
Grenzwerte und Fahrverbote: Spiel mit gezinkten Karten

Von Hans-Robert Richarz, cen

Die "Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008, die am 11. Juni 2008 im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht wurde, umfasst exakt 44 eng beschriebene Seiten. Minutiös regelt sie die Überwachung der Luftqualität in Europa, lässt kein vermeintliches Gift in der Atmosphäre außer Acht und definiert Grenzwerte auf ein Tausendstel Gramm genau. Lediglich in einem Punkt sorgt sie für Verwirrung. Im Anhang III auf Seite 19, wo es um den Standort und die Lage der Sensoren an den Messstationen zur Überwachung der Luftqualität geht. Hier erlaubt die EU so große Spielräume, dass manipulierten Ergebnissen Tür und Tor geöffnet sind.

Nachdem das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen jetzt als erste Instanz eine Fahrverbotszone für Essen und einen Abschnitt der A40 mit hohem Fernverkehrsaufkommen anordnete, entbrannte die Diskussion um die Standorte der Messstationen erneut. Erst im April hatte die Konferenz der Landesverkehrsminister einstimmig beschlossen, sie daraufhin zu überprüfen, ob sie mit den Vorgaben der EU im Einklang stünden. Geschehen ist seither so gut wie nichts.

Laut EU sollen die Messstationen bis zu zehn Meter vom Fahrbahnrand entfernt stehen. Das ist nur an den wenigsten Stellen der Fall. Sie stehen in Deutschland dagegen meist direkt auf dem Bürgersteig neben der Fahrbahn. Zudem müssen sie mindestens 25 Meter von der nächsten stark befahrenen Kreuzung entfernt sein. In Aachen, wo ab 2019 ebenfalls ein Fahrverbot droht, entsprach zum Beispiel eine der dafür ausschlaggebenden Messstationen im Adelbertsteinweg Nr. 64 nicht diesen Anforderungen. Das Bundesverkehrsministeriums sagt, warum: „Der Mindestabstand der Probenahmestelle von 25 Metern zum Rand von Kreuzungen ist hier nicht eingehalten.“ Ähnliches gilt in Berlin für den Messcontainer in der Silbersteinstraße.

Auch die Höhe, in der gemessen wird, spielt eine Rolle, und zwar eine entscheidende. Sie ist ein wesentlicher Faktor für die Beurteilung der Luftqualität. Zulässig ist laut EU-Verordnung eine Höhe von 1,50 Meter bis vier Meter.

Das Wirtschaftsmagazin „Plusminus“ der ARD machte in Hamburg, wo auf 1,5 Metern Höhe gemessen wird, im Mai die Probe aufs Exempel und stellte fest: „Der Unterschied der Messungen auf unterschiedlicher Höhe an der Max-Brauer-Allee: rund 10 Prozent. Interessant: Auf vier Metern wäre man mit 42 Mikrogramm im Jahresdurchschnitt noch fast am Grenzwert.“ So gehen denn die Messhöhen zwischen Waterkant und Alpenrand kreuz und quer durcheinander. Hamburg zum Beispiel misst bei 1,5 Metern, Stuttgart einen Meter höher. Dresden und Köln halten 3,5 Meter für sinnvoll, Berlin 3,6 sowie Bremen und München vier.

Da bleibt man zwar im Spielraum, meinte Plusminus. Doch liege der Verdacht nahe, dass so gemessen wird, wie man es haben will. Professor Wolfgang Durner, Rechtswissenschaftler und Hochschullehrer an der Universität Bonn glaubt: „Es ist durchaus denkbar, dass je nach politischer Couleur, diese Spielräume auch politisch ein Stück weit ausgenutzt werden.“ Das sieht auch der verkehrspolitische Sprecher der FDP-Bundestagsfraktion, Oliver Luksic, so: „Wir erleben einen irrationalen grünen Kulturkampf gegen das Auto. Wir Deutschen sind die Mess-Idioten Europas“, erregte er sich. „Das EU-Recht lässt ausdrücklich zu, weiter entfernt vom Straßenrand zu messen.“

Sein Parteifreund Martin Hagen, FDP-Fraktionsvorsitzender im Bayerischen Landtag, kritisiert ebenfalls: „In München folgte die Aufstellung der Messstationen nicht den

offiziellen Vorgaben der EU. Da könnte die Messung auch direkt am Auspuff durchgeführt werden. Für einen wirklichen Vergleich taugen die Münchner Messergebnisse ganz offensichtlich nicht, und für die Beurteilung, ob deshalb Fahrverbote notwendig werden, schon gar nicht."

„Die Spielräume, die es beim Aufstellen der Messstationen gibt, dürfen nicht nur so genutzt werden, um Höchstwerte aufzuspüren“, sind sich beide Politiker einig, „sondern so, dass das mit der Lebenswirklichkeit der Menschen wenigstens im Entferntesten noch etwas zu tun hat.“

Der Lungenfacharzt und ehemalige Präsident des deutschen Pneumologen-Verbandes Professor Dieter Köhler vergleicht sogar die Schlussfolgerungen aus den unterschiedlichen Messergebnissen mit der Hexenjagd im Mittelalter: „Im Hexenhammer ging es darum, wie und mit welchen Experimenten man eine Hexe erkennt. Das wird durchaus rational erläutert. Aber die Grundfrage, ob Hexen überhaupt existieren, wurde nie in Frage gestellt.“ So sei es auch mit der schädlichen Wirkung von NOx.

Manchmal bringen allerdings die Daten der Luftüberwachung selbst Fachleute zur Verzweiflung. So meldete zum Beispiel am 21. Oktober mitten in der Innenstadt am Heiligengeistwall von Oldenburg einen Tageshöchstwert von 54 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft, also 14 Mikrogramm über dem Grenzwert. Und das, obwohl zu dieser Zeit die Gegend weiträumig wegen eines Marathonlaufs für Autos gesperrt war. Den Grund kennt niemand.

Die „Osnabrücker Zeitung“ schlussfolgerte daraus: Dahinter lauert ein viel größeres und komplexeres Problem, das ganz Deutschland betrifft: die Frage nach dem richtigen Standort der Messstationen. Bisher werden diese in den Städten gezielt dort aufgestellt, wo mutmaßlich die höchsten Schadstoffwerte zu erwarten sind. Besonders hohe Werte kommen etwa zustande, wenn die Station an engen Straßen mit viel Verkehr steht. Oder sehr nah an hohen Häuserwänden. Oder kurz vor oder nach einem viel befahrenen Tunnel. Oder an einer Ampel, wo Stopp-and-Go-Verkehr herrscht. „An solchen Orten der Stadt seien die gemessenen Stickstoffdioxidwerte logischerweise höher als beispielsweise an luftigen, weiten Orten ohne enge Bebauung oder an ampelfreien Straßen, auf denen der Verkehr flüssig rollt. Verschiebt man die Messstation nur um wenige Meter, können leicht ganz andere, niedrigere Werte gemessen werden.“

Fest steht: In Deutschland wurde die EU-Richtlinie zur Luftreinhaltung teilweise strenger umgesetzt als von der EU vorgeschrieben, indem die Messpunkte nicht wie vorgesehen an repräsentativen Stellen platziert wurden, sondern an Stellen mit besonders hohen Schadstoffemissionen. Damit gelten in Deutschland strengere Messbedingungen als in anderen EU-Ländern.

Andere Länder innerhalb der EU sehen die Situation wesentlich entspannter. In Wien zum Beispiel befindet sich eine Messstation im Zentrum der Innenstadt auf dem Südturm des Stephansdoms mitten in einer Fußgängerzone ohne Autoverkehr. Den Vogel aber schießt Griechenland ab. Dort gibt es landesweit nur neun Messpunkte in Verkehrsnähe (in Deutschland sind es 250). „Die Station in Thessaloniki etwa, berühmt für ihren chaotischen und extrem dichten Verkehr, liegt in 35 Metern Höhe - auf dem Dach der Universität“, war in der "Osnabrücker Zeitung" am 8. November zu lesen. "Ihr Durchschnittswert: 38 Mikrogramm pro Kubikmeter, also knapp unter dem Grenzwert. Fahrverbote sind nicht in Sicht." (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Luftmessstelle in Hamburg am Straßenrand.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Wikipedia