



Bernhard Pötter
Wir retten die Welt

Ehrendoktorwürde für Andreas Scheuer

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich begrüße Sie hier am Fachbereich Verkehrsphilosophie der Franz-Josef-Strauß-Universität. Wir verleihen heute die Ehrendoktorwürde an Herrn Andreas Scheuer. Niemand hat die Theorie und Praxis der „inversen Logik“ so befördert wie unser Bundesverkehrsminister.

Die kompliziertesten, scheinbar widersprüchlichen Realitäten unseres Lebens gießt Scheuer in verständliche Worte. Für ihn verstoßt ein Tempolimit auf Autobahnen oder die Senkung der Diesel-Subventionen „gegen jeden Menschenverstand“. Kleingeistige mögen denken, die menschliche Ratio fordere gerade eine „Obergrenze“ (wenn Sie mir hier in Bayern diesen Scherz erlauben!) für das sportliche Fahren und ein Ende der Staatshilfen für gefährlichen Treibstoff. Doch Scheuer denkt größer: Wer an unserem gottgegebenen Recht rüttelt, das Gaspedal durchzutreten, verlässt den Boden des Verstandes, der uns vom Tier unterscheidet. Es ist der Verstand, der uns rasend macht.

Diese kühnen Gedankengebäude zeichnen Scheuers Theoreme aus. Wo engstirnige Bürokraten einen Grenzwert von 40 Mikrogramm nur bei 40 Mikrogramm sehen können, kreiert er einen „Toleranzbereich“ bis 50 Mikrogramm. Für die „Umwertung aller Werte“ (Nietzsche) befasst er sich auch mit der umgekehrten Wagenreihung der Bahn und transzendiert den Datenschutz im Verkehr. Seine Grundüberzeugung aus „Glaube, Liebe, Hoffnung“, so unerreichbar sie scheinen mag, hat er im Koalitionsvertrag philosophisch-poetisch formuliert: „Fahrverbote wollen wir vermeiden.“

Scheuer begehrt auf gegen eine unvollkommene Welt. Sein Mantra: „Die Fahrverbote haben nichts mit dem Dieselskandal zu tun“, erreicht eine Hochebene der Reflexion, die vielen schlichten Gemütern nicht zugänglich ist. Die Einfältigen unter uns mögen denken: „Aber ohne den massenhaften Betrug bei den Abgaswerten wäre die Luft in den Städten doch deutlich besser.“ Scheuer, „The Brain“, weist sie allein durch Schweigen zurecht. Und niemand verlangt von ihm, seine Aussage zu erklären.

Wir ehren heute einen Denker, der sich auf seinem Weg von keinem Abbiege-Assistenten abbringen lässt. Scheuers originärer Beitrag zum abendländischen Denken, die inverse Logik, widerlegt noch im Vorbeifahren die zentrale These von Ludwig Wittgenstein: „Wovon man nicht reden kann, davon muss man schweigen.“

Zahl des Tages

29 Prozent

Erdbeeren, Eier, Esskastanien – die kaufen die Deutschen doch lieber im Laden. Vor allem Obst, Gemüse und Milchprodukte sind im Onlinehandel wenig gefragt, so das Ergebnis einer Bitkom-Umfrage. Was besser läuft: Ohne-Produkte. **29 Prozent** der Befragten gaben an, schon laktose- oder glutenfreie oder vegane Produkte online gekauft zu haben. Da drängt sich die Vermutung auf: Geht vielleicht online – neben der klassischen Schleppe von Bierkisten bis Windel-XXL-Packs – vor allem, was in Supermärkten nur in übersichtlicher Auswahl zu finden ist? Äh, eher nein. Dann müsste es an einer Produktgruppe ganz besonders mangeln. Denn was 52 Prozent der Befragten schon online gekauft hatten: Süßigkeiten.

Opel kürzt Produktion

2019 sollen deutlich weniger Pkws vom Band gehen. Problem Elektrifizierung

Von Christoph Schmidt-Lunau

Opel wird die Produktion im Stammwerk Rüsselsheim drastisch zurückfahren. Das berichtet die *Mainzer Allgemeine Zeitung* unter Berufung auf interne Informationen. Danach werden im laufenden Jahr statt der ursprünglich geplanten 90.000 Fahrzeuge dort nur noch 68.000 Fahrzeuge produziert. Im vergangenen Jahr waren es noch 123.000 Fahrzeuge.

Offiziell erklärte dazu ein Opel-Sprecher der taz lediglich, man passe die Produktion kontinuierlich an die Volumenplanung an. Vom Betriebsrat gab es bis Redaktionsschluss keine offizielle Stellungnahme. Die taz erfährt aber aus zuverlässiger Quelle, dass Opel-Management und Arbeitnehmervertretung verhandeln. Dabei ist auch

die Umstellung von zwei auf eine Schicht pro Tag im Gespräch.

Bei der Übernahme des deutschen Traditionsherstellers durch den französischen PSA-Konzern vor zwei Jahren hatte Konzernchef Carlos Tavares die Firmenstrategie unter dem damaligen Eigner General Motors als „verantwortungslos“ bezeichnet, neue Opel-Baureihen ohne die Option auf Elektrifizierung aufgelegt zu haben. Das hat nun Folgen. Noch in diesem Jahr wird die Produktion des Familienvans Opel Zafira auslaufen. Dessen Konstruktion taugt nicht für die Elektrifizierung. Der bereits vorgestellte Nachfolger wird in einer elektrifizierten Version zu haben sein, aber im britischen Luton montiert.

Noch werden in Rüsselsheim mit dem Opel-Modell Insignia Fahrzeuge für die frühere Konzernmutter GM produziert, die

unter den Markennamen Buick und Holden verkauft werden. Doch die Kooperation zwischen PSA und GM läuft aus. Weil der Zafira und die GM-Auftragsproduktion entfallen, benötigt Rüsselsheim ein zweites Volumenmodell. Die Entscheidung sei gefallen, heißt es aus dem Konzern; es soll ein neues SUV auf PSA-Basis sein, doch dafür gibt es bislang keinen Zeitplan; für die Übergangszeit sei deshalb eine Reduzierung der Kapazitäten erforderlich.

Für den Umbau von Opel gilt einsteilen der 2018 geschlossene „Tarifvertrag Zukunft“. Danach wird es bis zum 31. Juli 2023 keine betriebsbedingten Kündigungen geben, alle bestehenden Opelstandorte sollen mit Milliarden-Investitionen gesichert und der Personalabbau soll auf 3.700 Stellen begrenzt werden.

meinung + diskussion 12



Schadstoffhaltiger als die EU erlaubt ist die Luft zum Beispiel hier in Stuttgart
Foto: Berthold Steinhilber/laif

EU verteidigt den Stickoxid-Grenzwert

Der EU-Umweltkommissar sieht nach Kritik von Lungenärzten keinen Anlass für Veränderungen. Der Initiator der Stellungnahme hat nie wissenschaftlich zu NO_x publiziert

Von Malte Kreutzfeldt

Nachdem am Dienstag gut 100 LungenärztInnen die geltenden Grenzwerte für Stickoxid infrage gestellt haben (*taz* berichtete), hat die Europäische Kommission die Vorgaben verteidigt. „Die geltenden EU-Grenzwerte, die von allen Mitgliedstaaten und dem Europäischen Parlament verabschiedet wurde, basieren auf soliden wissenschaftlichen Erkenntnissen der Weltgesundheitsorganisation, der weltweit führenden Autorität in Gesundheitsfragen“, erklärte EU-Umweltkommissar Karmenu Vella.

Eine zusätzliche Überprüfung der Grenzwerte, die auch von CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer und FDP-Chef Christian Lindner ins Gespräch gebracht worden war, hält Vella nicht für erforderlich. „Die Erkenntnisse werden von unzähligen wissenschaftlichen Studien gestützt, die – wenn ich dies betonen darf – einer wissenschaftlichen Überprüfung unterzogen wurden“, sagte er. Zuletzt hat die

WHO im Jahr 2013 eine umfassende Review veröffentlicht. Darin heißt es, neue Studien hätten bestätigt, dass unterhalb der Grenzwerte negative Effekte auftreten. Zudem überprüfte die EU selbst die Grenzwerte regelmäßig auf Relevanz und Wirksamkeit, teilte eine Sprecherin mit. Die aktuelle Prüfung soll Ende 2019 abgeschlossen sein.

Die gut 100 Lungen-MedizinerInnen sowie einige weitere WissenschaftlerInnen und TherapeutInnen hatten in ihrer Stellungnahme erklärt, sie würden „derzeit keine wissenschaftliche Begründung für die aktuellen Grenzwerte für Feinstaub und NO_x“ sehen, und eine „Neubewertung der wissenschaftlichen Studien durch unabhängige Forscher“ gefordert.

Sie vertreten damit aber nur eine kleine Minderheit unter den LungenärztInnen. Als UnterstützerInnen angefragt hatte der Initiator der Stellungnahme, der pensionierte Pneumologe Dieter Köhler, rund 3.800 Mitglieder der Deutschen Gesellschaft für Pneumologie und Be-

atmungsmedizin (DGP), teilte die Geschäftsstelle der taz mit. Die DGP selbst vertritt eine gegenteilige Position wie ihr ehemaliger Vorsitzender Köhler: In einem ausführlichen Positionspapier vom November hat die DGP die bestehenden Grenzwerte ausdrücklich verteidigt. „Gesundheitliche Effekte von

„Die Erkenntnisse werden von unzähligen wissenschaftlichen Studien gestützt“

Karmenu Vella, EU-Kommissar

Luftschadstoffen sind sowohl in der Allgemeinbevölkerung als auch bei Patienten mit verschiedenen Grunderkrankungen gut belegt“, heißt es darin.

Die Umweltmedizinerin Barbara Hoffmann, Mitautorin des DGP-Papiers, kritisierte Köhlers Argumentation. Dieser hatte erklärt, er habe noch nie einen

Menschen gesehen, der an NO_x gestorben sei. NO_x erhöhe das Risiko für viele Krankheiten, sagte Hoffmann im Deutschlandfunk: „Menschen sterben nicht an Risikofaktoren, Menschen sterben an Erkrankungen.“ Auch der Vergleich mit der höheren Dosis beim Rauchen von Zigaretten sei unsinnig.

Auch scheint Köhlers Qualifikation für die Auswirkungen von Stickoxid fraglich. Er selbst bezeichnet sich im Anschreiben an die LungenärztInnen zwar als einen der „wenigen Experten in diesem Bereich“. In der Datenbank Medline, die alle wissenschaftlichen Veröffentlichungen erfasst, findet sich von ihm aber keine einzige Publikation. Er selbst schickte der taz auf Anfrage nach seinen Veröffentlichungen zum Thema einen einzigen Text aus dem *Deutschen Arzteblatt*, der nicht der wissenschaftlichen Beurteilung durch Kollegen, der sogenannten Peer Review, unterliegt. Überprüfte wissenschaftliche Veröffentlichungen habe er nicht, erklärte Köhler.



Johanna Roth, Teilnehmerin taz Panter Workshop 2013, heute taz-Meinungsredakteurin Foto: Jonas März

Auf Ihre Spende sind wir angewiesen!

- ➔ Die taz Akademie fördert junge kritische JournalistInnen im In- und Ausland.
- ➔ Der taz Panter Preis würdigt Mut und Engagement von HeldInnen und gibt Ihnen eine Öffentlichkeit.

taz Panter Stiftung
GLS-Bank Bochum | BIC GENODEM1GLS
IBAN DE97 4306 0967 1103 7159 00
www.taz.de/spenden

taz panterstiftung
www.taz.de/stiftung
stiftung@taz.de
Tel. (030) 25 90 22 13

