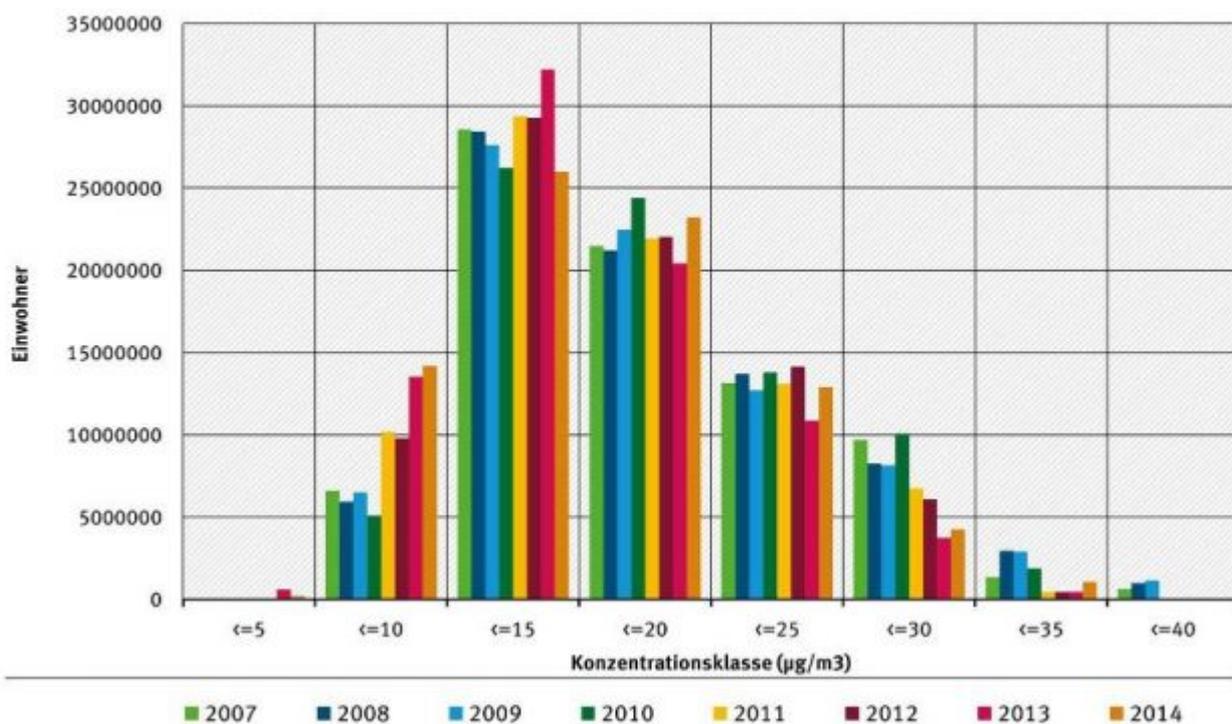


Luftmessstationen: Aktivisten entlarven Trickserieien

written by Chris Frey | 19. April 2018

Vorab sei noch kurz angemerkt, dass das Umweltbundesamt (UBA) im Rahmen seiner neuesten Veröffentlichung über angeblich 6.000 NO₂-Tote und über 400.000 angebliche Diabetesfälle durch NO₂ im Jahre 2014 so freundlich war, eine Grafik zu veröffentlichen, die seine eigene ständige Panikmache als Fake-News entlarvt, **Bild 2**.

Anzahl der Einwohner in NO₂-Konzentrationsklassen der NO₂-Hintergrundbelastung für die



Quelle: Eigene Darstellung nach Schneider et al. 2018

Bild 2. Diese Grafik beweist, dass die erdrückende Mehrheit der Bevölkerung an ihren Wohnorten nur geringen NO₂-Immissionen ausgesetzt ist (Grafik: UBA)

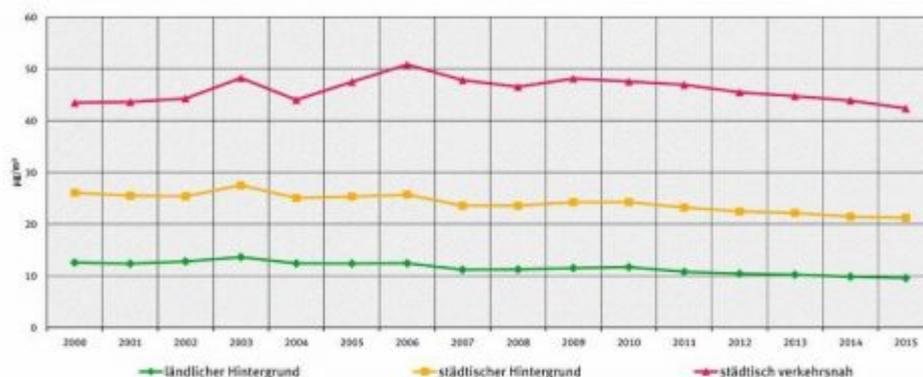
Diese vom UBA selbst in Auftrag gegebene Untersuchung dokumentiert, dass nur ein verschwindend kleiner Teil der deutschen Bevölkerung überhaupt an Orten wohnt, wo die Immissionsmesswerte den Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ überschreiten. Schon seit 2010 gibt es selbst in der Kategorie zwischen 35 und 40

$\mu\text{g}/\text{m}^3$ gar keinen Farbbalken mehr, und die Kategorie über $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird gar nicht mehr aufgeführt.

Wie das UBA aus Mücken Elefanten macht

Die in den Medien immer wieder kursierenden Behauptungen des UBA über die viel zu hohen NO_2 -Werte in Städten beruht auf einem recht simplen, aber sehr wirksamem Trick: Man platziert seit vielen Jahren einen erheblichen Teil der Messstationen nicht etwa da, wo sie für den größten Teil des Stadtgebiets repräsentativ wären, sondern gezielt dort, wo man in eng begrenzten „Hot-Spot-Bereichen“ die höchsten überhaupt aufzufindenden Messwerte finden kann. So findet sich in einer Pressemeldung des Landesumweltamtes Baden-Württemberg der Hinweis, dass schon 2006 alle Gemeinden in Baden-Württemberg gebeten wurden, sogenannte straßennahe Belastungsschwerpunkte zu melden, an denen dann sogenannte Spotmessstellen eingerichtet wurden [SPOT]. Hiervon gibt es allein in Stuttgart vier Stück, das sind 50 % aller städtischen Messstellen. Die „Belastung“ der Stuttgarter Bürger wird demnach zu einem geradezu grotesk überproportionalen Anteil aus Daten hergeleitet, die an vier räumlich eng begrenzten „Hot-Spots“ erfasst werden. Zudem wurden diese Messstationen immer mal wieder anders platziert: Wenn die Belastungssituation an einer Messstelle unter den Grenzwert gefallen war, wurde ein anderer Ort gesucht und gefunden, wo man noch die gewünscht hohen NO_2 -Werte auftreiben konnte. Vor diesem Hintergrund bekommen die jeweiligen oberen Kurven in den Teilbildern von **Bild 3** und **Bild 4** eine ganz neue Bedeutung.

Entwicklung der NO₂-Jahresmittelwerte im Mittel über ausgewählte* Messstationen im jeweiligen Belastungsregime, Zeitraum 2000-2015

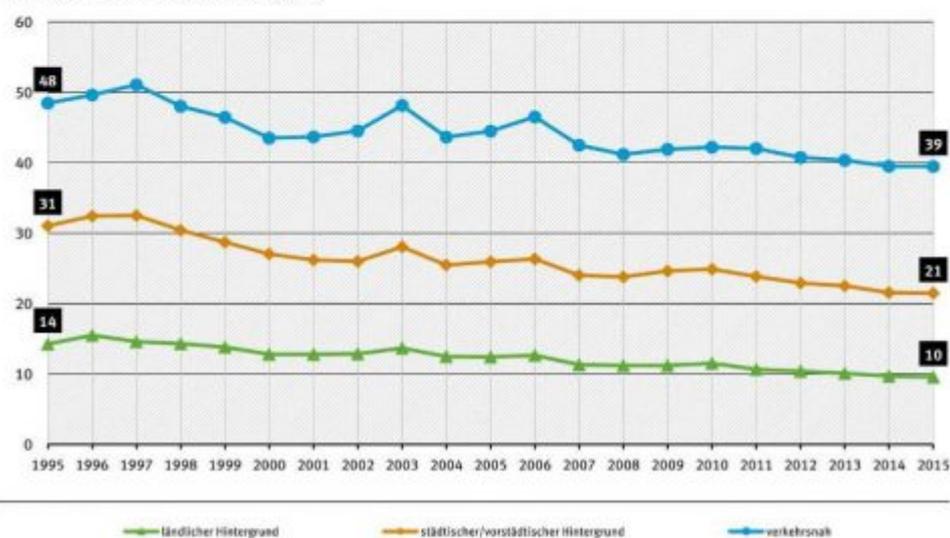


* Ausgewählt wurden diejenigen Stationen, die über einen längeren Zeitraum hinweg gemessen haben. Beispiel: Im städtisch verkehrsnahen Bereich muss eine Station in mindestens 10 Jahren PM₁₀ gemessen haben, damit die Daten in die Berechnung einfließen.

Quelle: Umweltbundesamt 2016

Trend der Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte

Mittlere Stickstoffdioxid-Konzentration (µg/m³)



Quelle: Umweltbundesamt 2016

Bild 3. So manipuliert das UBA die Öffentlichkeit mit „kreativ“ neu selektierten Informationen seiner eigenen Messstationen. Das untere Bild wurde zwischenzeitlich von der Webseite entfernt (Grafik oben: [UBAHGP], Grafik unten [UBAN02])

Das Bild 3 dokumentiert eine gleich doppelte Manipulation durch das UBA. Einerseits sind im Prinzip nur die grünen und gelben Kurven der beiden Teilbilder maßgeblich für die tatsächliche Luftqualität für vermutlich mehr als 99,98 % der deutschen Bevölkerung. Die obersten Kurven gelten nur für die „Hot-Spot“-Messstellen, die nur für einen verschwindend kleinen Bruchteil der Bevölkerung relevant sind. Obwohl beide Bilder aus dem gleichen Kalenderjahr stammen, unterscheiden sich die jeweils oberen Kurven drastisch. Grund hierfür ist die Tatsache, dass man 2016 eine „Hintergrund“-Broschüre mit dem Titel „Luftqualität 2015

Vorläufige Auswertung“ [UBAHGP] herausbrachte, deren Stoßrichtung betont alarmistisch war. Die Botschaft im Kapitel über NO₂ war: „Stickstoffdioxid: Kaum Besserung gegenüber dem Vorjahr“. Da den Autoren die vorhandenen Daten wohl nicht dramatisch genug waren, wurden die Daten sowohl der mittleren als auch der oberen Kurve durch kreative Auswahl der Datensätze nach oben frisiert, damit sie besser zur Botschaft passten (man beachte hierbei auch die Farbwahl der oberen Kurve). Das untere Bild wurde mittlerweile von der UBA-Webseite entfernt, es ist jedoch nahezu deckungsgleich mit einer Fassung aus dem Jahr 2017.

Abgesehen von den oben dokumentierten Manipulationen wird insbesondere bei den „Hot-Spot“-Messstationen auch durch diverse Tricks dafür gesorgt, dass diese höhere Messwerte liefern als nach EU-Richtlinien eigentlich vorgesehen, wie von unseren ehrenamtlichen Helfern nachfolgend dokumentiert wird.

Messtationen 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.

DEHH068, Hamburg-Habichtstrasse, 58 µg NO₂/m³, Rangfolge 6,
gemeldet von Uli W., Hamburg



Bild 4. Die Messtation in Hamburg-Habichtstrasse (Bild: Institut für Hygiene und Umwelt)

Die Habichtstrasse ist eine Hauptverkehrsader und befindet sich östlich des Hafens. Bei den vorherrschenden südwestlichen Winden wird die Gegend durch die Emissionen der Schiffe beaufschlagt. Wie bei vielen anderen Hot-Spot-Stationen mit überhöhten Werten ist die Messanlage direkt unter Alleebäumen aufgestellt, was die Durchlüftung erschwert und den Abtransport von Abgasen behindert. Zudem ist sie direkt am Straßenrand aufgestellt, wo die Abgase noch ziemlich konzentriert sind.

DEBW117 Ludwigsburg Friedrichstraße, 51 µg NO₂/m³, Rangfolge 13,
gemeldet von Martin S., Ludwigsburg



Bilder 5 und 6. Die Messtation Ludwigsburg-Friedrichstrasse (Bilder: Martin S.)

Die Messstelle ist in eine Nische gequetscht, weder der Freiwinkel von 270° noch der erforderliche Gebäudeabstand von mehreren Metern

wurden eingehalten. Noch im letzten Jahr lag der städtische NO₂-Hintergrund bei 26 µg/m³, dem Verkehr bleiben als nur 16 µg/m³. Ergänzend ist noch anzumerken, dass man bei der Messstelle auch hinterfragen kann, ob sie für 100 m Straße repräsentativ ist, denn sie liegt in einer Steigung nahe einer „Mulde“. Nimmt man an, dass NO₂ eher absinkt, dann ist der Messort auch diesbezüglich ungünstig.

DEHE112 Wiesbaden Schiersteiner Straße, 50 µg NO₂/m³, Rangfolge 14, gemeldet von Franz N. M.



Bild 7. Die Messstation Wiesbaden Schiersteiner Straße (Bild: Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie)

Angaben der HLNUG: „Die Luftmessstation Wiesbaden-Schiersteiner-Straße ist eine „Verkehrsbezogene Messstelle“. Diese Messstellen zeichnen sich durch ihre Nähe zu Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen sowie durch ihre Platzierung in Straßenschluchten aus, wodurch die Verteilung von Schadstoffen eingeschränkt ist und in der Regel hohe Konzentrationen erreicht werden“.

Ergänzend schreibt uns Franz N. M.: „Die Messstation steht 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“.

DEBE064 Berlin Neukölln Karl-Marx-Str. 49 µg NO₂/m³, Rangfolge 17, gemeldet von Christian F.



Bilder 8 und 9. Die Messstation Karl-Marx-Str. in Berlin-Neukölln (Bilder: Christian F.)

Die Messstation befindet sich in unmittelbarer Nähe der Einmündung Karl-Marx-Str./ Flughafenstr. Beide Straßen sind sehr stark befahren.

Zusätzliche Recherchen zeigten, dass die Station direkt am Fahrbahnrand steht und vermutlich auch nicht 25 m von der Kreuzung entfernt stehen dürfte.

DEHE037 Wiesbaden Ringkirche, 49 µg NO₂/m³, Rangfolge 17, gemeldet von Franz N.M.



Bild 10. Die Messstation Wiesbaden Ringkirche (Bild: Hessisches

Landesamt für Umwelt und Geologie)

Angaben der HLNUG: „Die Luftmessstation Wiesbaden-Ringkirche ist eine „Verkehrsbezogene Messstelle“. Diese Messstellen zeichnen sich durch ihre Nähe zu Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen sowie durch ihre Platzierung in Straßenschluchten aus, wodurch die Verteilung von Schadstoffen eingeschränkt ist und in der Regel hohe Konzentrationen erreicht werden“.

Franz N. M. schreibt uns: „Die Messstation steht direkt an der Kreuzung von 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“.

Wie man auf dem Bild außerdem sieht, steht die Station auf dem Mittelstreifen einer Allee mit einer Doppelreihe von großen alten Bäumen mit dichten Kronen, die vor allem im Sommer den Luftaustausch sehr stark behindern. Auch bei der kreuzenden Straße handelt es sich um eine Allee mit einer Doppelreihe großer, dicht belaubter Bäume.

DENW189 Wuppertal Gathe, 49 $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$, Rangfolge 21, gemeldet von Arnd B.



Bilder 11 und 12. Die Messstation in Wuppertal-Gathe. Während vorne gerade ein Bus abfährt, kommt hinten schon der nächste (Bilder: Google Maps mit eingefügten Markierungen)

Zur Beschreibung verweist Arnd B. auf eine Dokumentation der Messstelle durch die Deutsche Autofahrerhilfe bei Facebook: „Die Messstation befindet sich neben einer Busspur und in unmittelbarer Nähe einer Haltestelle; sie ist so positioniert, dass sie quasi im „Abgasstrahl“ der dort haltenden Busse liegt. Die Bus-Frequenz ist offenbar so hoch, dass das bei Google Maps verfügbare Bildmaterial gleich 2 ankommende bzw. abfahrende Busse zeigt...In der 39. BImSchV sind u.a. folgende Kriterien für Messstationen definiert: Der Messeinlass darf nicht in nächster Nähe von Emissionsquellen angebracht werden, um die unmittelbare Einleitung von Emissionen, die nicht mit der Umgebungsluft vermischt sind, zu vermeiden. Der Ort von Probenahmestellen ist im Allgemeinen so zu wählen, dass die Messung von Umweltzuständen, die einen sehr kleinen Raum in ihrer unmittelbaren Nähe betreffen, vermieden wird. Für die gemessene Verschmutzung sollte nicht eine einzelne Quelle vorherrschend sein, es sei denn, dies ist für eine größere städtische Fläche typisch. Die Probenahmestellen müssen

grundsätzlich für eine Fläche von mehreren Quadratkilometern repräsentativ sein. Die Messstation Wuppertal Gathe (VWEL) verstößt gegen diese Kriterien [der 39. BImSchgV], denn sie ist unmittelbar neben einer bedeutenden NO_x-Quelle positioniert – nämlich an einer Bushaltestelle, an der im Stand (Ein- und Aussteigen der Passagiere) sowie unter Last (Wiederanfahren/ Beschleunigen der Busse) laufende schwere Dieselmotoren für erhebliche Verschmutzungen sorgen. Die dortige Überschreitung der Grenzwerte ist also ein konstruiertes Ergebnis“ [DEAFH].

DEBE063 Berlin Neukölln, Silbersteinstraße, 48 µg NO₂/m³, Rangfolge 23, gemeldet von Christian F.



Bilder 13 und 14. Die Messstation Silbersteinstrasse in Berlin Neukölln (Fotos: Christian F.)

Zur Messstelle gibt Christian F. folgende Hinweise: „Die Messstation befindet sich etwa 50 cm von der Fahrbahn entfernt. Die Silbersteinstr ist eine sehr stark befahrene Straße. Die Messstation befindet sich fast an der Kreuzung Silbersteinstr./ Karl-Marx-Str. Auch die Karl-Marx-Str. ist eine sehr stark befahrene Straße“.

Auch wurde der 25-m-Abstand zur Kreuzung augenscheinlich nicht eingehalten, dafür steht die Station in einem Bereich, wo Balkone den vertikalen Luftaustausch beeinträchtigen.

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

[DEAFH]

<https://www.facebook.com/notes/deutsche-autofahrerhilfe/wie-überschreitungen-des-nox-grenzwertes-durch-positionierung-der-messstationen-/234007083828775/>

[SPOT] <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/presseservice/faq>
[UBAHGP]

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/luftqualitaet-2015>
[UBAN02]

<https://www.umweltbundesamt.de/daten/luft/stickstoffdioxid-belastung#textpart-1>

[UBASTU]

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/quantifizierung-von-umweltbedingten>