

Diese Zahlen bringen die Legende vom bösen Diesel ins Wanken

Veröffentlicht am 25.08.2019 Lesedauer: 5 Minuten



Von **Philipp Vetter**
Wirtschaftskorrespondent



Quelle: pa/dpa/Marijan Murat

Vor allem alte Diesel sollen an hohen Stickoxidwerten schuld sein. Notfalls sollen sie m Fahrverboten verbannt werden. Doch Daten zeigen nun, dass die Luft keineswegs in Stäc mit dem größten Anteil alter Selbstzünder am schlechtesten i

Bei Freiburg im Breisgau denkt man meist an Studenten, den Schwarzwald und die Bäche, die mitten durch das mittelalterliche Zentrum führen. Doch die Stadt im Südwesten belegt nicht nur auf der Temperaturkarte der Wettervorhersage regelmäßig Spitzenplätze, sondern auch einer Rangliste, über die sich die Bewohner wohl weniger freuen dürften: In Freiburg ist der Anteil alter und damit besonders schmutziger Dieselaautos so hoch wie in keiner anderen größeren Stadt in Deutschland.

Mit 24,7 Prozent aller Fahrzeuge gehört in Freiburg ([/wirtschaft/article146985674](https://www.wirtschaft.de/wirtschaft/article146985674)

[/50-000-Euro-Bussgeld-fuer-leer-stehende-Wohnungen.html](#)) fast jedes vierte zugelassene Auto diese Kategorie, weil es nur eine der Abgasnormen Euro 1 bis Euro 5 erfüllt. Das ergibt eine Auswertung von Zulassungsdaten durch das Center Automotive Research (CAR) der Universität Duisburg-Essen, die WELT vorliegt.

Freiburg ist keineswegs die einzige Überraschung auf den vorderen Plätzen der Alt-Diesel-Rangliste. Die Auswertung des CAR-Instituts zeigt, dass man aus einer hohen Quote von alten Selbstzündern nicht schließen kann, dass in den betroffenen Städten auch die Stickoxidwerte besonders hoch sind.

Dabei wird gerade diesen Fahrzeugen die Hauptverantwortung für die Überschreitung der Grenzwerte in vielen Städten zugeschrieben. Fahrverbote für Dieselfahrzeuge der Normen Euro 1 bis 5 sollen deshalb in einigen Städten für bessere Luft sorgen.

Auswertung nähert Zweifel an Stickoxid-Problem

Doch unter den zehn Städten mit dem höchsten Anteil von Alt-Dieseln befinden sich gleich fünf Kommunen, in denen selbst an den Messstationen mit den höchsten Stickoxidwerten im vergangenen Jahr die Grenzwerte nicht überschritten wurden. In Lübeck beträgt die Quote der Fahrzeuge, die einen Dieselmotor der Euro-Norm 1 bis 5 haben, 20,7 Prozent, die Stadt hat damit den bundesweit zehnthöchsten Anteil von Alt-Dieseln. Doch der durchschnittliche Stickoxidwert lag im vergangenen Jahr laut den Daten des [Umweltbundesamtes](#) ([/wirtschaft/article195384271/Umweltbundesamt-Gesundheitsschaedliches-Stickstoffdioxid-in-diesen-Staedten-zu-hoch.html](#)) (UBA) bei lediglich 26 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft – weit weg vom erlaubten Höchstwert von 40 Mikrogramm.

Auch Heidelberg, Karlsruhe, Saarbrücken und Münster liegen bei der Alt-Diesel-Quote auf den vorderen zehn Plätzen, überschreiten den Stickoxid-Grenzwert jedoch an keiner einzigen Messstation. Hingegen finden sich die Metropolen mit den höchsten Stickoxid-Werten lediglich im Mittelfeld oder sogar am Ende der Liste, wenn es um den Anteil von älteren Selbstzündern unter den zugelassenen Fahrzeugen geht.

So landet beispielsweise Stuttgart mit gerade einem 16 Prozent Euro-1- bis Euro-5-Dieseln nur auf Rang 44. Beim Stickoxid belegt die baden-württembergische Landeshauptstadt hingegen den Spitzenplatz mit 71 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft, die an der inzwischen berühmtberüchtigten Station am Neckartor gemessen wurden.

Berlin hat trotz immerhin noch 59 Mikrogramm Stickoxid an der am stärksten belasteten Messstelle sogar mit 15,9 Prozent eine noch niedrigere Alt-Diesel-Quote. München, wo es mit der Landshuter Allee ebenfalls einen Stickoxid-Brennpunkt ([/wirtschaft/article174334804/Diesel-Woran-es-Studien-ueber-die-toedlichen-Folgen-mangelt.html](http://wirtschaft/article174334804/Diesel-Woran-es-Studien-ueber-die-toedlichen-Folgen-mangelt.html)) gibt, an dem 66 Mikrogramm des Schadstoffes pro Kubikmeter Luft gemessen wurden, landet mit einer Quote von 18,3 Prozent alten Dieseln lediglich im hinteren Mittelfeld auf Rang 28.

Ruhrgebiet mit überraschenden Plätzen

Das Ergebnis der Auswertung lässt zumindest Zweifel zu, ob sich das Stickoxid-Problem in vielen Städten tatsächlich durch die Nachrüstung von älteren Dieselfahrzeugen mit zusätzlicher Hardware zur Abgasreinigung lösen lässt. Die Hersteller hatten nach langem Widerstand zugestimmt, dass sie eine Nachrüstung älterer Diesel zumindest in Regionen mit besonders hohen Stickoxidwerten bezuschussen. Doch die Korrelation zwischen vielen alten Diesel-Autos und hohen Stickoxidwerten scheint geringer zu sein als angenommen.

Auffällig ist, dass unter den Städten mit besonders vielen alten Dieseln gleich mehrere typische Studentenstädte wie Münster, Freiburg und Heidelberg sind. Ein Grund für den hohen Anteil alter Selbstzünder ([/motor/news/article181642258/E-Antriebe-statt-Selbstzuender-Porsche-Endgueltiges-Diesel-Aus-beschlossen.html](http://motor/news/article181642258/E-Antriebe-statt-Selbstzuender-Porsche-Endgueltiges-Diesel-Aus-beschlossen.html)) könnte daher sein, dass die dort lebenden Studenten womöglich die ehemaligen Autos ihrer Eltern oder Großeltern noch fahren, die sie bereits mit neueren Modellen ersetzt haben.

Einen umgekehrten Effekt könnte man hinter den relativ geringen Alt-Diesel-Quoten in Stuttgart, München und Braunschweig vermuten. Hier leben viele Mitarbeiter der großen Hersteller Daimler (<https://www.welt.de/themen/daimler/>), BMW (<https://www.welt.de/themen/bmw/>) und Volkswagen (<https://www.welt.de/themen/vw/>), die vermutlich aufgrund günstiger Konditionen häufiger ihr altes Fahrzeug gegen ein neues Modell tauschen. Allerdings hilft das München und Stuttgart bislang nicht dabei, die Grenzwerte für Stickoxide einzuhalten.

Andere Regionen, bei denen man gemeinhin eher von einer hohen Luftbelastung ausgeht, wie das Ruhrgebiet, schneiden bei der Alt-Diesel-Quote überraschend gut ab: Bochum ist unter den 50 größten Städten Deutschlands beispielsweise die Kommune mit dem geringsten Anteil von Euro-1- bis Euro-5-Dieseln. Mit 14,8 Prozent liegt der Wert in Bochum ([/wirtschaft/article106612845/In-Bochum-sind-sie-nur-noch-muede-und-zermuerbt.html](https://wirtschaft.welt.de/In-Bochum-sind-sie-nur-noch-muede-und-zermuerbt.html)) fast zehn Prozentpunkt unter dem von Freiburg.

Die Daten zeigen auch, dass die Umtauschprämien, mit denen zahlreiche Hersteller schon im vergangenen Jahr erreichen wollten, dass Besitzer alter Dieselfahrzeuge ihre Autos gegen neue eintauschen, nur in geringem Umfang geholfen haben. „Die vom Verkehrsminister und den Autobauern versprochenen Abwrackprämien und Umtauschprämien haben weniger bewirkt als versprochen“, sagt CAR-Institutsleiter Ferdinand Dudenhöffer. Noch immer liegt der Anteil der alten Selbstzünder in den 50 größten Städten durchweg zwischen 15 und 25 Prozent und damit vergleichsweise hoch.

Daran lässt sich auch ablesen, dass Fahrverbote auch dann noch einen großen Teil der Bevölkerung treffen würden, wenn sie lediglich für die alten Fahrzeuge der Normen Euro 1 bis Euro 5 gelten würden. In Freiburg dürfte jeder vierte Autobesitzer nicht mehr in die Stadt fahren und selbst in Bochum wäre es noch etwa jeder siebte.

Die WELT als ePaper: Die vollständige Ausgabe steht Ihnen bereits am Vorabend zur Verfügung – so sind immer hochaktuell informiert. Weitere Informationen: <http://epaper.welt.de>

Der Kurz-Link dieses Artikels lautet: <https://www.welt.de/19906925>