

Deutsche Behörden spielen zunehmend mit gezinkten Karten

Der [Aufruf zur Aufdeckung von behördlichen Trickereien bei Messstationen](#) hat ein enormes Echo ausgelöst. Dutzende ehrenamtliche Helfer und Aktivisten haben ihre Beobachtungen EIKE und Tichys Einblick mitgeteilt und akribisch dokumentiert. Aufgrund interner Kommunikationsspannen konnte die Veröffentlichung leider nicht zeitgleich erfolgen, und eine gemeinsame Systematisierung ist wegen der Fülle des Materials erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich. Hier folgen jetzt in mehreren Folgen diejenigen Meldungen an EIKE, die zum aktuellen Zeitpunkt bereits in auswertbarer Form vorliegen.



Bild 1. Hypermoderner, vollständig ökologischer und garantiert CO₂-neutraler Holzvergaser ohne Feinstaubemissionen, da der Dreck ausschließlich als Gröbststaub („Findlinge“) herauskommt (Foto: Autor)

Bei der Diskussion über NO₂-Immissionswerte in Städten gelang es dem Kartell aus deutschen Behörden, dem Geheimkommando für verdeckte Operationen diverser amerikanischer und japanischer Kfz-Hersteller (Tarnname „Deutsche Umwelthilfe“) sowie zahlreichen Journalisten (die eine morbide Freude daran zu haben scheinen, die Vernichtung der deutschen Industrie herbeizuschreiben), den privaten Diesel-PKW als Hauptübel für die derzeitigen NO₂-Werte zu diffamieren. Gerichte und Presse prügeln auf die Minderheit der Dieselfahrer ein und tun so, als seien die Städte nur zu „retten“, wenn man Privatleuten die Autos verbietet. Auf die Verlogenheit dieser Kampagne, die getürkten Zahlen und die maßlosen Übertreibungen der Wirkungen von NO₂ auf die menschliche Gesundheit wurde in anderen Artikeln dieser Serie bereits eingegangen ([hier](#), [hier](#) und [hier](#)).

Der verschwiegene „städtische Hintergrund“

Was bei dieser Kampagne gerne unerwähnt bleibt ist die Tatsache, dass der Verkehr weder die einzige noch die größte Quelle für NO₂-Emissionen ist. In größeren Städten erzeugen Heizungen, Industrie und private Kaminöfen sowie Pelletheizungen vor allem in den Wintermonaten ein „Hintergrundniveau“ an NO₂, das z.B. in der Landshuter Allee in München bis zu 38 µg/m³ erreichen kann, Bild 2.



Bild 2. In den Wintermonaten erzeugen Heizungen, Kaminöfen und Industrie einen NO₂-Hintergrundpegel, der schon für sich allein fast den Grenzwert erreicht (Grafik: [\[BLFU\]](#))

Holzstinker raus aus der Stadt

Wie man aus Bild 2 ersieht, bleibt dem Verkehr angesichts dieses Hintergrundpegels vor allem in den Wintermonaten faktisch keinerlei Emissionsfenster mehr. Bei 38 µg/m³ Hintergrund müsste man zur Vermeidung von Überschreitungen im Prinzip jeglichen Autoverkehr einschließlich der Benzin-PKW unterbinden.

Obwohl ein Großteil der Bevölkerung auf das Auto existenziell angewiesen ist, hört man von Seiten vieler Autofeinde in Leserzuschriften immer nur das Argument, es gebe zwar ein Recht auf gesunde Luft, aber kein Recht auf Benutzung des Autos. Dabei übersehen diese cleveren Zeitgenossen, dass es ebensowenig ein Recht auf den privaten Betrieb von Kaminen, Holzöfen oder Pelletheizungen gibt. Diese erzeugen nicht nur NO₂, sondern auch um Größenordnungen mehr krebserregenden Feinstaub als jeder PKW.



Storchmann Medien

Wer dazu aufruft, seinem Nachbarn das dringend benötigte Auto zu verbieten, sollte auch dazu bereit sein, den Betrieb seiner Giftschleuder – genannt Kamin – einzustellen. Wenn Autofahrer massenhaft gezwungen werden sollen, brauchbare

Fahrzeuge zu verschrotten und für teures Geld neue anzuschaffen, darf man auch den Betreibern stinkender Holzheizungen zumuten, sich ein neues Heizsystem zuzulegen. Das Recht auf eine warme Wohnung kann auch mit gesundheitsverträglichen und sauberen Verfahren wie Gas, Öl oder Wärmepumpe sichergestellt werden. Es begründet nicht das Recht, seine Nachbarn zu vergiften.

Da die Gerichte künftig gehalten sind, die Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen zur Immissionsminderung zu beachten, könnte es noch zu spannenden juristischen Auseinandersetzungen kommen.

Emissionstreiber vermeiden

Zwar erzeugt Autoverkehr mit Verbrennungsmotoren unvermeidlicherweise Emissionen, doch kann man deren Menge in durchaus nennenswertem Umfang beeinflussen. Die entsprechenden Stellhebel sind den Verantwortlichen auch bestens bekannt. So rät das Bayerische Landesamt für Umwelt vor allem dazu, vor allem den Verkehrsfluss zu verstetigen, da jedes Beschleunigen und Abbremsen den Verbrauch und damit den Ausstoß von Abgasen erhöht, Bild 3.



Bild 3. Beim Stop-and-Go-Verkehr und gleichem Geschwindigkeitslimit steigen die NO₂-Emissionen eines Diesel-PKW um mehr als das Doppelte (Faktor 2,35) (Grafik: [\[FAHRST\]](#))

Anzustreben seien nicht nur eine „Grüne Welle“, sondern auch gleichmäßige Fahrgeschwindigkeiten mit geringer Dynamik ohne Spitzen. Von Bedeutung sind dabei auch der Parkverkehr sowie sonstige Hindernisse und vor allem die Ampelschaltungen [\[BLFU\]](#).

Auch in Stuttgart gelang es, die NO₂-Werte in der Hohenheimer Straße nach 2012 deutlich zu senken, indem man hier eine „grüne Welle“ einführte, Bild 4.



Bild 4. Zusammen mit „Am Neckartor“ war die Messstelle an der Hohenheimer Straße lange ein Brennpunkt für hohe NO₂-Werte (Grafik: [\[LUHOHE\]](#))

Fiese Tricks grüner Verwaltungen

Leider gibt es aber auch etliche Stadtverwaltungen, in denen grünlinke Rathausmehrheiten zahlreiche Parteigänger auf Lebenszeit und mit voller Pensionsberechtigung „versorgt“ haben. In solchen Städten werden obige

Erkenntnisse oft gezielt genutzt, um den Autofahrer nach allen Regeln der Kunst zu schikanieren. Vorneweg unterstützt durch Politiker wie den berüchtigten Düsseldorfer SPD-OB Geisel, der bei einem Fernsehinterview erläuterte, man habe bewusst die „grüne Welle“ mancherorts unterbrochen, um die Autofahrer zu zwingen, abzubremesen und neu anzufahren, trotz dadurch erhöhter Abgasemissionen.

Das sei „Verkehrserziehung in Richtung Zukunft“, um die Menschen zu motivieren, die Bahn zu benutzen eher als das Auto...“ [HEUTE]. Auch der rot-rot-grünen Regierung in Berlin wird schon mal unterstellt, dass die von ihr als angebliches Mittel zur Emissionsreduktion favorisierten Tempo-30-Zonen in Wirklichkeit aus anderen Gründen eingerichtet werden. Immerhin lässt ein Blick auf das typische - Geschwindigkeits-Emissions-Diagramm eines PKW doch begründeten Zweifel daran aufkommen, dass Tempo 30 wirklich das probateste Mittel zur Emissionsminderung ist, Bild 5.



Bild 5. Die auf den Kilometer bezogenen NO_x-Emissionen eines Euro-4-Dieselaautos bei einem Start-Stopp-Zyklus von 800 m in Abhängigkeit von der erlaubten Geschwindigkeit (Daten: [[TEMP30](#)])

Wie in Bild 5 zu sehen, hinterlässt ein Diesel-PKW beim Durchfahren einer Tempo-30-Zone eine um 30 % höhere Stickoxidfracht pro Kilometer als bei Tempo 50. Das ist den Stadtverwaltungen auch bestens bekannt, stammt die Studie [[TEMP30](#)) doch vom Umweltbundesamt. Um seine wahren Absichten zu bemänteln, orakelt man in solchen Fällen dann halt lieber über „die Reduzierung der Lärmemissionen des Verkehrs“.

Diverse Anzeichen deuten darauf hin, dass vorausschauende Grüne das inzwischen bundesweit zur nächsten Masche grüner Verkehrspolitik machen wollen. Man hat offensichtlich erkannt, dass die NO₂-Panikmache aufgrund der Verbesserungen bei den Abgassystemen demnächst an Zugkraft verlieren dürfte und man daher eine neue Sau auf tun muss, um sie ersatzweise durch's Dorf zu treiben.

Jetzt wollen wir jedoch einen Blick auf die Erkenntnisse werfen, die zahlreiche freiwillige Helfer zusammengetragen haben.

Messstationen in absteigender Reihenfolge

Die jetzt vorgestellten Meldungen wurden nach der Höhe des im Jahre 2017 ermittelten NO₂-Jahresmittelwerts in absteigender Reihenfolge ausgewählt. Da einige besonders fleißige Helfer uns gleich mehrere Stationen gemeldet hatten, werden diese dementsprechend öfter genannt.



Bilder 6 und 7. Die Luftmessstation Darmstadt-Hügelstrasse (Foto: Heike S.) DEHE040, Darmstadt-Hügelstraße, 52 µg NO₂/m³, Rangfolge 12, gemeldet von Heike S., Darmstadt

Hierzu schreibt uns Heike S.: „Ich habe Ihnen ein paar Fotos der „Luftmessstation“ in Darmstadt beigefügt. Auch diese steht seit Jahren an dieser Stelle, direkt an einem Abschnitt vom Cityring, gegenüber der Einfahrt zum Parkhaus Saturn/Sport Hübner, wo in den Hauptverkehrszeiten immer Rückstau von der Ampel weiter vorn ist, da alle Fahrzeuge hier durchmüssen“.

Zusatzbemerkung FFM: Die Station befindet sich in einem Bereich mit starker Steigung und entsprechend höheren Emissionen. Erschwerend kommt eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h hinzu. Außerdem wurde die Station direkt am Straßenrand aufgestellt.



Bilder 8 und 9. Die Messtation Mainz-Parcusstraße (Bild: Peter G.), DERP010, Mainz-Parcusstraße, 48 µg NO₂/m³, Rangfolge 26, gemeldet von Peter G., Mainz

An der Messtation in der Parcusstraße werden in Mainz die höchsten NO₂-Werte gemessen. Die Messstation befindet sich an der Kreuzung Parcusstraße/Bahnhofstraße auf dem Mittelstreifen. In beiden Fahrtrichtungen stehen 2 durchgehende Fahrstreifen zur Verfügung. Die Kreuzung ist signalgesteuert. Der Standort entspricht nicht den Vorgaben der 39. BImSchV. Ein Foto zeigt die Messstelle auf dem Mittelstreifen, aufgenommen von jenseits der Kreuzung Parcusstraße/Bahnhofstraße. Das andere Foto wurde vom Bürgersteig längs der Fahrtrichtung Rhein aus aufgenommen.

Zusatzbemerkung FFM: Es stellt sich außerdem die Frage, was das für ein niedriges kastenförmiges Gebilde neben der Messstation ist. Könnte das die Abdeckung eines Entlüftungsschachts sein, und falls ja, kommt die Luft aus einer Tiefgarage?



Bilder 10 und 11. Messstation Berlin Mariendorfer Damm 148 (Foto: Christian F.), DEBE069, Berlin, Mariendorfer Damm, 47 µg NO₂/m³, Rangfolge 27, gemeldet von Christian. F, Berlin

Der Mariendorfer Damm ist eine sehr stark befahrene Straße. Die Messstation wurde etwa zwei Meter vom Fahrbahnrand errichtet.



Bild 12. Die Luftmessstation Max-Brauer-Allee in Hamburg (Bild: Institut für Hygiene und Umwelt), DEHH070, Hamburg, Max-Brauer-Allee II, 46 µg NO₂/m³, Rangfolge 29, gemeldet von Uli W., Hamburg

Uli W. schreibt: „Die Station befindet sich auf dem Mittelstreifen in einem Bereich, der nicht als Fußweg, sondern als Parkzone vorgesehen ist. Zudem steht sie unter dicht belaubten Alleeebäumen. Beides sind Verstöße gegen die Richtlinien der EU“.

Zur Max-Brauer-Allee erreichten uns außerdem weitere Kommentare. Thomas H. schreibt: „Die Max Brauer-Allee verläuft parallel zur Hauptwindrichtung von Südwest nach Nordost. Damit findet meist eine Kumulation der emittierten Werte statt, denn der Messpunkt liegt hinter der Zusammenlegung zweier Hauptverkehrsstraßen, die den Bahnhof Altona umgehen, und im Lee des Busbahnhofs Altona. Sowas sorgt natürlich für lokal extrem hohe Werte. Und wenn man die Ampeln entsprechend schaltet, was in Hamburg der Fall ist, gibt es eine Extrarotation von Dieselrußpartikeln und anderen Emissionen. Nicht zu vergessen der Reifen- und Bremsenabrieb.

Auch von Andreas B. gibt es eine Stellungnahme: „Sehr schön ist auch die Luftmessstation in der Max-Brauer-Allee, ja genau die Straße, die Hamburg für Diesel sperrt. Idyllisch unter Bäumen, mittig auf einer Insel zu den Fahrstreifen. Wie siehts verkehrstechnisch auf der Max-Brauer-Allee aus“:

<https://www.mopo.de/hamburg/stau-wahnsinn-in-hamburg-so-schlimm-war-es-noch-nie-23849348>

Zusatzbemerkung FFM: Gerade die Max-Brauer-Allee ist ein Musterbeispiel dafür, wie die Politik den Bürger nach Strich und Faden hinter die Fichte führt, siehe die nachfolgende Passage aus einem früheren Artikel.



Bild 13. Ergebnis von Kontrollmessungen der allem Anschein nach nicht gesetzeskonform aufgestellten Messstation in der Max-Brauer-Allee in Hamburg

(Grafik: [[HAMB](#)])

Diese Messstation misst 1) unter Bäumen (Verstoß gegen Anhang 3 Buchstabe C der der 39. BImSchgV) und 2) in der Fahrbahnmitte (Verstoß gegen Anhang 3 Buchstabe A 2 c) der 39. BImSchgV) [BIMSCHGV]. Bei amtlichen Kontrollmessungen [HAMB] zeigte sich, dass die NO₂-Konzentrationen am Messpunkt GM-12 um 16 % niedriger waren, am Messpunkt GM-10 lag die Belastung sogar um volle 30 % tiefer. Ein Beleg dafür, wie massiv der Einfluss der Distanz des gewählten Messpunktes zum Maximalpunkt der Emissionen ist.



Bild 14. Die Messstation Hardenbergplatz (Foto: Christian F.), DEBE067, Berlin Hardenbergplatz, 45 µg NO₂/m³, Rangfolge 34, gemeldet von Christian F., Berlin

Christian F. schreibt: „Hier ist der Hardenbergplatz mit der Meßstation zu erkennen. Am Hardenbergplatz treffen sehr viele Buslinien zusammen. Durch den Bahnhof und den Zoologischen Garten kommt zu einem hohen Aufkommen an Individualverkehr. Des weiteren kommt es zu einem hohen Maß an Lieferverkehr. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit am Hardenbergplatz beträgt 20 km/h“.

Zusatzbemerkung FFM: Die Station liegt quasi direkt im Abgasstrahl der Autobusse mit ihren häufig veralteten Abgassystemen. Hier müssen die Busse nicht nur anfahren, sondern stehen vermutlich auch öfters mit laufendem Motor. Das Tempolimit von 20 km/h tut noch ein Übriges.



Bild 15. Linker Hand die Messstation Berlin-Schildhornstr. (Foto: Christian F.), DEBE061, Berlin-Schildhornstr., 45 µg NO₂/m³, Rangfolge 35, gemeldet von Christian F., Berlin

Bei der Schildhornstr. handelt es sich um eine stark befahrene Straße mit vier Fahrstreifen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt 30 km/h. Die Lichtzeichenanlagen sind so geschaltet, dass die Fahrzeugführer jeweils zum Bremsen und Anfahren gezwungen werden. Die Messstation steht direkt an der Fahrbahn.



Bild 16. Messstation in der Kieler Str., Hamburg (Foto: Institut für Hygiene und Umwelt), DEHH064 Hamburg Kieler Str., 44 µg NO₂/m³, Rangfolge 38, gemeldet von Uli W., Hamburg

In der Liste der Hamburger Luftmessstationen findet sich für diese Anlage folgende Charakterisierung:

S = Straßen- bzw. Verkehrsmessstation (zur Erfassung von punktförmigen Spitzenbelastung in einer vielbefahrenen Straße – nicht repräsentativ für die Umgebung)

Ergänzend erreichte uns noch folgender Kommentar von Andreas B.: „Kieler Straße ebenso eine DER Hauptverkehrsstraßen durch die Stadt Richtung A7 bzw. umgekehrt. Auch wieder schön unter Bäumen an einer Ampel in der es eigentlich fast durchgehend staut: Die Station steht hier: <http://luft.hamburg.de/contentblob/>

Anmerkung FFM: Auch diese Station befindet sich – wie ein Großteil all jener Stationen, die Werte oberhalb des Grenzwerts liefern – unter Alleebäumen, welche die Luftzirkulation behindern.

Die Berichterstattung wird fortgesetzt.

Noch nicht aufgeführte Stationen werden noch in weiteren Folgen vorgestellt, wobei die Reihenfolge vom Jahresmittelwert für 2017 abhängt.

Allen Unterstützern und Helfern sei hiermit an dieser Stelle nochmals ausdrücklich gedankt.

Fred F. Mueller

Quellen:

[BIMSCHGV] https://www.gesetze-im-internet.de/bimschv_39/39_BImSchV.pdf

[BLFU] https://www.bestellen.bayern.de/shoplink/lfu_luft_00192.htm

[FAHRST]

<http://docplayer.org/14491857-Kapitel-7-fahrstil-verfuegbare-weitere-inhalte.html>

[GLHA2] <http://ruhrkultour.de/diesel-die-lueckenmedien-im-glashaus-2/>

[HAMB]

<http://www.hamburg.de/contentblob/4501220/640e272f247f3e5877ca7fb8eff76b8c/data/d-messbericht-vergleich-screeningrechnung.pdf>

[HEUTE] „Heute“-Nachrichtensendung des ZDF vom 9.8.2017, Interview mit Thomas Geisel, SPD-Oberbürgermeister der Stadt Düsseldorf, Stichwort „Verkehrserziehung in Richtung Zukunft“

[LUHOHE]

<https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/-/spotmessstelle-stuttgart-am-neckartor-i>

mmissionsgrenzwert-fur-stickstoffdioxid-uberschritten-

[[TEMP30](#)]

<https://www.umweltbundesamt.de/service/termine/fachtagung-tempo-30-chancen-hindernisse-erfahrungen>

Titelfoto: Autor



Werbung



Storchmann Medien