

Luftqualität | 31.01.2019 | Lesezeit 3 Min.

Stickoxide: Aufregung hier - Gelassenheit da

In Deutschland sorgen Dieselfahrverbote für aufgeregte Diskussionen. Die anderen EU-Staaten geben sich da meist gelassener. Obwohl der Anteil der Dieselfahrzeuge an der gesamten Pkw-Flotte in vielen Ländern deutlich höher ist als in der Bundesrepublik, melden sie weniger Überschreitungen des EU-Grenzwerts für Stickoxide. Allerdings ist das Netz der Messstationen dort oft weitmaschiger als hierzulande.

Immer mehr Gerichte zwingen die deutsche Politik, Fahrverbote für Diesel-Pkws zu verhängen, weil an den Messstationen der jeweiligen Städte der EU-weite Grenzwert für die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO₂) überschritten wird – pro Kubikmeter Luft werden also mehr als 40 Mikrogramm NO₂ gemessen.

Dass der deutsche Staat auf diesem Gebiet zu härteren Maßnahmen greift als andere EU-Länder, ist nicht neu. In der Bundesrepublik gibt es bereits seit Jahren 57 permanente Umweltzonen, in denen meist nur Autos mit einer grünen Plakette fahren dürfen. Andere EU-Staaten haben fast ausschließlich sporadische Umweltzonen eingerichtet, in denen immer nur dann kurzzeitige Fahrverbote in Kraft treten, wenn bestimmte Schadstoff-Messwerte überschritten werden.

Unterschiedliche Stickoxid-Konzentrationen

Zu den wenigen ausländischen Städten, die permanente Umweltzonen eingerichtet haben, gehören Brüssel und Paris. Die dort zugelassenen Fahrzeuge müssen allerdings

lediglich Vorgaben erfüllen, die in etwa denen der roten Plakette in Deutschland entsprechen.

Dass die einzelnen Länder so unterschiedlich mit dem Thema Luftbelastung umgehen, dürfte nicht zuletzt mit den jeweils gemessenen Stickoxid-Konzentrationen zusammenhängen.

So registrierten elf EU-Länder an ihren verkehrsnahen Messstationen 2017 keine Grenzwertüberschreitungen; für Griechenland liegen noch keine Werte vor. Von den 846 Messstationen in den anderen 16 EU-Staaten meldeten 261 im Jahresschnitt Daten oberhalb des EU-Grenzwerts. Davon wiederum stehen 112, also fast 43 Prozent in Deutschland. Im Einzelnen (Grafik):

Die Messstationen in München, Stuttgart und Darmstadt verzeichneten im Jahr 2017 Stickoxid-Belastungen von durchschnittlich mehr als 70 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft und gehörten damit zu den zehn Messpunkten mit den höchsten Werten in der EU.

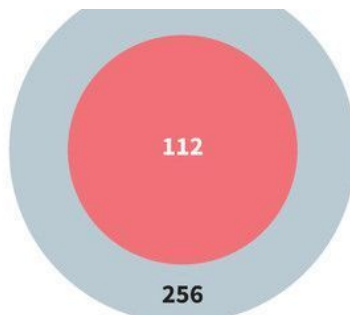
Stickoxid-Belastung in der EU

im Jahr 2017 in Mikrogramm pro Kubikmeter Luft

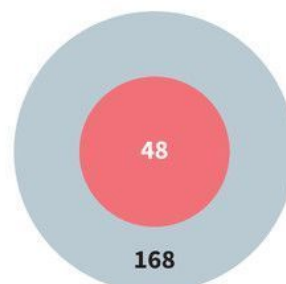
■ Zahl der verkehrsnahen Messstationen

■ Zahl der Stationen, an denen der Jahresdurchschnitt der Messwerte über dem Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickoxid pro Kubikmeter Luft lag

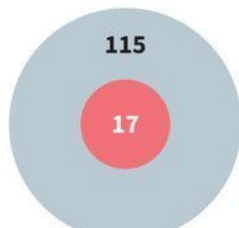
■ Die (maximal drei) Stationen mit den höchsten jahresdurchschnittlichen Messwerten über dem Grenzwert



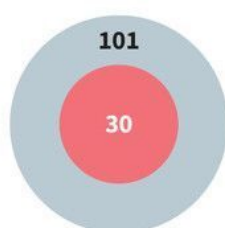
Deutschland
München **78,1**
Stuttgart **73,0**
Darmstadt **71,9**



Italien
Turin **79,8**
Mailand **64,4**
Florenz **63,7**



Spanien
Madrid I **61,9**
Barcelona **59,3**
Madrid II **59,2**



Frankreich
Paris I **82,5**
Paris II **75,4**
Marseille **75,1**



Vereinigtes Königreich
London **83,7**
Crumlin **70,1**
Glasgow **58,5**



Österreich
Vomp **54,0**
Hallein **49,5**
Linz **46,3**



Niederlande
Amsterdam I **48,4**
Rotterdam **44,3**
Amsterdam II **43,9**



Rumänien
Bukarest I **56,7**
Bukarest II **52,8**
Cluj **51,7**



Polen
Krakau **60,5**
Kattowitz **57,5**
Warschau **51,7**



Tschechien
Prag I **48,3**
Brünn **43,7**
Prag II **42,7**



Portugal
Lissabon I **60,4**
Braga **54,9**
Lissabon II **40,8**



Bulgarien
Plovdiv **43,3**



Belgien
Brüssel I **56,2**
Brüssel II **49,3**
Antwerpen **42,4**



Ungarn
Budapest **47,7**
Pécs **43,7**



Kroatien
Zagreb **44,5**



Luxemburg
Luxemburg **45,2**

EU insgesamt

939
261

Deutschland hat allerdings auch ein relativ dichtes Netz von 256 verkehrsnahen Messstationen – das sind 3,1 Stationen je eine Million Einwohner. Österreich kommt zwar mit 4,4 auf einen noch höheren Wert, gerade andere große EU-Staaten zeigen jedoch deutlich weniger Engagement.

So gibt sich Frankreich mit 101 verkehrsnahen Messpunkten zufrieden – gerade mal gut 1,5 Stationen je eine Million Einwohner. Für das Vereinigte Königreich liegen sogar nur Daten von 63 Messstationen vor – das ist weniger als eine Station je eine Million Einwohner. Allerdings steht an der Marylebone Road in London die Station mit dem EU-weit höchsten durchschnittlichen Stickoxid-Wert des Jahres 2017.

Deutschland hat ein relativ dichtes Netz von 256 verkehrsnahen Messstationen für Stickstoffdioxid – das sind 3,1 Stationen je eine Million Einwohner.

Noch dünner ist das Messnetz in Belgien – sechs verkehrsnahen Messpunkte bedeuten lediglich 0,5 Stationen je eine Million Einwohner. Der höchste im Schnitt des Jahres 2017 verzeichnete Stickoxid-Wert betrug 56 Mikrogramm je Kubikmeter Luft. Das ist insofern erstaunlich wenig, als Dieselfahrzeuge meist als Hauptverursacher der NO₂-Belastung gelten und Belgien zu den Ländern mit der höchsten Dieselquote zählt (Grafik):

In Belgien, Frankreich, Litauen und Luxemburg machten Dieselaautos im Jahr 2015 mehr als 60 Prozent der gesamten Pkw-Flotte aus - in Deutschland waren es nur gut 32 Prozent.

EU: Wo die meisten Diesel fahren

In diesen Ländern war der Anteil der Dieselfahrzeuge an allen Pkws im Jahr 2015 am höchsten, in Prozent

Luxemburg	65,3
Litauen	64,6
Frankreich	64,2
Belgien	60,7
Spanien	59,7
Österreich	56,8
Lettland	49,8
Portugal	46,6
Slowenien	44,1
Kroatien	42,8
EU insgesamt	41,2
Deutschland	32,3

Keine Angaben für Bulgarien, Malta und Zypern

Quelle: Europäischer Automobilherstellerverband ACEA

© 2019 IW Medien / iwd

iwd

Auch Frankreich meldet trotz vieler Dieselfahrzeuge und einem eher zurückhaltenden

Umgang mit Fahrverboten relativ wenige kritische Messwerte.

Angesichts dieser großen Unterschiede lässt sich aus den europäischen Vergleichswerten kein stringenter Zusammenhang zwischen der Verbreitung von Dieselaautos und einer hohen Stickoxid-Belastung der Luft ableiten.

Kernaussagen in Kürze:

- In Deutschland gibt es bereits seit Jahren 57 permanente Umweltzonen, andere EU-Staaten haben bislang fast ausschließlich sporadische Umweltzonen eingerichtet.
- Die Bundesrepublik verfügt auch über eine vergleichsweise große Zahl verkehrsnaher Messstationen und stellt häufiger Grenzwertüberschreitungen fest.
- Aufgrund der unterschiedlich intensiven Messungen kann man nicht auf einen stringenten Zusammenhang zwischen der Verbreitung von Dieselaautos und hoher Stickoxid-Belastung schließen.