreten werden.

Erwartbar war dieses Urteil des EuGH. Nicht behandelt hat der EuGH, wie die gemeldeten Werte zustande kamen, wie richtig die Messstationen standen und welche Bedeutung die Grenzwerte tatsächlich haben.

Kritik am Urteil kam von der AfD. Marc Bernhard, Sprecher der Landesgruppe Baden-Württemberg der AfD-Bundestagsfraktion und Mitglied im Umwelt-Ausschuss kommentierte: »In Kindergärten gilt ein NO<sub>2</sub>-Richtwert von 60 Mikrogramm, an Arbeitsplätzen ein Grenzwert von 950 Mikrogramm. Ginge es den Lobbygruppen hinter dieser Klage tatsächlich um Gesundheitsschutz, würden sie sich nicht an wissenschaftlich unhaltbaren und von über 100 renommierten Lungenärzten infrage gestellten NO<sub>2</sub>-Grenzwerten an Verkehrswegen abarbeiten.«

Dass der NO<sub>2</sub>-Gehalt in der Luft mit Verkehr oder Industrie tatsächlich vermutlich wenig zu tun hat, zeigte sich an dem unfreiwilligen Experiment »Lockdown«. Der rapide gesunkene Verkehr in Stuttgart führte keinesfalls zu entsprechend sinkenden NO<sub>2</sub>- und Feinstaubwerten. Der Diesel ist also wohl kaum der Schuldige und der Wert der Messstationen generell fraglich.

Einen Zusammenhang mit möglichen Gesundheitsgefahren gibt es auch nicht. Weder NO<sub>2</sub> noch Feinstaub zeitigen in den geringen Konzentrationen, um die es hier geht, irgendwelche gesundheitlichen Effekte. Die Grenzwerte, die die EU festgelegt hatte, sind offensichtlich politisch motiviert. Naheliegend ist das Muster: NGOs lobbyieren über die Bande in Brüssel für exorbitant niedrige Grenzwerte. Brüssel drängt daraufhin auf Einhaltung und kommt mit Klagen. Nutznießer sind schließlich Organisationen wie die »Deutsche Umwelthilfe«.

Doch der Blick auf die Daten der Messstellen fördert Überraschendes zutage: Die NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte sind zwar stark gesunken. 2019 lagen sie am Neckartor laut Landesanstalt für Umwelt bei 53 µg/m<sup>3</sup>. Der Grenzwert liegt bei 40 µg/m<sup>3</sup>. Ein willkürlicher Wert, eine wissenschaftliche Grundlage dafür gibt es nicht. In den USA liegt er bei 103 µg/m<sup>3</sup>; am Arbeitsplatz sind in Deutschland 950 µg/m<sup>3</sup>, in der Schweiz sogar 6000 µg/m<sup>3</sup> erlaubt.

Ein deutlicher Unterschied zu den gemessenen 53 µg/m<sup>3</sup> an Deutschlands angeblich gesundheitsgefährlichster Straße.

Die CDU-Minister Baden-Württembergs setzten 2019 zusätzliche Messungen im Stadtgebiet Stuttgarts durch. Deren Ergebnisse: zwischen 20 und 30  $\mu\text{g}/\text{m}^3$   $\text{NO}_2$ . Das ist extrem gering und liegt nahe an den natürlichen Werten, die zwischen 10 und 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  schwanken, bei Gewitter deutlich mehr. Zum Vergleich: Beim Spaghettikochen auf dem Gasherd erreichen sie schon mal bis zu 1400  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ , im Kölner Dom lässt das Abbrennen der Opferkerzen den  $\text{NO}_2$ -Wert auf 200  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ansteigen.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE [hier](#)