

Drohende Diesel-Fahrverbote: Mess-Chaos bei den Stickoxiden

Inhalt in Kürze:

Info-Box: – Die Hansestadt Hamburg ist die erste Großstadt in Deutschland, die ein Diesel-Fahrverbot ausspricht.

- Andere Städte dürften in den nächsten Monaten folgen, wenn sie die EU-Grenzwerte bei den Stickoxiden bei Messungen überschreiten.
- Doch die EU lässt bei den Messmethoden große Spielräume zu.
- Zum Beispiel bei der sehr maßgeblichen Höhe auf der gemessen wird: So können Fahrverbote mancherorts noch umgangen werden.
- Experten fürchten eine Klagewelle wegen Fahrverbote aufgrund der ungleichen Messungen.



Das erste Diesel-Fahrverbot in Deutschland wird im Mai 2018 in Hamburg in Kraft gesetzt. | Bild: Das Erste

Schon in wenigen Tagen wird es in Hamburg das erste Diesel-Fahrverbot in Deutschland geben. Dann dürfen auf einem Teil der Max-Brauer-Allee im Bezirk Altona keine Diesel-PKW und –LKW mit der Abgasnorm Euro 5 oder schlechter mehr fahren. Interessant: Hamburg ist auch eine der wenigen Städte in Deutschland, die Stickstoffdioxid-Messungen auf einer Höhe von 1,50 Metern durchführt. Die meisten anderen Städte messen auf 3 oder gar 4 Metern. Dabei ist die Mess-Höhe ein ganz wesentlicher Faktor für die Beurteilung der Luftqualität, wie Wissenschaftler der Ludwig-Maximilians-Universität München festgestellt haben.



Beispiel-Messungen für "Plusminus" – durchgeführt von Studenten der LMU in München. | Bild: Das Erste

Für "Plusminus" führen sie eine Beispiel-Messung durch. Es geht zur Landshuter Allee in München. Dort steht die Messstation mit dem deutschen Negativ-Rekord von 78 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter im Jahresdurchschnitt. Dieser Wert ist fast doppelt so hoch wie der EU-Grenzwert, der bei 40 Mikrogramm liegt. Offiziell gemessen wird hier auf einer Höhe von 4 Metern. Die Meteorologie-Studenten messen für uns auf nur 1,50 Metern. Das Ergebnis: Sie haben auf diesem niedrigeren Level deutlich höhere Werte als die Messstation auf 4 Metern. "Die Messhöhe spielt eine entscheidende Rolle für die Konzentration von Stickoxiden", erklärt Mark Wenig vom Meteorologischen Institut der Universität München. "Natürlich gibt es auch andere Faktoren, aber je höher die Messhöhe desto geringer die Konzentration im Schnitt. Und dann ist natürlich klar, dass dies nicht dem entspricht, was man einatmet."

Große Spielräume

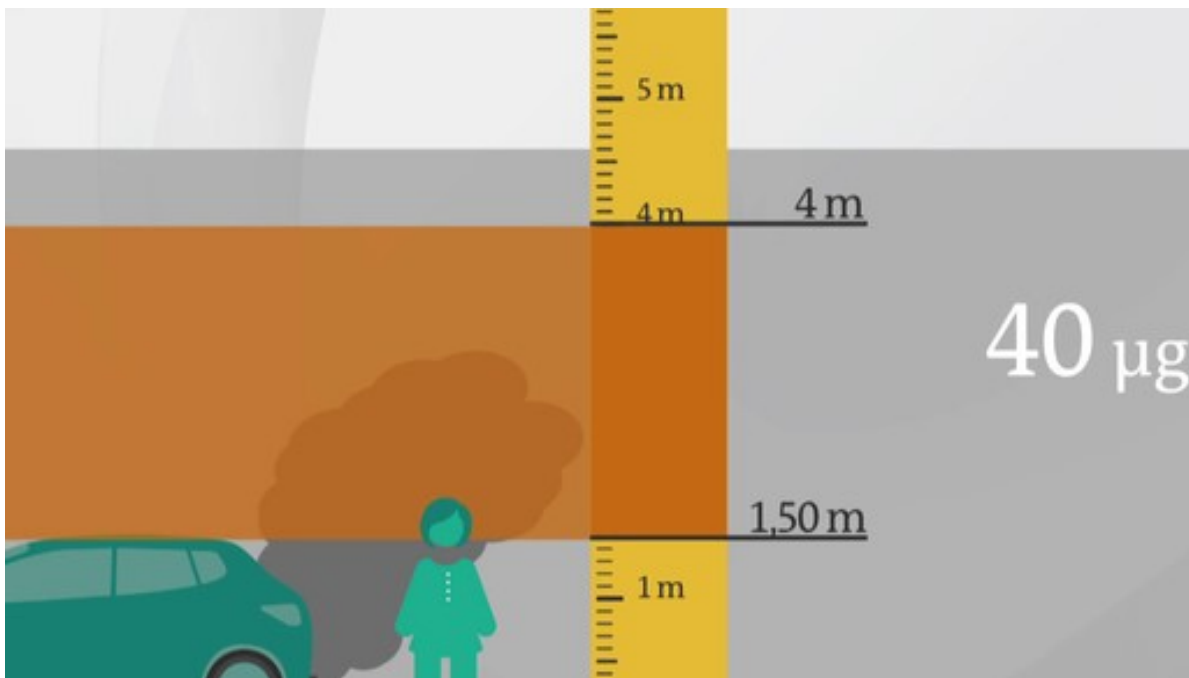


Eine Messstation in Hamburg. | Bild: Das Erste

Umso verwunderlicher: Die EU lässt da sehr viel Spielraum. Erlaubt sind Messhöhen zwischen 1,50 und 4 Metern. Und der Grenzwert beträgt immer 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft – egal wie hoch gemessen

wird. Und jedes Bundesland setzt die Regelung anders um. Während in München auf 4 Meter gemessen wird, hat man sich in Stuttgart für 2,50 Meter entschieden. In Köln und Dresden liegt die Einlasshöhe an der Messstation auf 3,50, Meter in Berlin auf 3,60.

In Bremen wird auf 4 Meter gemessen, im benachbarten Hamburg werden für die Erstellung des Luftreinhalteplans die Messwerte auf 1,50 Meter herangezogen. Und das, obwohl in Hamburg parallel auch auf 4 Metern gemessen wird. Der Unterschied der Messungen auf unterschiedlicher Höhe an der Max-Brauer-Allee: rund 10 Prozent. Interessant: Auf 4 Metern wäre man mit 42 Mikrogramm im Jahresdurchschnitt noch fast am Grenzwert.



Der Spielraum bei der Messhöhe ist groß, der Grenzwert bleibt hingegen unverändert. | Bild: Das Erste

Die Messhöhe könnte also entscheidend sein bei drohenden Fahrverboten. Deshalb sehen auch Juristen wie Prof. Wolfgang Durner von der Universität Bonn den Mess-Wirrwarr kritisch: "Letztlich habe ich keinen Zweifel, dass diese Faktoren den Unterschied für oder gegen ein Fahrverbot ausmachen können. Jedenfalls dann, wenn es auf der Kippe steht, und das ist juristisch fragwürdig."



Überblick über die Messhöhen in Deutschland. | Bild: Das Erste

Mess-Chaos in Europa

Auch beim Umweltbundesamt kennt man das Problem. Und wir erfahren, dass es nicht nur in Deutschland Unterschiede gibt. Auch innerhalb von Europa wird die EU-Richtlinie unterschiedlich interpretiert wie uns die Expertin Ute Dauert erklärt. "Die Richtlinie dient ja dazu, europaweit einheitliche Daten zu generieren. Und das kann natürlich nur funktionieren, wenn jeder Mitgliedstaat diese Vorgaben auch korrekt umsetzt. Und da gib es immer noch Bedarf, hier und da nachzujustieren."



In Europa wird die Richtlinie zur Messung ganz unterschiedlich ausgelegt. | Bild: Das Erste

Für "Plusminus" lässt sie sich von der Europäischen Umweltagentur aktuelle Messhöhen aus ganz Europa kommen. Besonders auffällig: südliche und südöstliche Länder. Während es in Deutschland rund 250 verkehrsnahen Messstationen gibt, sind es zum Beispiel in ganz Griechenland gerade mal 9. Und dort sind auch die Messhöhen erstaunlich flexibel. "Da war ich jetzt auch ganz überrascht", meint Ute Dauert, "als wir uns die Daten von der Europäischen Umweltagentur angesehen haben, dass es da Stationshöhen gibt, die mit 35 und 14 Metern angegeben sind. Das wundert mich jetzt schon. Dem sollte man nachgehen, ob da ein Übertragungsfehler vorliegt oder ob die wirklich in diesen Höhen sind. Das wäre dann doch sehr fragwürdig, die Messergebnisse dieser Station."

Messungen in luftiger Höhe

Auf nach Griechenland also. Hier in Thessaloniki soll auf 35 Metern gemessen werden statt wie vorgeschrieben auf maximal 4 Metern. Kann das wirklich sein? Tatsächlich. Die angeblich verkehrsnahen innerstädtischen Messstation befindet sich auf dem Dach der Universität. Und weil man auf dieser luftigen Höhe misst, kann mit 38,36 Mikrogramm pro Kubikmeter der Grenzwert gerade noch eingehalten werden.



Eine Messstation in Thessaloniki ist – deutlich höher als 5 Meter – auf einem Dach angebracht. | Bild: Das Erste

Es gibt aber auch noch eine zweite Messstation in Thessaloniki: Doch die steht nicht wie vorgeschrieben am Ort der höchsten Stickoxidbelastung, sondern in einer ruhigen Seitenstraße. Dabei gibt es nur wenige 100 Meter weiter durchaus Straßen, auf der der Verkehr tobt. Und auch in der Hauptstadt Athen warten Überraschungen auf uns. Eine Messstation zum Beispiel soll eine Höhe von 5 Metern haben. Zumindest meldet das Griechenland so an die EU. Auf "Plusminus"-Nachfrage hin heißt es dann: Die Messgeräte stehen auf dem Dach eines mehrstöckigen Verwaltungsgebäudes. Von 5 Metern kann da keine Rede sein.

Klagewelle zu erwarten

Und in Deutschland? Da bleibt man zwar im Spielraum. Doch auch hier liege der Verdacht nahe, dass so gemessen wird, wie man es haben will, so Prof. Wolfgang Durner von der Universität Bonn. "Es ist durchaus denkbar, dass je nach politischer Couleur, diese Spielräume auch politisch ein Stückweit ausgenutzt werden." Eine schwammige EU-Richtlinie, verschiedene Messhöhen. Mit den ersten Diesel-Fahrverboten in Hamburg werden die Diskussionen um korrekte Messmethoden erst richtig in Gang kommen. Und eines ist jetzt schon klar: Mit den Fahrverbote werden auch die Klagen vor den Gerichten kommen.

(Bericht: Johannes Thürmer, Martina Schuster)
(Stand: Mitte Mai 2018)

Stand: 31.07.2018 12:23 Uhr