

Daten | Fakten | Argumente

THEMA DER WOCHE

Messung der Luftqualität: Wenn Mikrogramm über Fahrverbote entscheiden

Am Heiligengeistwall in Oldenburg können Unternehmer, Pendler oder Einkäufer einen möglichen Durchbruch in den Bemühungen gegen Dieselfahrverbote beobachten. Denn an dieser wichtigen Hauptstraße wurde nahe der Wohnbebauung unweit der offiziellen Messstation ein unscheinbarer Mast errichtet. Hier werden mit einer kleinen Dose – einem sogenannten Passivsammler – die Messungen der Luftqualität überprüft. An den Wohnhäusern des Walls erwartet das Landesumweltministerium deutlich niedrigere Werte als bei den Messungen am Straßenrand. Dies ergeben die Modellrechnungen des Ministeriums zur Ausbreitung der Schadstoffe. Hier, wo Fahrverbote bisher kaum zu vermeiden schienen, würden die Grenzwerte nahe der Wohnbebauung schon heute eingehalten.

Das ist eine gute Nachricht für die Unternehmen der norddeutschen Universitätsstadt. Denn ein Fahrverbot würde nicht nur zu Wertverlusten ihrer überwiegend dieselgetriebenen Fahrzeuge führen. Auch der Weg ihrer Kunden und der Transport von Waren in das Zentrum des Oldenburger Landes würden erschwert und damit der Standortfaktor Innenstadt abgewertet.

Hohes Risiko für Fahrverbote in mindestens 21 Städten

■ Über Zahl und Umfang der drohenden Fahrverbote werden am Ende Gerichte entscheiden. In 21 Städten wurden 2018 noch erhebliche Grenzwertüberschreitungen gemessen, oder Verwaltungsgerichte ordneten Verbote bereits erstinstanzlich an. Für zahlreiche Fälle in Hessen und NRW werden Urteile der Oberverwaltungsgerichte im Spätsommer erwartet. Die Richter werden sich mit Fragen beschäftigen, die bisher unbeantwortet blieben: Sind Fahrverbote auch bei geringfügigen Überschreitungen und sogar auf Autobahnen verhältnismäßig? Sind sie zulässig, wenn die Grenzwerte schon 2021 oder 2022 mit anderen Maßnahmen einzuhalten wären? Und müssen ganze Gebiete gesperrt werden, obwohl nur Streckenabschnitte von wenigen Metern betroffen sind?

Höhe der Schadstoffbelastung hängt stark vom Ort der Messung ab

■ Eine Überprüfung der Messstationen wie in Oldenburg kann einen wichtigen Beitrag zur Beantwortung dieser Fragen leisten. Auch Parallelmessungen in Bielefeld, Darmstadt oder Hamburg zeigen, dass die Messung wenige Meter von den aufgestellten Messstationen entfernt deutlich geringere Werte ergeben kann. Ein vom DIHK beauftragtes [Rechtsgutachten](#) stellt nun fest, dass die Messung am Fahrbahnrand, wie sie in Deutschland bisher häufig praktiziert wird, auch juristisch über europäische Vorgaben hinausgeht. Die zuständigen Behörden hätten die Anforderungen an die Positionierung der Messstationen unvollständig ausgelegt, heißt es in der Analyse. Denn maßgeblich für die Beurteilung der Grenzwertüberschreitung sei die Belastung an Orten, an denen sich Personen dauerhaft aufhielten. Dies sei an Hauptverkehrsstraßen, wie dem Heiligengeistwall, üblicherweise die Wohnung, nicht der Bordsteinrand.

Investitionen in nachhaltige Mobilität bleiben die beste Lösung

■ In Niedersachsen wird das Landesumweltministerium nun auch Messungen in Hannover, Hildesheim und Osnabrück überprüfen. Anderen Landesregierungen wäre zu raten, diesem Beispiel zu folgen. Unabhängig von der Frage der Messung sollten Bund, Länder und Kommunen allerdings nicht die Hände in den Schoß legen. Denn die sicherste Möglichkeit, Fahrverbote zu vermeiden, besteht immer noch darin, die Einhaltung der Grenzwerte durch Investitionen in nachhaltige Mobilitätslösungen zu erreichen.