

Diesel weg, Feinstaub futsch – dennoch hohe Messwerte



Aus Oldenburg kommt die Nachricht, dass es dort keine Diesel-Fahrverbote geben wird. Die DUH habe erklärt, dass ihre Klage »aufgrund nachträglich eingetretener Umstände nicht mehr begründet« sei, teilte das Obergerverwaltungsgericht Lüneburg der Stadt Oldenburg mit.

Die Verblüffung über das unfreiwillige »Corona-Groß-Experiment« hält immer noch an. Auf unseren Straßen fahren deutlich weniger Autos als vor dem »Shutdown«, dennoch sinken die Luftschadstoffwerte in vielen Städten nicht.

Die sollten eigentlich drastisch gesunken sein, wenn man davon ausgeht, was uns NGOs wie der Abmahnverein Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) und Umwelt- und Verkehrsminister jahrelang erzählten: Der Verkehr sei an der Luftverschmutzung schuld, vor allem der Diesel, der daher weg müsse.

Damit begründeten auch die verschiedenen Verwaltungsrichter ihre Verdikte in den vielen Verfahren, die die DUH vom Zaun gebrochen hat.

Doch jetzt ist der Diesel weg – dennoch zeigen die Messstationen immer noch hohe schwankende Werte. Eigentlich müsste Stuttgart fast einem Luftkurort gleichen, wenn man den Erzählungen über den Anteil der Autos glaubt. Insbesondere die Dieselmotoren sollen für 80 Prozent der Luftschadstoffe verantwortlich sein. *TE*berichtetete.

Der deutlich geringere Verkehr müsste sich also deutlich stärker bemerkbar machen. Das tut er offenkundig nicht. Die verschiedenen Schadstoffe in der Luft hängen von sehr vielen verschiedenen Faktoren wie zum Beispiel Wetterlagen und auch Heizungen ab.

Die Autos selbst sind seit mehr als zehn Jahren nach immer weiter verschärften Emissionswerten deutlich sauberer geworden. Aufwendige und teure Abgasreinigungsanlagen unter den Wagenböden sorgen dafür, dass kaum noch Stickoxide oder wie beim Diesel praktisch keine Rußpartikel mehr aus dem Auspuff kommen. Ein Diesel ohne Filter lässt übrigens in eineinhalb Stunden die Menge an Feinstaub heraus, wie sie beim Rauchen einer Zigarette entsteht.

Doch die Grenzwerte wurden schneller nach unten verschoben, als die Autos sauberer werden konnten. Effekt: Die Luft wurde zwar immer sauberer, der Eindruck allerdings, sie werde immer gefährlicher, aber immer größer. Über

Normen kann man Technologien beeinflussen, zerstören oder in den Himmel heben.

Vom Tisch ist seit diesem Monat die merkwürdigste Regelung der baden-württembergischen Landeshauptstadt: der Feinstaubalarm. Damit erregte die Stadt Stuttgart im Januar 2016 Aufsehen. Sobald der Deutsche Wetterdienst für mindestens zwei aufeinanderfolgende Tage ein stark eingeschränktes Austauschvermögen der Atmosphäre vorausgesagt hatte, wurde zum Feinstaubalarm geblasen. An sämtlichen Autobahnschildern leuchteten Feinstaubalarm-Hinweise auf verbunden mit der Bitte, Bus, Bahn oder das Fahrrad zu benutzen.

An diesem Mittwoch, 15. April, endet die »aktuelle Periode«, wie die Landeshauptstadt verkündet. Diese ‚fünfte Jahreszeit‘ soll nicht weiter fortgesetzt werden, nachdem seit zwei Jahren diese Grenzwerte eingehalten wurden. Für Verwirrung dürften allerdings jetzt wieder die Bäume im Stadtgebiet sorgen. Die produzieren in jedem Frühjahr solch gewaltige Mengen an Blütenstaub, dass die Messinstrumente höchste Alarmstufe anzeigen.

Feinstaubalarm müsste allerdings nach wie vor in den U- und S-Bahnen ausgerufen werden. Denn den meisten Feinstaub erzeugt der Schienenverkehr. Wenn die stählernen Räder auf den Eisenschienen kräftig bremsen, wirkt das wie eine Feinstaubmühle. Der Abrieb ist beträchtlich und in den U-Bahnen sammelt der sich zu relativ hohen Werten an.

Bahn und Bus erweisen sich zu Zeiten gefährlicher Virenerkrankungen weiterhin als höchst problematisches Verkehrsmittel. Stehen doch hier die Fahrgäste auf engem Raum beisammen – ideale Bedingungen für das Verbreiten kritischer Viren. Dennoch wollen Verkehrsminister wie Winfried Hermann (Grüne, Baden-Württemberg) und Hendrik Wüst (CDU, NRW) [eine stärkere Unterstützung für den öffentlichen Nahverkehr](#). Aufgrund der Corona-Krise seien im März 80 Prozent weniger Fahrgäste unterwegs gewesen, erklärten sie, die aus Angst vor einer Infektion Busse und Bahnen vermeiden. Pro Monat fällt damit ein großer Teil der Einnahmen durch den Verkauf von Fahrkarten in Höhe von rund einer Milliarde Euro weg.

DUH-Chef, Vielflieger Jürgen Resch, der mit seinen Allmachtsfantasien am liebsten ein generelles Fahrverbot durchsetzen wollte, reagierte jetzt bemerkenswert schwach auf die erstaunlichen Ergebnisse des unfreiwilligen Coronaexperimentes. »Für den Faktor Wetter ist der liebe Gott verantwortlich, aber für den menschengemachten Faktor sind wir verantwortlich,« erklärte Resch gegenüber der [Welt](#). »Es verwundere ihn nicht, dass ‚die Stickstoffdioxid-Leugner‘ die Kurven nun so interpretieren wollten, dass der Verkehr einen geringen oder gar keinen Einfluss auf die Schadstoffwerte hätten. ‚Die Diskussion ist völlig absurd‘, sagte Resch. ‚Dass wir so wenige Corona-Tote haben, liegt auch an unserer guten Luft im Vergleich mit der Lombardei.‘«

Währenddessen kommt aus Oldenburg die Nachricht, dass es dort keine Dieselfahrverbote geben wird. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) habe erklärt, dass ihre Klage »aufgrund nachträglich eingetretener Umstände nicht mehr begründet« sei, [teilte das Oberverwaltungsgericht Lüneburg der Stadt Oldenburg mit](#).

Bei der Messstation in Oldenburg handelt es sich übrigens um jene Station am Heiligengeistwall, die sich mit merkwürdigen Werten [während eines Marathonlaufes](#) hervortat. Am 23. Oktober 2018 war die Innenstadt gesperrt, Hunderte von Läufern zogen vorbei. Die Messstation, die unmittelbar am Straßenrand steht, registrierte einen relativ hohen Mittelwert von 37 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ mit Spitzen bis zu 54 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. »Dicke Luft« also auch ohne Autos.