

Deutschlands dreckigste Ecke: Luftmessstation an der Landshuter Allee in München, hier beträgt das Jahresmittel 78 Mikrogramm NO₂



Stickstoffdioxid

Was messen die Messstationen?

Grundlage der politischen Debatte und letztlich Ursache für die drohenden Fahrverbote sind die NO₂-Werte der Messstationen. Dabei geben sie nur die halbe Wahrheit wieder

Laut Umweltbundesamt ist die Luft in rund 70 deutschen Kommunen zu schlecht. An 46 Prozent der verkehrsnahen Messstationen wurde 2017 der Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid (NO₂) je Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten. Zur Erklärung: NO₂ gehört zu den Stickoxiden, die übergeordnet als NO_x bezeichnet werden.

Die höchsten NO₂-Konzentrationen finden sich nahe der Hauptemissionsquelle, also an viel befahrenen Straßen. Hier erreichen die Jahresmittelwerte zwischen 30 und 60, vereinzelt sogar um 80 Mikrogramm. Selbst abseits großer Straßen beträgt die städtische Hintergrundbelastung typischerweise noch 20 bis 30 Mikrogramm. Selbst NO₂-Konzentrationen, die deutlich unter solchen Werten liegen, können laut Studien über einen längeren Zeitraum zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen führen – etwa Atem- oder Herz-Kreislauf-Erkrankungen.

Hauptverursacher von Stickstoffdioxid (NO₂) in Städten sind Diesel-Pkw. Bei Messungen im Fahrzeuginnenraum stellte AUTO BILD NO₂-Werte fest, die deutlich über denen der festen Messstationen lagen

Aber es kommt noch schlimmer. Tests, die AUTO BILD 2016 zusammen mit Forschern der Uni Heidelberg durchführte, legen den Schluss nahe, dass die amtlichen Messstationen mit ihren Sensoren in drei Metern Höhe nur die halbe Wahrheit wiedergeben. So lagen die NO₂-Konzentrationen im Fahrzeuginnenraum beim zweitägigen AUTO BILD-Feldversuch in Köln durchgehend und deutlich über den offiziellen Werten. Während Autofahrer im Feierabendverkehr im Stundenmittel 110 Mikrogramm NO₂ ausgesetzt waren, meldete die benachbarte Messstation im selben Zeitraum gerade mal 76 Mikrogramm. moet

NO₂-BELASTUNG*
110



➔ DIE RECHTSLAGE

„KLAGEN WERDEN KOMMEN“

„Auch nach dem Dieselurteil des Bundesverwaltungsgerichts bleiben Fahrverbote nur die Ultima Ratio“, sagt Prof. Michael Brenner, Verwaltungsrechtler an der Uni Jena. Städte müssten in ihren Luftreinhalteplänen „eine Reihe von Ausnahmen vorsehen“, damit das in Artikel 14 Grundgesetz (GG) geschützte Eigentum einzelner an ihren Autos „nicht unverhältnismäßig beeinträchtigt“ werde. Brenner glaubt, dass es zu Klagen von Autofahrern kommt – etwa indem diese einen Bußgeldbescheid wegen Fahrens trotz Verbots angreifen. In diesen Verfahren müssten Städte nachweisen, auch andere Luftreinhalte-Maßnahmen ergriffen zu haben – zum Beispiel bei Privatkaminen. Auf den Prüfstand könnten auch Luftmessstationen kommen. Städte müssten belegen, dass deren Standorte nicht willkürlich ausgewählt wurden. Für rechtswidrig hält Brenner die Sperrung von Straßen wie etwa in Hamburg auf Grundlage der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Straßen dürften zwar grundsätzlich nur auf Grundlage der StVO abgeriegelt werden. Doch diese ist aus Sicht des Juristen gar nicht für den Umweltschutz vorgesehen. Brenner: „Die StVO soll nur die öffentliche Sicherheit und Ordnung gewährleisten.“ Von Autofahrern angerufene Verwaltungsgerichte könnten auch das Bundesverfassungsgericht einschalten, um die „Gnadenfrist“ für Euro-5-Diesel bis zum 1. September 2019 überprüfen zu lassen. Im Vergleich mit Fristen für Eigentumseingriffe (Artikel 14 GG) im Baurecht hält Brenner die Spanne von vier Jahren (seit September 2015, dem Inkrafttreten von Euro 6) bei einem Auto mit Baujahr 2015 „für deutlich zu kurz gegriffen“.



Prof. Michael Brenner

cm

FOTOS: GETTY IMAGES; O. TAMM; PICTURE ALLIANCE/DPA, PRIVAT

* Mikrogramm pro Kubikmeter Luft