Diesel-Verteufelung: Krieg gegen das eigene Volk – Diesel: Die Lücken-medien im Glashaus (2)

geschrieben von Chris Frey | 17. September 2017

Bild 1. Der Vergleich der NO2-Jahresmittelwerte zeigt ungeachtet der unterschiedlichen Farbskalen, dass die Werte in der Umgebungsluft seit 2001 deutlich zurückgegangen sind (Grafiken: UBA)

Im ersten Teil wurde nachgewiesen, dass die NO_2-Belastung der Luft in ganz Deutschland und auch an den sogenannten „Hotspots“ in Städten zurückgegangen ist. Grund ist die stetige Ablösung älterer durch jüngere Fahrzeuge mit besseren Abgasbehandlungssystemen. Dieser Trend wird sich auch in den nächsten Jahren fortsetzen. Im jetzigen zweiten Teil der Analyse wird zunächst der Frage nachgegangen, warum die Grenzwerte trotz stark gesunkener Gesamtemissionen ausgerechnet an diesen „Hotspots“ nur vergleichsweise langsam zurückgehen, **Bild 2.**

Bild 2. Im Unterschied zum Rückgang der Emissionen, die von 1990 bis 2016 um mehr als die Hälfte abnahmen, sanken die NO2-Luftwerte auf Straßenniveau nur vergleichsweise wenig (Grafik:UBA)

Luftbelastungen werden gezielt „herbeigemessen“

Der hierfür ist ganz einfach: Diese Diskrepanz wird „herbeigemessen“. Das scheinen die „Faktenfinder“-Autoren jedoch gar nicht so gerne hören zu wollen und kritisieren deshalb den bereits erwähnten „Welt“-Beitrag. Dort steht, dass es „nur punktuell, in wenigen schluchtartigen Straßenzügen“ zu gelegentlichen Überschreitungen des mittleren Jahresgrenzwertes von 40 µg/m^3 komme. Dem halten die „Faktenfinder“ entgegen, dass 2016 an insgesamt 144 von 246 der städtischen verkehrsnahen Luftmessstationen (59 %) der Grenzwert überschritten worden sei. Sie zitieren hierzu Felix Poetschke, den Pressesprecher des Umweltbundesamtes, mit den Worten: „Das Problem mit zu hohen, gesundheitsschädigenden Werten von NO_2 ist also ein bundesweites: Viele Menschen sind diesen hohen Konzentrationen ausgesetzt“.

Nun, obwohl das UBA als Bundesbehörde eigentlich der Allgemeinheit verpflichtet sein müsste, werden dort in der Realität schon seit langem vor allem „grüne“ Positionen vertreten. Deshalb wurden Messstationen

vielfach mit Bedacht an solchen Stellen platziert, wo man die höchstmöglichen Luftbelastungen messen konnte. Bevorzugt suchte man solche Bereiche aus, wo die Emissionen des Verkehrs in „toten Winkeln“ der Luftströmungen gefangen blieben. Dies ist von der entsprechenden EU-Gesetzgebung sogar ausdrücklich vorgegeben: Der Ort von Probenahmestellen ist so zu wählen ist, dass „Daten über Bereiche innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen, in denen die höchsten Konzentrationen auftreten“….gewonnen werden.

Dies wurde nicht nur vom UBA, sondern auch von vielen grün orientierten Stadtverwaltungen begeistert aufgegriffen. Von den aktuell 517 Messstellen, die von der UBA insgesamt in Deutschland betreut werden, lieferten 2016 immerhin 144 die gewünschten hohen Messwerte. Manche Städte greifen sogar zusätzlich zu verkehrsbehindernden Maßnahmen mit dem Ziel, durch die erzwungenen Stopps und Neustarts den Schadstoffausstoß noch weiter in die Höhe zu treiben – als „erzieherische Maßnahme“, um die Autofahrer dazu zu bewegen, auf Bus und Bahn umzusteigen, wie der SPD-OB von Düsseldorf in einem kürzlichen Fernsehinterview offen zugab [HEUTE]. Kein Wunder also, dass 59 % der Messstationen an Hotspots „kritische“ Werte liefern. Wie stark eine „clevere“ Wahl des Messortes die Werte beeinflussen kann, zeigt das Beispiel Stuttgart, **Bild 3**.

Bild 3. Schon in vergleichsweise geringer Entfernung von „Am Neckartor“ (kleiner roter Kreis) zeigen andere Messstationen NO2-Jahresmittelwerte an, die um 38 oder sogar 60 % niedriger liegen (Grafik: IFKM/ KIT)

Ein noch besseres Verständnis dafür, wie sich diese Tricks auswirken, ergibt sich aus **Bild 4.**

Bild 4. Schon auf dem Dach sowie innerhalb des Gebäudes, das direkt an der Messstelle „Am Neckartor“ steht, liegen die Werte weit unterhalb kritischer Bereiche (Grafik: IFKM/ KIT)

Bild 4 zeigt, dass „dicke Luft“ nur im Bereich des Bürgersteigs vor dem Eingang herrscht. Hier verläuft die sechsspurige B14, über die sich der ganze Verkehr in die leistungsstarken Industrieregionen östlich von Stuttgart quälen muss, weil man versäumt hat, Umgehungsstraßen vorzusehen. Die Messstelle selbst wird auf der einen Seite durch ein mehrstöckiges, direkt an den Bürgersteig gesetztes Gebäude und auf der anderen Seite durch die hohe Mauer zum Schlossgarten eingegrenzt. Auf dem Grund der so gebildeten engen Schlucht wird die Luftzirkulation

stark behindert, so dass sich die Abgase aufkonzentrieren. So kann eine Stadtverwaltung mit nur einer besonders geschickt platzierten Messstelle ihrer Stadt den zweifelhaften Ruf als „schmutzigste“ Stadt in Deutschland verschaffen.

„Belastungsschwerpunkte“ nicht repräsentativ für den Rest des Landes

Wie wenig repräsentativ für eine wirklich nennenswerte Fläche in einer Stadt solche gezielt ausgewählten „schmutzigen“ Messorte in Wirklichkeit sind, zeigt **Bild 5**. Hierfür wurden die Ergebnisse einer Untersuchung des Ausbreitungsverhaltens von verkehrsbedingten Luftschadstoffen auf beiden Seiten einer stark befahrenen Schnellstraße [PEEL] herangezogen.

Bild 5. Die relative Konzentration von Abgasen nimmt auf beiden Seiten stark befahrener Straßen rapide ab. Die Grafik stammt aus einer Präsentation von J. Peel [PEEL], die Werte wurden auf den Durchschnitt der „Hotspot“-Messungen des Jahres 2016 in Deutschland normiert

Die ursprüngliche Grafik war auf Prozentzahlen vom Maximalwert des Schadstoffs direkt an der Straße normiert. Die Skala wurde der besseren Vergleichbarkeit wegen auf den Mittelwert aller 144 im Jahre 2106 über dem Grenzwert liegenden deutschen Messstationen umgerechnet, der bei knapp 50 µg/m^3 lag. Bei der Bearbeitung dieser Zahlen fiel zudem auf, dass nur insgesamt sieben Stationen oberhalb von 60 µg/m^3 lagen. Davon wiesen vier Werte zwischen 60 und 70 µg/m^3 auf, gefolgt von drei Einzelwerten mit 76, 80 bzw. 82 µg/m^3. Die Gesamtbreite der Zone mit NO_2-Gehalten oberhalb des Grenzwerts liegt im statistischen Mittel bei lediglich 80 m, d.h. sie umfasst lediglich je 40 m rechts und links von der Straße. Das sind im Prinzip lediglich die direkt an der betreffenden Straße stehenden Gebäude. Bezieht man noch die rapide Abnahme der Belastung in vertikaler Richtung ein (siehe Bild 3, Unterschied Straßenniveau und Gebäudedach), so ist es selbst im Bereich der sogenannten „Hotspots“ nur ein verschwindend kleiner Bruchteil des gesamten städtischen Luftvolumens, das tatsächlich oberhalb des Grenzwerts liegt. Damit steht die Argumentation des UBA und damit der Faktenfinder auf äußerst dünnem Eis. Dem UBA sowie etlichen Stadtverwaltungen kann man zudem den Vorwurf machen, dass sie diese „kritischen“ Grenzwertüberschreitungen durch gezielte Auswahl ungünstig gelegener Messstellen ohne ausreichenden Luftaustausch bewusst herbeigeführt haben. Die mit den so gewonnenen Werten jetzt betriebene Panikmache ist weit überzogen. Fahrverbote ausgerechnet nur für Diesel-Privatfahrzeuge sind damit keinesfalls zu rechtfertigen. Dies wird den Urhebern noch auf die Füße fallen.

Hohe Wirksamkeit verkehrslenkender Maßnahmen

Selbst in einer Stadt mit so ungünstigen Voraussetzungen wie Stuttgart, wo es keinen Umfahrungsring gibt und die Kessellage den Luftaustausch

behindert, kann eine Verwaltung, wenn sie nur will, durch geeignete Maßnahmen wesentlich zur Verringerung der Luftbelastung beitragen. Ein Beispiel hierfür liefert die Situation an der „Hot-Spot“-Messstelle an der Hohenheimer Straße. Auf dieser wichtigen Verkehrsverbindung durch Stuttgart quälen sich täglich rund 30.000 Fahrzeug über eine abschüssige Straße mitten durch die Stadt. Entsprechend hoch waren dort früher die NO_2-Messwerte, **Bild 6**.

Bild 6. Zusammen mit „Am Neckartor“ war die Messstelle an der Hohenheimer Straße lange ein Brennpunkt für hohe NO2-Werte (Grafik: LUBW)

Der erhebliche Rückgang ab 2012 ist der Erfolg von Maßnahmen zur Verkehrsverstetigung. Das Parkverbot wurde verlängert und eine „grüne Welle“ eingeführt. Die so herbeigeführte Verstetigung bewirkte eine erhebliche Reduzierung der NO_2-Spitzenkonzentrationen. Die Zahl der Grenzwertüberschreitungen sank in der Folge geradezu schlagartig von 196 im Jahre 2012 auf voraussichtlich nur noch 5-6 im Jahre 2107, **Bild 7.**

Bild 7. Durch gezielte Maßnahmen zur Verstetigung des Verkehrs ging die Zahl der Grenzwertüberschreitungen nach 2012 drastisch zurück (Grafik: Stadt Stuttgart)

Im Umkehrschluss kann man hieraus erkennen, was manche Stadtväter wie Düsseldorfs SPD-OB Thomas Geisel durch gezielte Herbeiführung von Stop-and-Go-Verkehr bewirken können. So können Politiker aus ideologischer Verblendung die Bevölkerung und den Autofahrer quasi zu Geiseln einer fehlgeleiteten Politik machen.

Fakten und „Faktenfinder“

Die bisherige Analyse der von den „Faktenfindern“ von NDR und Tagesschau präsentierten Aussagen lässt erkennen, dass man sich dort alles andere als kritisch-investigativ mit dem Thema NO_2-Immissionen der Stadtluft beschäftigt hat. Stattdessen übernimmt man einfach die Positionen des UBA, als seien deren Ansichten der Weisheit letzter Schluss. Eine eigenständige kritische Wertung der Daten und der Hintergründe ist nicht einmal in Ansätzen erkennbar. Dies bestätigt die bereits bisher gemachte Erfahrung, dass die Medien – allen voran die Fernsehanstalten ARD, ZDF und ihre Landesdependancen – beim sogenannten „Diesel-Skandal“ einseitig, parteiisch und irreführend berichten. Ausgewogenheit und Sorgfalt scheinen nicht gefragt zu sein. Stattdessen bemüht man sich offenkundig darum, das Thema so darzustellen, wie die Bundesbehörden sowie die anderen etablierten Parteien es gerne haben möchten.

Abweichende Meinungen von Medien, Journalisten oder Blogger werden als unglaubwürdig hingestellt. So leistet man dem ideologischen Ziel der Deindustrialisierung Deutschlands durch „Dekarbonisierung der Volkswirtschaft“ Vorschub. Der Diesel ist dabei nur das erste Opfer. Es wird danach weitergehen, und zwar alternativlos.

Fred F. Mueller

Demnächst folgt Teil 3

Quellen

[FAKT] http://faktenfinder.tagesschau.de/inland/stickstoffdioxid-111.html

[HEUTE] „Heute“-Nachrichtensendung des ZDF vom 9.8.2017, Interview mit Thomas Geisel, SPD-Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf, Stichwort „Verkehrserziehung in Richtung Zukunft“

[PEEL] JENNIFER L. Peel Is NO2 a Marker for Effects of Traffic Pollution or a Pollutant on Its Own. COLORADO STATE UNIVERSITY MAY 4, 2015 HEI ANNUAL MEETING PHILADELPHIA, PA