

Daten | Fakten | Argumente

THEMA DER WOCHE

Von Grenzwerten und Messungen: Misst Deutschland die Luft zu streng?

Nach Einführung der neuen Abgasnormen Euro 5 und Euro 6 für Diesel-Pkw wurde bald klar: Die Messwerte zum Stickstoffdioxid (NO₂) vieler Autos waren oft nicht auf die Realität übertragbar; viele emittierten auf der Straße ein Mehrfaches des am Prüfstand ermittelten Wertes. Der Fortgang ist bekannt: die Diesel-Abgasaffäre, die Verwaltungsgerichtsurteile und das, was heute viele Unternehmen in Ballungsräumen umtreibt – mögliche Fahrverbote für ihre Dieselfahrzeuge.

■ Im Januar 2019 geraten wieder Messungen in die Kritik. Doch diesmal steht nicht der Auspuff des Pkw, sondern die Station an der Hauptverkehrsstraße im Fokus. Wissenschaftler und Medien melden: Die Container für die Bestimmung der Luftqualität stehen zu nah an Kreuzungen, Bushaltestellen oder Tunnelausgängen und lassen kaum Aussagen über die tatsächliche Belastungssituation zu. Die Politik hat deshalb angekündigt, die Positionierung der Anlagen überprüfen zu lassen. Das ist richtig, schließlich hängt von den Messergebnissen viel ab: Die gemessene Schadstoffbelastung entscheidet letztlich über Fahrverbote. Unternehmen, ihre Kunden und Arbeitnehmer verfolgen die Ergebnisse der Untersuchung sehr genau; schließlich stehen für sie der Wert des Fuhrparks und die Erreichbarkeit der Firma auf dem Spiel.

Sind Höchstwerte auch repräsentativ?

■ Bisher messen die Umweltämter meist an Orten mit der höchsten Belastung. Werden die Grenzwerte hier eingehalten, können sie Entwarnung für den ganzen Ballungsraum geben. Auch in der Luftqualitätsrichtlinie finden sich Argumente für dieses Vorgehen, denn sie schreibt vor, dass die Grenzwerte überall eingehalten und die Luftqualität in Bereichen mit den höchsten Werten bestimmt werden muss. Schaut man sich die gesetzlichen Vorgaben für die Positionierung der Messstationen jedoch genauer an, kommen Fragen auf. So sollen die ermittelten Werte signifikant für die Belastung der Bevölkerung über ein Jahr hinweg und für ganze Straßenabschnitte repräsentativ sein. Messungen für kleine Räume sollen vermieden und deshalb möglichst große Abstände etwa zu Bäumen, Balkonen, Straßenkreuzungen oder direkten Emissionsquellen eingehalten werden.

Wo und wie gemessen wird, macht häufig einen großen Unterschied. Beispielsweise betrug an der Max-Brauer-Allee in Hamburg der Unterschied zwischen den gleichermaßen zulässigen Messungen in 1,5 Metern und 4 Metern Höhe 9 µg/m³ NO₂. In Darmstadt ergaben Messungen entlang der Hügelstraße im Jahr 2015 sogar Abweichungen von mehr als 40 µg/m³. Die Vermutung liegt nahe, dass Messungen, die sich nicht an der Stelle mit der höchsten, sondern an der für den Straßenabschnitt durchschnittlichen Belastung orientieren, geringere Werte ergeben. Ob das der Fall ist und ob das Fahrverbote verhindert, muss im Einzelfall erst geprüft werden. Zweifel an der bisherigen Messpraxis sind aber geweckt.

Saubere Luft gelingt nicht durch Verschieben von Messstationen

■ Die kritische Betrachtung der Messorte und -werte ist notwendig. Mit Fahrverboten sind zu schwerwiegende Nachteile für die Wirtschaft verbunden, als dass man diese vernachlässigen könnte. Gleichzeitig darf die Debatte um Messungen und Grenzwerte nicht dazu verleiten, bei den Bemühungen für alternative Antriebe, ÖPNV oder Verkehrsfluss nachzulassen. Diese bieten nach wie vor die besten und nachhaltigsten Lösungen für saubere Luft, für nachhaltige Mobilität und gegen Fahrverbote. Und das – so viel ist sicher – muss kein zweites Mal nachgemessen werden.