

# Große Leseraktion: Wie manipulieren Messstationen die Feinstaubmessung in Ihrer Stadt? – Teil 3

Überwältigend! Vielen Dank für Ihre Reaktion und Mitarbeit. Mit so vielen Einsendungen hatten wir nicht gerechnet. Darüber freuen wir uns. Mit Ihrer Hilfe ist es möglich, den Wahnsinn eindrucksvoll zu dokumentieren, der sich quer über Deutschland ausbreitet. Wir werden die Fotos und Berichte in einer Serie veröffentlichen.

Aus Hamburg, der Stadt mit den roten Chaoten im Rathaus, kommen Fotos von zwei Luftmessstationen in Hamburg. »Es handelt sich dabei um genau diejenigen Luftmessstationen,« schreibt TE-Leser Jan-Hendrik M., »die in Kürze zu einem Dieselfahrverbot auf den betroffenen Straßen führen werden: Stresemannstraße und Max-Brauer-Allee.

## Zur Stresemannstraße:

Hamburg leidet seit Jahren daran, dass es nördlich der Elbe lediglich zwei Querungen der Stadt in Ost-West-Richtung gibt, eine nördlich der Alster und eine südlich der Alster. Diejenige Querung südlich der Alster beinhaltet die Stresemannstraße in ihrer vollen Länge, sodass sich große Teile des Hamburger Durchgangsverkehrs durch diese Straße quälen. Die Stelle, an der sich die Luftmessstation befindet, ist nahe der Einmündung der Max-Brauer-Allee und des Neuen Flora Musicaltheaters gelegen.



Es ist eindeutig die engste Stelle dieser Straße, auf der im Grunde rund um die Uhr Stau herrscht. Der Grund: Die Brückenpfeiler der die Stresemannstraße überquerenden Bahnbrücke stehen mitten auf der Straße. Der Einfallsverkehr – auf dem Foto in einiger Entfernung sichtbar – macht mit einer Spur einen Schlenker um einen solchen Pfeiler herum. Der Ausfallverkehr – auf dem Foto hinter den Polizeiwasserwerfern versteckt – wird auf eine Spur eingeeengt. Letzteres führt zu einem Rückstau direkt an der Messstation.«

In den Achziger- und Neunzigerjahren hat es hier mehrere Verkehrstote gegeben.

»Die damalige rot-grüne Regierung kam auf die sensationelle Idee, zwei der vier Spuren in Busspuren zu verwandeln, was selbstverständlich zu einem völligen Verkehrsinfarkt geführt hat. Die danach unter der Führung der CDU und Bürgermeister von Beust gewählte Regierung revidierte diese Entscheidung, erließ aber ein bis heute gültiges Tempolimit von 30 km/h auf dieser Strecke, das auch mittels zweier fester Geschwindigkeitskontrollen („Blitzer“) durchgesetzt wird, die die Luftmessstation auf beiden Seiten wunderschön

einrahmen.«

»Die Fahrzeuge bremsen selbstverständlich vor dem Blitzer und beschleunigen danach wieder. Meine Fotos konnte ich heute übrigens völlig unbehelligt und unter Polizeischutz anfertigen. Die Stresemannstraße war aufgrund einer Demonstration von der Polizei gesperrt worden, sodass auf meinen Bildern lediglich Polizeifahrzeuge zu sehen sind. Muss darüber hinaus eigentlich betont werden, dass die Luftmessstation direkt am Fahrbahnrand steht und die Straße durch eine enge Häuserschlucht führt?«



»Die Max Brauer Allee verbindet – neben anderen Straßen – den großen Stadtteil Altona mit dem Rest der Innenstadt. Insbesondere führt die Max Brauer Allee zum Bahnhof Altona, der Bahnreisenden als Endbahnhof der Stadt Hamburg bekannt sein dürfte. Die Messstation steht selbstverständlich auch hier in einer engen Häuserschlucht. Besonders dreist: Sie ist in der Mitte der Fahrbahn auf einem Parkstreifen aufgestellt. Aufgrund einer Ampel kommt es auch hier regelmäßig zu stehendem Verkehr. Stark frequentierte Bushaltestationen auf beiden Seiten der Fahrbahn dürften hier ihren Teil zur Emission beitragen.

## Wiesbaden

Nach diesem kurzen Einblick in das lebendige, bunte und weltoffene Hamburg kommen wir in die hessische Landeshauptstadt Wiesbaden, früher eher als Rentnerstadt verschrien, heute ebenfalls rot-grünes Experimentierfeld. Ergebnis: Immer mehr Geschäfte in der Innenstadt machen dicht.

TE- Leser Franz M. schickt uns Fotos der drei Messstationen.



Die Messstation Wiesbaden Ringkirche steht direkt an der Kreuzung der fünfspurigen Rheinstraße und dem 6 spurigen Kaiser-Friedrich-Ring. Abstand zum Kaiser-Friedrich-Ring 20 Zentimeter. Sie verstößt eindeutig gegen die 25 m EU-Abstandsregelung zu Kreuzungen.

In der Schiersteiner Straße steht die Messstation direkt an der sechsspurigen Schiersteiner Str. Hier wird die 270 Grad Regel der EU verletzt. Außerdem ist die Messstation mit ihrem Fahrbahnabstand von 20 cm nicht repräsentativ für einen größeren Luftbereich.



In Wiesbaden Süd steht die Messstation außerhalb des Stadtgebietes südlich der Autobahn A66. Adresse Am Hohen Stein. Das ist eine Sackgasse in einem reinen Wohngebiet ohne größere Verkehrsbelastung. Sie entspricht meiner Ansicht nach den EU-Regeln.«



Für TE-Leser Frank M. ist klar:

»Ich habe schon einiges zu dem Thema kommentiert und 5 Punkte herausgearbeitet, die zusammenfassen, was in der Fahrverbotsdiskussion schief läuft:

Fakt ist:

Unsere Autos werden immer sauberer.

Die Luft in den Städten wird immer sauberer.

Alle deutschen Städte halten die Grenzwertregelungen für Feinstaub ein.

Der  $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ -Grenzwert für Stickoxide ist absurd niedrig (im Vergleich der MAK Wert in Deutschland  $950\mu\text{g}/\text{m}^3$  und in der Schweiz  $6000\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Er ist in dieser Höhe ohne jegliche medizinische Grundlage.

Würden die EU-Messregeln angewendet, gäbe es selbst mit diesem extrem niedrigen Wert in keiner deutschen Stadt eine Überschreitung der EU-Grenzwertregelungen.

Fahrverbote sind deshalb völlig überflüssig, ja sie sind durch NICHTS gerechtfertigt. »Verhältnismäßig« sind sie schon gar nicht.

Der Dieselskandal ist kein Umweltskandal, sondern ein Politikskandal und ein Medienskandal, denn die meisten Medien berichten falsch, lückenhaft oder verzerrt.«

Sein Fazit: »Mit der Gesundheit des Bürgers hat das alles nichts, aber auch gar nichts zu tun!«

## Cottbus

In Cottbus steht eine Luftmessstation in der Bahnhofstraße vor Haus Nummer 56. Diese Straße ist eine der wichtigsten Nord-Süd Verbindungen mit teilweise prächtigen Bürgerhäusern aus der Jahrhundertwende.

Die Messstation steht an dem Straßenabschnitt mit der höchsten Verkehrsdichte und mit regelmäßigem Stau in der Cottbuser Innenstadt. Sie steht etwa ein Meter vom Fahrbahnrand entfernt im Mehrzweckrandstreifen für Parktaschen und Baumscheiben. Danach kommen Radweg und erst dann der Bürgersteig. Ca. 50 Meter von der Messstation kreuzt die Bahnhofstraße die ebenfalls stark befahrene Ost-West-Achse Karl-Liebknecht-Straße.



Die Bahnhofstraße wurde in diesem Bereich 2011-2013 rückgebaut von einer 50 km/h- in eine 30 km/h-Straße mit dem Aufbau eines neuen Straßenquerschnitts:

- je eine Richtungsfahrbahn mit integriertem Straßenbahngleis
- Mittelstreifen als Sperrfläche mit Querungsstellen
- Mehrzweckrandstreifen für Parktaschen, Baumscheiben und Haltestellen
- durchgängigem Radweg beidseitig
- Gehweg beidseitig

Das Ergebnis beschreibt TE-Leser Falko G.: Der Verkehr staut sich wochentags regelmäßig in den Spitzenzeiten vor der Messstation.

Dennoch: Für Stickstoffdioxid zum Beispiel meldet die Station allein in diesem Jahr keinerlei Überschreitung der Grenzwerte – wie übrigens auch alle anderen hier aufgeführten Messstationen [im Land Brandenburg](#).

## Dortmund



Gleich zwei TE-Leser, Tilman K. und Marc W., schicken uns Fotos aus Dortmund von der Messstation an der Brackeler Straße, einer stark befahrenen Straße in Ost-West-Richtung. Die steht unmittelbar am Fahrbahnrand, eine Häuserschlucht behindert die Luftzirkulation.

Bei Tilman K. hat diese seit 2003 existierende [Luftmessstation](#) schon immer Kopfschütteln hervorgerufen.

Er schreibt: »Ein 4-spuriger, autobahnähnlich ausgebauter Zubringer (B236 und L633n) verjüngt sich auf eine einspurige Straße, die in einen ampelgesteuerten Kreisverkehr (Borsigplatz) mündet. Davor gibt es eine enge vierstöckige Häuserflucht. Die Messstation steht genau da, wo es zu Rückstaus vor der Ampel kommt.

Bis vor paar Jahren waren hier noch LKW's erlaubt; jetzt ist die Straße ab 2,8 Tonnen abgeriegelt. Angesichts des hohen Verkehrsaufkommens an dieser Einfallstraße zur Stadt und den engen Straßen um den Borsigplatz war das eine richtige Entscheidung, hat aber nicht zum Unterschreiten der Grenzwerte geführt.«

Ein Blick in den Umweltbericht der damals noch rot-grünen Landesregierung hält fest: »Der langfristig zu beobachtende Trend abnehmender Belastung durch Stickstoffdioxid und Feinstaub setzte sich im Jahr 2016 fort. Wie schon im Jahr 2015 konnten die Grenzwerte für Feinstaub PM10 und PM2,5 sowie die Grenz- und Zielwerte der Metallgehalte im PM10 bis auf eine Ausnahme in Bottrop eingehalten werden.«

Die Stellungnahme im alten Bericht dann nach dem Motto »Mehr Drama, Baby«: »Verglichen mit den Vorjahren ist an den Verkehrsstandorten in NRW bei Stickstoffdioxid weiterhin nur ein geringfügiger Rückgang der Belastung feststellbar. Die Jahresmittelwerte verbleiben auf hohem Niveau. Bezogen auf die Anzahl und Höhe der Grenzwertüberschreitungen ist Stickstoffdioxid weiterhin als derzeit kritischster Luftschadstoff zu bewerten.«

[Die Zahlen im Bericht](#) dagegen sagen anderes: 51 µg/m<sup>3</sup> des Grenzwertes von 40 µg/m<sup>3</sup> – eine Größe, die angesichts der in Frage stehenden Wertes von 40 µg/m<sup>3</sup> zu vernachlässigen ist.

Es scheint, als verändere sich zumindest die Tonart unter der neuen NRW-Regierung.

»Luftqualität hat sich im vergangenen Jahr 2017 weiter verbessert«, meldet

das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW. »Abnehmender Trend bei Stickstoffdioxid-Belastung setzt sich fort. Die Schadstoffbelastung der Luft in NRW hat sich weiter verringert. Das zeigen die Ergebnisse der 2017er Luftqualitätsmessungen des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV). Auch in den verkehrsreichen Innenstädten war ein Rückgang der Schadstoffbelastung zu verzeichnen. In Dinslaken, Eschweiler, Halle, Langenfeld, Münster und Remscheid wurde erstmals der EU-Grenzwert für Stickstoffdioxid von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter ( $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) im Jahresmittel eingehalten.«

Die Daten aller Messstellen wurden vom LANUV validiert. Damit stehen die endgültigen Jahreswerte für das Jahr 2017 fest. Die höchsten NO<sub>2</sub>-Jahreswerte wurden im Jahr 2017 in Nordrhein-Westfalen wie auch in den Vorjahren in Köln (Clevischer Ring: 62  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ), Düren (Euskirchener Straße: 58  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) und Düsseldorf (Corneliusstraße und Merowingerstraße: 56  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ) gemessen.

Bedeutet: Die Luft ist also raus.

Unter rot-grün klang alles dramatischer: »Auch in 2016 wurden NO<sub>2</sub>-Grenzwertüberschreitungen ausschließlich an verkehrsnahen Messstellen registriert. Nach wie vor sind der Kfz-Verkehr und insbesondere die Dieselfahrzeuge als Hauptverursacher der hohen NO<sub>2</sub>-Belastung anzusehen. Ohne eine deutliche Reduktion der Kfz-bedingten Emissionen ist eine absehbare Einhaltung des Immissionsgrenzwertes nicht möglich.«

Also: Verkehrsstopp. Dagegen sagt jetzt die neue Umweltministerin Christina Schulze-Föcking deutlich: »Erklärtes Ziel bleibt es, Fahrverbote zu vermeiden.«

Nordrhein-Westfalen hat übrigens Stuttgart überholt. Das Land, so geht aus dem neuen Bericht hervor, ist sauberer als die Schwabenmetropole, feinstaubmäßig gesehen. Der NRW-Umweltbericht für 2017 stellt für Feinstaub fest: »Die Feinstaubbelastung lag im Jahr 2017 wie auch schon in den Vorjahren flächendeckend in Nordrhein-Westfalen unterhalb der Grenzwerte. Schon seit dem Jahr 2014 kam es in Nordrhein-Westfalen nicht mehr zu Feinstaub-Grenzwertüberschreitungen.«

## München

In der bayerischen Landeshauptstadt München hatten wir die Verkehrssituation am Stachus hinreichend gewürdigt sowie die Bemühungen des Oberbürgermeisters, Fahrverbote einzuführen. TE-Leser Dieter F. hat sich gründlich noch in anderen Straßen umgesehen.

»Direkt neben allen Messstellen stehen Laubbäume (unzulässig gemäß 2008/50/EG; Anhang III /C) Diese umhüllen von Frühjahr bis Herbst manche Messstellen komplett. Dies gilt insbesondere für die Messstelle Lothstraße.«



»Das Thema Bäume betrifft auch die Messstelle Landshuter Allee, hinzu kommt dass die 270°-Forderung (2008/50/EG; Anhang III / C) nicht erfüllt ist. Ob die Vorgaben für eine repräsentative Messung gemäß Anhang III/B./1./b)

gegeben sind, darf bezweifelt werden da in der Nähe der Messstelle der Tunnel für die Hauptachse der Landshuter Allee mündet. Hinzu kommt dass die Messstelle direkt an der Straße steht.



Außerdem ist die Messstelle auf der Westseite der Straße, diese weist 45 – 50% höhere Messwerte als die Ostseite auf (siehe Diagramme auf Seite 22 des »Luftreinhalteplan der Stadt München, 5. Fortschreibung« vom Mai 2014). In der gleichen Publikation (S.23) wird aufgezeigt, dass in den Seitenstraßen bereits in 11 – 14m Entfernung von der Landhuter Allee signifikant niedrigere Werte gemessen werden. Ein Schelm wer Böses denkt?«

---

**Schicken Sie uns bitte an Tichys Einblick aus Ihrer Stadt Fotos der Messstationen. Bitte notieren Sie den genauen Standort. Aus einem weiteren Foto sollte das Umfeld der Messstation ersichtlich sein. Bitte schicken sie die Fotos an [redaktion@tichyseinblick.de](mailto:redaktion@tichyseinblick.de); Sie erteilen uns damit automatisch das Recht, Ihr Foto zu veröffentlichen. Wir freuen uns auch über Beiträge aus der Lokalpresse zu diesem Thema.**

**Vielen Dank!**

Der Beitrag erschien zuerst bei Tichys Einblick [hier](#)

---

**[Hier geht es zu Teil 1](#) – Messstationen in Stuttgart, Leipzig, Fulda, Magdeburg, Rostock, Marburg und Tübingen**

**[Hier geht es zu Teil 2](#) – Messstationen in Ludwigsburg, Hannover, München und Siegen**