Stuttgarter Luft: Der NO2-Trick mit der Gasheizung

geschrieben von Admin | 3. Januar 2021

Betrüblich muss es für einen grünen Verkehrsminister und seine »Auto-weg-Agenda« sein, wenn die Luft in den Straßen so sauber ist, dass sie keine Fahrverbote rechtfertigen. Wie treibt man also die Messwerte für Luftschadstoffe nach oben?

Die Stuttgarter Lösung ist einfach: Man lässt die Messstation einfach in die Nähe der Auslassöffnungen einer Gasheizung rücken, so wie sie früher häufig eingebaut wurden. Gleich unter mehreren Fenstern des Hauses Pragstraße 90/92 entweichen Stickstoffdioxide – bei älteren Gasöfen sogar relativ viel. Die 39. BImSchV aber verbietet eine Positionierung von Messstellen in unmittelbarer Nähe von Emittenten.

Messstation mit Gas-Entlüftung, Bild Autor

Das Ergebnis: An dieser Stelle misst ein sogenannter Passivsammler im ersten Halbjahr im Mittel 43 µg/m3. Ein weiterer Passivsammler nur ein Haus weiter misst nur 38 µg/m3 – immerhin zwölf Prozent weniger. Doch der Passivsammler an der Pragstraße 90/92 dient Verkehrsminister Hermann als ‚Ausrede', warum tausende von Euro 5 Dieselbesitzer ‚enteignet'

werden. Absicht oder nicht?

Nachdem im neu erstellten Gutachten für die Stuttgarter NO2-Immissionen nicht nur die Pragstraße wieder hervorsticht, sondern auch gleich unterschlagen wurde, dass ein Umgehungstunnel 2021 die Pragstraße von Lkw-Verkehr entlasten wird, ist es schwer, an Zufall zu glauben. Eher ein kleiner Trick von Hermann, die Messwerte hinaufzuschrauben.

Eigentlich sollte ein Luftreinhalteplan umgesetzt werden. Im März dieses Jahres hatte das Regierungspräsidium die fünfte Fortschreibung veröffentlicht, in der eine kleine Umweltzone in Stuttgart eingerichtet werden sollte. Die sah auch ein Fahrverbot für jetzt auch neuere Euro fünf Diesel ab dem 1. Juli 2020 vor, ja sie sollten sogar nicht mehr parken dürfen.

Diese Umweltzone fiel wesentlich kleiner aus, als die »Deutsche Umwelthilfe e.V.« wollte. Wenn es nach diesem Abmahnungverein gegangen wäre, dürften auch neuere Euro-5 Dieselfahrzeuge bis in die höher gelegenen Vororte nicht mehr fahren, obwohl in diesen ländlich strukturierten Gebieten seit langem sehr niedrige NO2-Emissionen vorherrschen. Ein Stichtag in diesem Frühjahr sollte entscheidend sein. »Sollte der drei Monatswert im April 2020 prognostisch ergeben«, so hieß es in der fünften Fortschreibung, »dass der Grenzwert im Jahresmittel 2020 eingehalten wird, wird von der Maßnahme M1 mangels Erforderlichkeit abgesehen.«Ingenieur und Messexperte Martin Schraag weist darauf hin: »Allerdings lag dieser Drei-Monatswert an allen Messstationen in Stuttgart exakt beim zulässigen Grenzwert oder sogar tiefer, mit seit 12 Monaten fallender Tendenz.« Doch die DUH wollte dennoch unbedingt drastische Fahrverbote als Siegestrophäe in ihr Lenkrad ritzen. Sie klagte auch auf ein Fahrverbot für Euro-5 Diesel im Großraum Stuttgart. Im Januar 2019 verdonnerte der Richter des Verwaltungsgerichts Stuttgart das Land zum dritten Mal zu Zwangsgeld. Spektakulär begleitet von der DUH, die Zwangshaft für Ministerpräsident Kretschmann forderte. Sie braucht eben Brachial-PR, auch um ihre Geldgeber und internationalen Kooperationspartner Client-Earth zufrieden zu stellen.

Angesichts eines solch hohen Aktivismus‘ kam sogar aus den Landtagsfraktionen Kritik auf. »Die Luft ist so sauber wie noch nie!« rief bereits vor fast zwei Jahren der Sprecher der CDU-Landtagsfraktion für neue Mobilität Albrecht Schütte aus: »Nach dem, was ich gesagt habe, wird es mit der CDU-Fraktion keine flächendeckenden Fahrverbote für die Diesel der Abgasnorm Euro 5 geben, weil wir sie nicht brauchen. Wir werden auch im schlimmsten Fall mit der Ausnahme von ganz wenigen Strecken unter die 50 Mikrogramm kommen. Dann braucht man eben keine Fahrverbote mehr.«

Thomas Strobl (CDU), der stellvertretende Ministerpräsident Baden-Württembergs, betonte ebenfalls wacker, flächendeckende Fahrverbote für Euro 5 werde es »mit uns nicht geben«. Die setzte der grüne Hermann dennoch durch. Strobl ist nur Juniorpartner. Jetzt hagelt es Kritik

wegen eines Gutachtens zur Luftreinhaltung in Stuttgart. Das benutzt Hermann als Begründung für die Fahrverbote.

Doch Thomas Dörflinger, der verkehrspolitische Sprecher der CDU-Landtagsfraktion, sagte gegenüber den *Stuttgarter Nachrichten:* »Die Landtags-CDU ist nicht einverstanden damit, dass die Landesregierung das neue Gutachten zur Luftreinhaltung in Stuttgart kritiklos hinnimmt. Das Gutachten sagt für die Messstelle an der Pragstraße im kommenden Jahr selbst bei einem Fahrverbot für Euro-5-Dieselautos weiter Überschreitungen voraus, doch der hunderte Millionen Euro teure Rosensteintunnel, der im Sommer in Betrieb gehen soll, sei darin gar nicht berücksichtigt.

Überflüssig ist ein Euro-5 Fahrverbot für Jochen Haußmann, stellvertretender Fraktionsvorsitzender der FDP/DVP im Stuttgarter Landtag. Im September stellte er fest: »Das vorgelegte Gutachten zeigt für mich ganz klar, dass ein generelles Fahrverbot in der so genannten kleinen Umweltzone in Stuttgart weder erforderlich noch verhältnismäßig ist. Die vorliegenden Messwerte im 8-Monats-Zeitraum dieses Jahres bewegen sich bis auf die Messstelle Pragstraße im Rahmen des Grenzwerts von 40 Mikrogramm. Ein einzelner überschrittener Messwert an der Pragstraße kann es keinesfalls rechtfertigen, über die bereits vorhandenen streckenbezogenen Euro-5-Diesel-Fahrverbote die Fläche der kleinen Umweltzone zu sperren.«Es spielen andere Faktoren eine wesentliche Rolle. Ingenieur und Messexperte Martin Schraag hat sich ausführlich mit merkwürdigen nächtlichen NO2-Spitzen und anderen Phänomenen beschäftigt sowie mit Wissenschaftlern unterhalten. Der typische Tagesgang von NO2 in Städten hat sein Minimum am Nachmittag, die Maxima liegen in den Morgenstunden und erstaunlicherweise um Mitternacht. Schraag: »Gerade die nächtlichen Spitzen sind auf den ersten Blick irritierend, da um diese Zeit der als Hauptverursacher gesehene Straßenverkehr eher gering ist.

Das Phänomen hat eine wohl einfache Erklärung: Die über den Städten liegende atmosphärische Grenzschicht hat eine typische, vom Sonnenstand abhängende Höhe. Die Grenzschicht verhindert den Luftaustausch nach oben, kann bis zu 50 Meter in der Nacht absinken und so die Konzentration der Schadstoffe ansteigen lassen. Am Tage verschwindet die Grenzschicht, sodass ein Austausch in größere Höhen stattfinden kann. Der Verlauf der NO2-Konzentration ist natürlich moduliert mit dem zeitlichen Verlauf der Emissionen (Verkehr, Haushalte, Industrie). Auch die Quelle temporärer Spitzen mit dem Stuttgarter ‚Nesenbächer' sind so erklärbar. Die NO2-Quelle ist das unter der Grenzschicht gefangene NO2.«

Einige Vergleiche sind mitunter hilfreich. Kurz zur Erinnerung, worum es eigentlich geht: NO2 ist ein Reizgas, das insbesondere in den Atemwegen zu entzündlichen Reaktionen führt. Wie immer ist die Menge entscheidend: Keine Wirkung wurde in Versuchen mit Probanden und Tieren bei Konzentrationen von etwa 3.000 µg/m3 Luft gefunden. Reizungen der Atemwege wurden im Tierversuch erst bei Konzentrationen ab 8.000 µg/m3

festgestellt, also bei deutlich höheren Gehalten als in der Stadtluft. Gewitter erzeugen erhebliche Mengen an NO2, Bakterien im Boden können Stickstoffdioxide und in die Luft freisetzen. Doch die sind nicht von langer Dauer. Der nächste Regen spült das wasserlösliche NO2 aus der Luft, die UV-Strahlung der Sonne zerstört es ebenso. Der »natürliche« Wert von NO2 liegt durchschnittlich bei 10 bis 20 µg/m3.

Ein sehr gefährlicher Ort ist die Küche mit einem Gasherd. Beim Gasherd, auf dem der Sonntagsbraten gegart wird, können NO2-Werte bis auf 4.000 µg/m3 hochschnellen. Von den Wachskerzen, die im Augenblick in vielen Wohnungen und Kirchen brennen und die Luft mit NO2 und Ruß belasten, wollen wir im Augenblick nicht mehr reden.

Schon lange bekannt: Innenräume sind sehr gefährlich, sie weisen meist höhere Konzentrationen an Schadstoffen auf als die Außenluft. So hat der Rat der Sachverständigen für Umweltfragen in seinem Innenraumgutachten klar gesagt, dass Ergebnisse epidemiologischer Studien ohne die Belastung der Innenräume einzubeziehen, wertlos sind. Das war bereits 1999.

Als Treppenwitz kann daher auch der gegenwärtige Lockdown mit Ausgangssperren gelten. Es sind völlig irrelevante Größen, die hier aufgebauscht werden und die Begründung zu einer der größten wirtschaftlichen Katastrophen liefern. Und viele profitieren davon. »Das Verkehrsministerium hatte die DUH wegen Corona um Aufschub gebeten, die DUH hat abgelehnt«, stellt Schraag fest und fragt: »Worum geht es der DUH eigentlich? Und worum geht es Hermann? Ziehen sie am Ende am gleichen Strang?«

Verkehrsminister Hermanns Rezept aus dem Mai 2020 passt zur Agenda der DUH: „Die Zahlen machen Hoffnung. Wenn aber wieder mehr mit dem Auto gefahren wird, kann es sein, dass die Grenzwerte überschritten werden und weitere Maßnahmen erforderlich sind.“ Und: „Mit Bussen, Bahnen, mit dem Rad fahren oder zu Fuß gehen, gemeinsam Auto fahren oder ältere Diesel-Autos nachrüsten.“ Ansonsten sei er aber nun verpflichtet, das Fahrverbot umzusetzen, wäscht Hermann seine Hände in Unschuld. Von einer Umsetzung der in der 5. Fortschreibung geschriebenen Bedingung, ganz auf eine kleine Umweltzone zu verzichten, war keine Rede mehr.

Der Verkehrsminister Hermann ist übrigens Mitglied im Rat der NGO Agora-Verkehrswende. Die Lobbyorganisationen, die die Autos möglichst verbannen wollen, trommeln in Brüssel zu diesem Zweck schon längst auf eine weitere Absenkung der NO2-Grenzwerte auf 20 µg/3. Dabei liegen beispielsweise in Stuttgart die NO2-Werte gleich hinter den Verkehrsmessstellen an eng begrenzten ‚hotspots‘ im Bereich von 20µg/m³.

Der Beitrag erschine zuerst bei TE hier