

# Corona bringt's an den Tag – Stadtluft in Stuttgart: Der Diesel ist es nicht

geschrieben von Admin | 14. April 2020

Die Coronakrise bringt es an den Tag: Der Autoverkehr hat deutlich abgenommen, doch die Luftqualität in den Innenstädten verändert sich kaum. Eigentlich sollte man erwarten, dass sich die Luftwerte verbessern. Immerhin schreiben zum Beispiel die Experten der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) dem Verkehr und insbesondere den Dieselfahrzeugen einen großen Anteil an den Luftschadstoffen von 80 Prozent zu. Sollte das stimmen, müsste sich der »Shutdown« drastisch bemerkbar machen. Das tut er aber nicht. Das bedeutet: Die Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in den Innenstädten nutzen nichts und sind überflüssig. Das unfreiwillige »Corona-Experiment« mit weitgehendem Stopp des Autoverkehrs demonstriert nachhaltig, was von den Kampagnen des umstrittenen Abmahnvereins Deutsche Umwelthilfe e.V. zu halten ist: nichts.

Das »Corona-Experiment« entlarvt ebenso, wie zwecklos die von dem grünen Verkehrsminister in Baden-Württemberg, Winfried Hermann, erlassenen Fahrverbote sind. Sie haben offensichtlich keinerlei Auswirkungen auf die NO<sub>2</sub> Konzentrationen in der Luft.

Hermann ist mit verantwortlich für einen gigantischen Schaden nicht nur für die Autofahrer, sondern auch für weite Teile des Autohandwerks und der Autoindustrie. Die derzeitige dramatische Situation bei Autoherstellern und Zulieferern wurde letztlich entscheidend von der unseligen Dieseldiskussion und den Forderungen »Weg mit der individuellen Mobilität« verursacht.

Jetzt stellt sich heraus: Die Messwerte beispielsweise der Station Am Neckartor in der Stuttgarter Innenstadt lagen bereits im Februar und März unter dem Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>. Da floss der Verkehr noch, »Shutdown« war noch nicht angesagt.

Der Ingenieur und Messfachmann Martin Schraag arbeitete heraus, welche Rolle das Wetter spielt. So zeigt sein Blick auf die Winddaten: Das erste Quartal 2020 war deutlich windiger als das im Vorjahr. Schraag: »Gut für die Durchlüftung, schlecht für die DUH«. So lagen die NO<sub>2</sub>-Werte bei 36 µg/m<sup>3</sup> und damit unter dem in Deutschland geltenden Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup>. Die DUH betreibt Manipulation.

Schraag weist auch darauf hin, dass in der Region weniger als fünf Prozent der zugelassenen Diesel alte Euro-4 Diesel sind. Die neueren Fahrzeuge und die mit Software-Updates Nachgerüsteten stoßen kaum noch Abgase aus. Auch das hätte sich in den Ergebnissen bemerkbar machen müssen.

Doch die Messstationen registrieren nach wie vor NO<sub>2</sub>-Spitzenwerte. Die Ursache liegt auf der Hand: Von den Höhenzügen Stuttgarts wehen Winde in den Talkessel.

Die NO<sub>2</sub> Werte schwanken im Tagesverlauf stark. Im Winter können Heizungen die Ursache sein; das Wetter, ergibt sein Blick in die Daten, übt entscheidenden Einfluss aus.

Die Experten der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) haben sich um diese Einflüsse offensichtlich nicht gekümmert und wissen offiziell von nichts. Sie gehen weiterhin von einem Anteil des Verkehrs von 80 Prozent an den Luftschadstoffen aus.

Doch sie kommen jetzt in Erklärungsnot, wie Schraag ahnt. Die 80 Prozent können nicht stimmen, wenn deutlich weniger Autos fahren und die Werte sich dennoch nicht verändert haben.

In Bayern bestätigte das Bayerische Landesamt für Umwelt gegenüber dem Bayerischen Rundfunkgerade, dass sich auch in Würzburg die Luftschadstoffe kaum verändert hätten. Der Verkehr habe zwar deutlich abgenommen, doch der Rückgang des NO<sub>2</sub>-Gehaltes sei nur gering. Andere Faktoren spielten bei der Luft eine Rolle.

Der Diesel also kann es nicht sein.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier