Lockdown und Dieselfahrverbote haben keinen Einfluss auf Werte der Messstationen

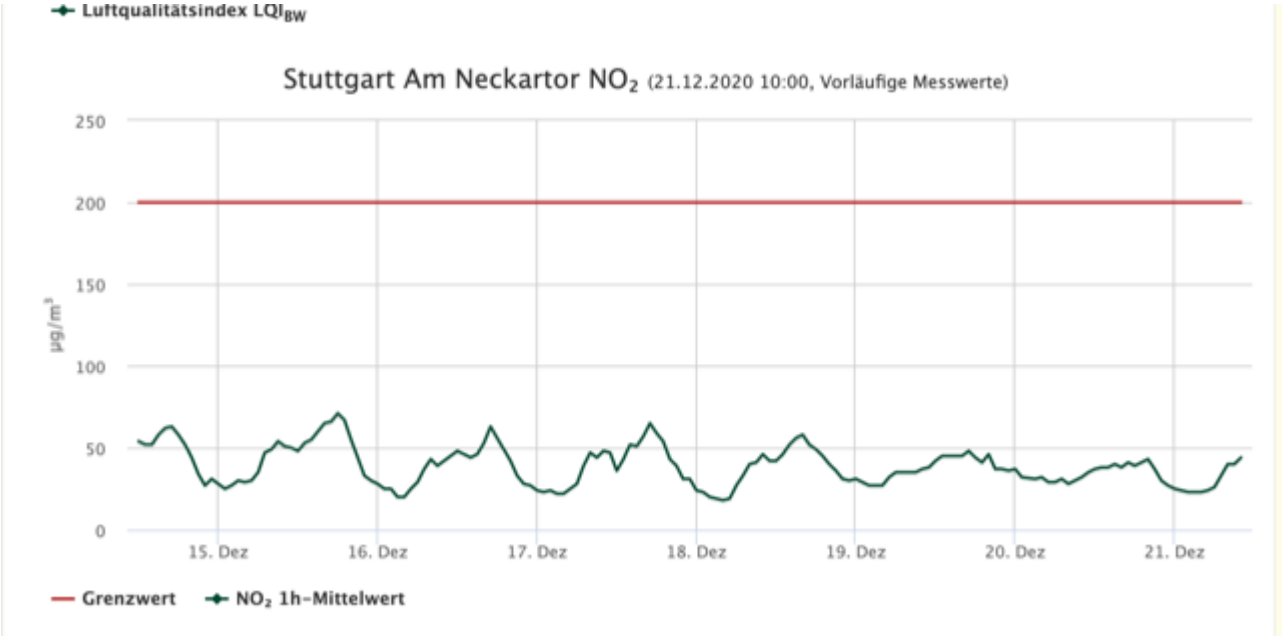
geschrieben von Admin | 23. Dezember 2020

Lockdown in Stuttgart – weniger Autos, weniger Luftschadstoffe, sollte man annehmen. Doch weit gefehlt: Die Luftmesswerte zeigen sich vom deutlich verminderten Verkehrsaufkommen unbeeindruckt.

Die Dieselfahrverbote und der durch den Lockdown bedingt geringere Autoverkehr zeigen keine Auswirkungen auf die Werte, die die Luft-Messstationen liefern.

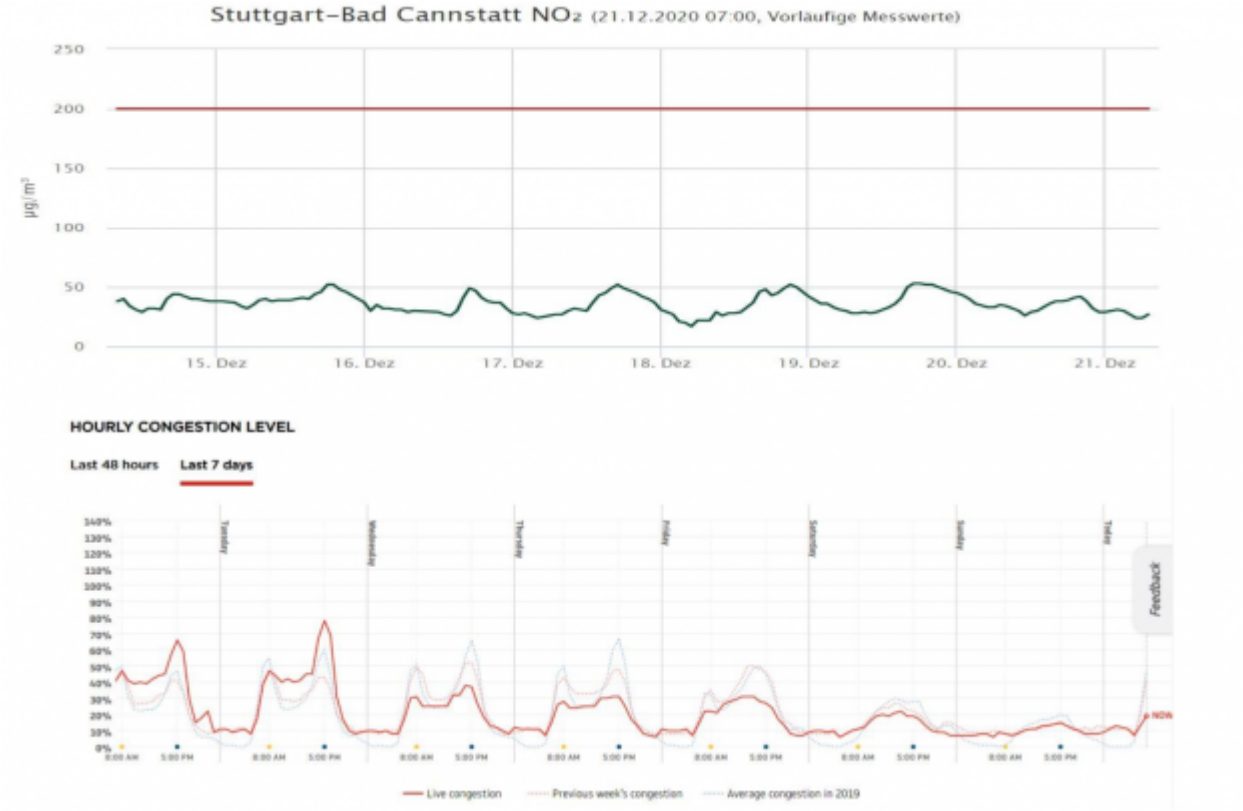
Die Diagramme der vergangenen Tage zeigen für Stickstoffdioxid ein Pendeln um Werte zwischen 40 und 50 µg/m3. Deutschlands berühmteste Messstation Stuttgarter Tal Am Neckartor wies am 21.12. um 10 Uhr eine Stickstoffkonzentration von 44 µg/m3 aus.

Ebenso schwankten die NO2-Immissionen an der Hintergrundmessstelle in Bad Cannstatt um 40 µg/m3. Der 12-Monats-Mittelwert wird dort übrigens mit 23 µg/m3 angegeben, also deutlich unter den geltenden Grenzwerten. Die liegen für das Jahresmittel bei 40µg/m3, für Innenräume bei 80 µg/m3 und am Arbeitsplatz sogar bei 950 µg/m3. In den Vereinigten Staaten liegt er mit 100 µg/m3 sogar mehr als doppelt so hoch wie auf deutschen Straßen.



Zu diesem Ergebnis kommt auch Messspezialist Martin Schraag, der den Werten auch den gesunkenen Verkehrsfluss gegenüber gestellt hat, wie er bei Tomtom zu sehen ist. Sein Resumee: „Das tägliche Muster der Verkehrs-Messstellen Am Neckartor und Pragstraße hat sich praktisch ab dem Lockdown nicht geändert. An der Pragstraße, einer langen Steigung vom Neckar zum Pragsattel, lag der Spitzenwert am 18.12. um 17 Uhr nach

dem Lockdown. Ansonsten sehen wir auch hier um 40 µg/m³ schwankende Werte, mit typischen Maxima um 17 Uhr.“

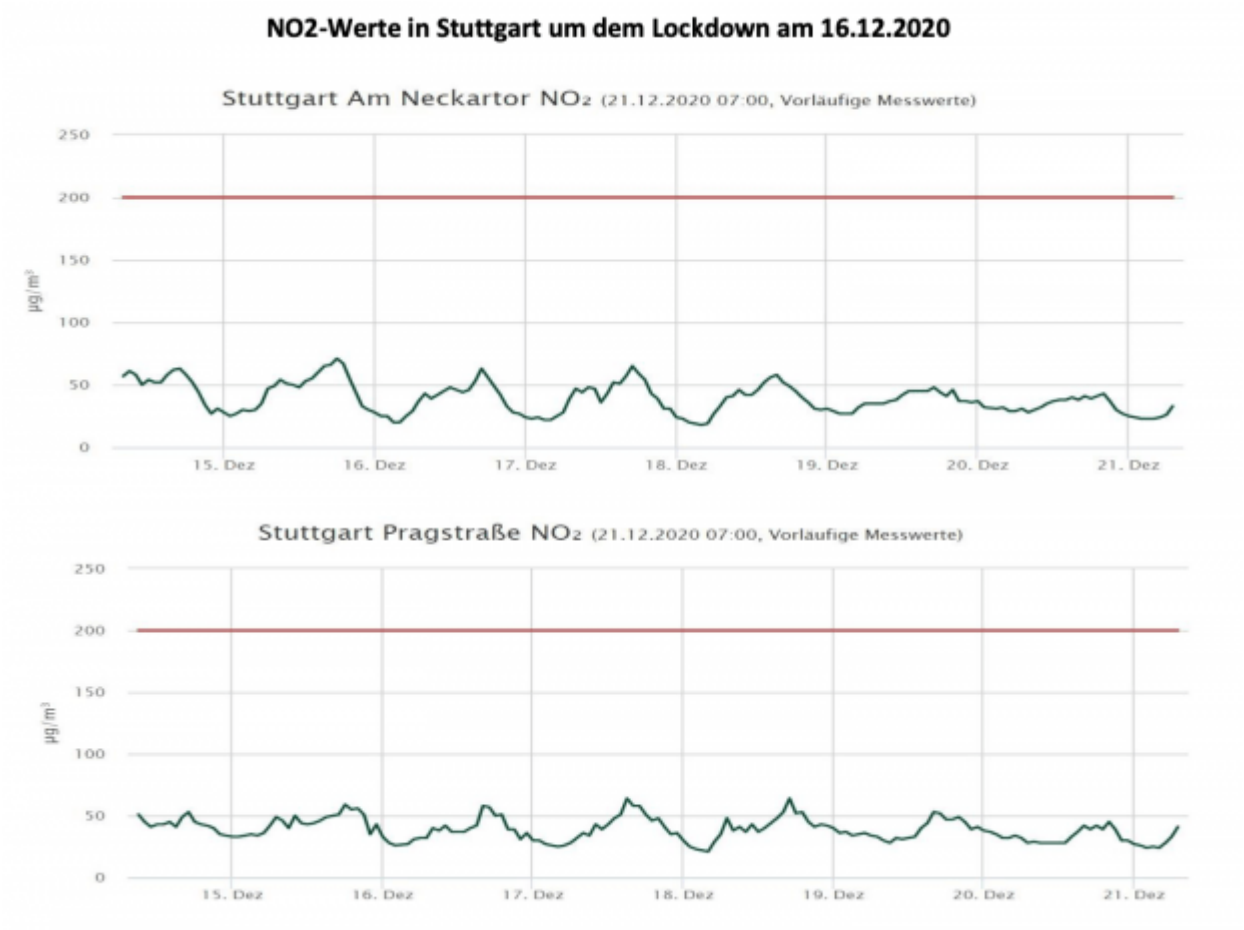


Er weist auf die überdies geltenden weitreichenden Fahrverbote in Stuttgart hin: „Es ist unwahrscheinlich, dass diese Werte von Diesel-Pkw verursacht werden. Selbst Euro 5 Diesel sind seit Monaten aus der kleinen Umweltzone Stuttgart verbannt! Beim Lockdown im April waren Euro 5 Diesel nur an Einzelstrecken verbannt, die Kontrolle war noch lax.“

Denn zusätzlich zum Lockdown gibt es in Stuttgart die wohl weitgehendsten Fahrverbote deutscher Städte: Dieselfahrzeuge der Euro 3 und 4 Norm dürfen seit 1. Januar 2019 nicht mehr in die Landeshauptstadt Baden-Württembergs fahren. Betroffen von dem Fahrverbot sind nicht nur einige besonders frequentierte Straßen der Innenstadt wie in anderen Städten, die Fahrverbotszone reicht bis nach Kornwestheim, Gerlingen und gilt bis in die Vororte, die droben auf den Fildern liegen – eher ländliche Gebiete mit lockerer Bebauung als in der Innenstadt. Selbst neue Euro-5 Diesel sind seit 1. Juli 2020 aus der Stuttgarter Innenstadt verbannt.

Die Begründung meinte Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Herrmann (Grüne), dass die zugrundeliegenden Rechenmodelle sehr gut seien. Er nahm außerdem die mit alten Passivsammlern – eine reguläre Messstation existiert dort erst seit Oktober – gewonnenen nicht sonderlich genauen Messwerte an der Pragstraße und eine Hochrechnung für das Jahr 2021 als Begründung dafür, den Euro-5 Diesel aus Stuttgart auszusperren. Er unterschlug dabei, dass der neue Rosensteintunnel ab 2021 erhebliche Verkehrsströme unter die Erde verlegt und wesentlich zur

Entlastung der Pragstraße beiträgt. Das hat aber die Stadt Stuttgart in ihrem Luftreinhalteplan schon vor längerem beschrieben.



Der Chef des Vereins „Deutsche Umwelthilfe e.V.“, Vielflieger Jürgen Resch, überzieht wie viele andere Städte auch Stuttgart mit Klagen wegen Überschreitungen der extrem niedrigen Grenzwerte. Nur Fahrverbote für Dieselfahrzeuge könnten die Werte senken und Menschenleben retten, argumentierte er. Drunter ging es nicht. Die Verwaltungsrichter winken solche Klagen durch, während das Bundesverwaltungsgericht Leipzig einst noch hinzugefügt hatte, Fahrverbote müssten auch verhältnismäßig sein. Herrmann meinte seinerzeit, der Begriff „verhältnismässig“ beziehe sich auf die Übergangsfristen und nicht auf die Fahrverbote.

Die wirtschaftlichen Folgen in der Stadt sind dramatisch. Autobesitzer mussten neuwertige drei, vier Jahre alte Autos verramschen, die heute häufig in Ländern in Osteuropa fahren. Nach diesem fundamentalen Kampf gegen den Diesel in der Stadt, in der das Auto erfunden wurde, sollte man aufgrund des Lockdowns und des drastisch gesunkenen Autoverkehrs erwarten, dass die Luftwerte in der Stadt sich deutlich verändert haben.

Der Großtest „Corona-Autolockdown“ zeigt: Der Diesel kann es nicht sein. Die Diesel-Lüge geht also weiter.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier