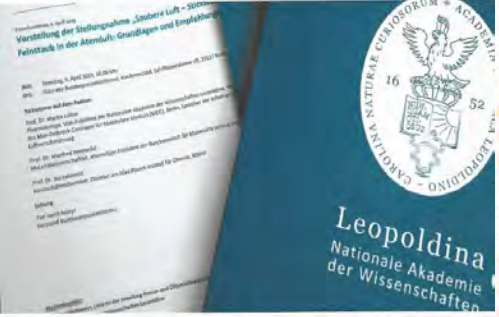


**Dieses Papier birgt Brisanz für Autos mit Elektroantrieb**

Stand: 19:37 Uhr | Lesedauer: 4 Minuten

Von **Ansgar Graw**  
Chefredakteur



\*Saubere Luft? In ihrer Stellungnahme empfehlen die Leopoldina-Experten eine grundlegende Verkehrswende  
Quelle: dpa

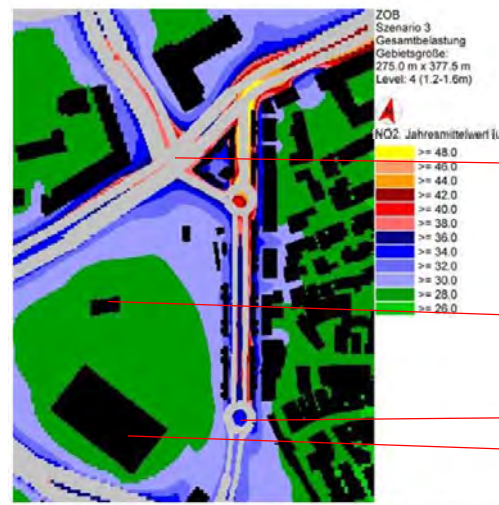
Die Bundesregierung will den Streit um Grenzwerte für Luftschadstoffe sichten – und bittet führende Wissenschaftler um Hilfe. **Diese halten begrenzte Diesel-Fahrverbote für wenig hilfreich. Auch E-Autos rücken überraschend in den Fokus.**

Wegen der geringen Gesundheitsbelastung durch NO<sub>2</sub> erscheint den Forschern eine Verschärfung des geltenden NO<sub>2</sub>-Grenzwerts von 40 Mikrogramm Stickstoffdioxid „aus wissenschaftlicher Sicht nicht vordringlich“. Stickstoffdioxid entstehe im Straßenverkehr vor allem durch Dieselfahrzeuge unterhalb der neuesten Euro-6-Abgasnorm (<http://wvt.de/191221891>). Zum Feinstaub hingegen trügen moderne Fahrzeugmotoren, gleich welcher Technologie, „relativ wenig“ bei. **Der vom Menschen verursachte Feinstaub stamme „überwiegend aus Kraftwerken, Industrie, Landwirtschaft, Straßenverkehr, Öfen und Heizungen“.**

Brisant ist der Hinweis, dass im Gegensatz zu den Motoren Reifen- und Bremsabrieb „weiterhin von Bedeutung“ für die Feinstaubbelastung seien. Autos mit Elektroantrieb, die vielfach als Lösung des Feinstaub- und Luftverschmutzungsproblem angepriesen werden, dürften darum problematischer als die konventionellen Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sein. **Denn zum einen haben E-Autos wegen der schweren Batterie ein höheres Gewicht als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Das erfordert eine stärkere Bremsleistung und lässt Reifen schneller abnutzen.**

Zudem wird von Fahrern von E-Autos immer wieder die rasche Beschleunigung gelobt. **Gerade das aber belastet die Reifen. So dürfte ein Tesla einen gleich mehrfach höheren, Feinstaub produzierenden Reifenabrieb haben als ein konventionelles Auto.** Bereits jetzt, vor einer Marktdurchsetzung mit E-Autos, entstehen den Leopoldina-Experten zufolge **jährlich 150.000 Tonnen Staub** durch Reifenabrieb.

Die Autoren sprechen sich gegen die Ausmusterung von Dieselfahrzeugen aus: „Ein kompletter Austausch der Dieselflotte durch Fahrzeuge gleicher Gewichtsklasse und gleicher Motorleistung mit Benzinmotoren ist auch aus Klimaschutzgründen nicht empfehlenswert.“ Das Absenken der Stickstoffdioxidbelastung dürfe nicht zum Anstieg klimaschädlicher CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen. In dem Papier wird erinnert, dass sich Deutschland dazu verpflichtet hat, seinen CO<sub>2</sub>-Ausstoß bis zum Jahr 2030 – im Vergleich zu 2005 – um 38 Prozent zu verringern. Auch dies spräche „für die rasche Entwicklung eines Konzepts für eine nachhaltige Verkehrswende“.



Stickstoffdioxid-Konzentration in Reutlingen. Der zulässige Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm wird überschritten - allerdings nur direkt an der Straße und nicht an Häusern oder Wohngebieten  
Aviso 2017 / Leopoldina

Fahrverbote sind nicht die Lösung....



... Vernunft und Dialog sind der Maßstab...

Die Umwelt Messstation Lederstraße, Reutlingen  
**„Z u m b l a u e n H i m m e l“**



Bild GEA vom 08.04.2019

**Erst steht das Auto still! Dann die ganze Stadt!**

# Die Messstation Lederstraße entspricht allen vorgegeben Kriterien, sagt LUBW

(Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg)

und zeigt ein Bild dieser Station „Zum blauen Himmel“

Auszug GEA vom 08.04.2019

Die Behörde hat eine Vielzahl von Kriterien einzuhalten.

An der Messstation Lederstraße, sagt LUBW-Pressesprecherin Tatjana Erkert auf GEA-Anfrage, sind diese Kriterien »voll umfänglich« erfüllt. Die Behauptung der Reutlinger Demonstranten, die Messstation halte in Bezug auf die Luftzirkulation die geforderten 270 Grad Hindernisfreiheit nicht ein und entspreche deshalb nicht den EU-Richtlinien, stimme nicht: »Auch das ist in jedem Fall erfüllt. In dem Bereich gibt es ja sogar Durchzug.« Es gebe andere Stationen, die direkt vor einer Häuserwand stehen.

## 39. BUNDESMISSIONSSCHUTZVERORDNUNG REGELT ANFORDERUNGEN

### Die wichtigsten Kriterien für die Messstandorte

- Der Ort der Probenahmestelle ist so zu wählen, dass die Luftproben für die Luftqualität eines Straßenabschnitts von nicht weniger als 100 Meter Länge repräsentativ ist.
- Der Luftstrom darf um den Messeinlass nicht beeinträchtigt werden, das heißt, bei Probenahmestellen an der Baufluchtlinie soll die Luft in einem Bogen von mindestens 270 Grad oder 180 Grad frei strömen.

- Im Umfeld des Messeinlasses dürfen keine Hindernisse vorhanden sein, die den Luftstrom beeinflussen, das bedeutet, der Messeinlass soll einige Meter von Gebäuden, Balkonen, Bäumen und anderen Hindernissen entfernt sein.
- Probenahmestellen, die Werte liefern, die für die Luftqualität an der Baufluchtlinie repräsentativ sind, sollen mindestens 0,5 Meter vom nächs-

ten Gebäude entfernt sein.

- Der Messeinlass muss sich grundsätzlich in einer Höhe zwischen 1,5 Meter (Atemzone) und 4 Meter über dem Boden befinden.
- 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.
- Die Abluftleitung der Probe-

nahmestelle ist so zu legen, dass ein Wiedereintritt der Abluft in den Messeinlass vermieden wird.

- Bei allen Schadstoffen dürfen verkehrsbezogene Probenahmestellen zur Messung höchstens 10 Meter vom Fahrbahnrand entfernt sein.
- Vom Fahrbahnrand verkehrsreicher Kreuzungen müssen Probenahmestellen mindestens 25 Meter entfernt sein. (GEA)



Welche Kriterien entsprechen diesem Messstandort?

Im GEA Artikel vom 8.4.2019. Dort wird die 39. BImSchV richtig, **aber immer noch unvollständig zitiert!**

„Bei allen Schadstoffen dürfen verkehrsbezogene Probeentnahmestellen zur Messung höchstens 10 Meter vom Fahrbahnrand entfernt sein; vom Fahrbahnrand verkehrsreicher Kreuzungen müssen sie **mindestens 25 Meter entfernt** sein.“

„Als verkehrsreiche Kreuzung gilt eine Kreuzung, die den Verkehrsstrom unterbricht und gegenüber den restlichen Straßenabschnitten Emissionsschwankungen (durch Stop- and- go - Verkehr) verursacht.“

Wegen dieser weiteren Definition der verkehrsreichen Kreuzung, die in den Ausführungen des Artikels des GEA v. 8.4.2019 als entscheidende Ergänzung fehlt, ist der Grund dafür, dass diese Messstelle im Sinne des BImSchV nicht repräsentativ ist und daher das Messergebnis für das Klageverfahren beim VGH Mannheim nicht verwendet werden hätte dürfen.