

Richtig gemessen

Al-Wazir sieht kein Standortproblem

VON PITT VON BEBENBURG

Die hessischen Messstationen für Schadstoffe stehen nach Überzeugung der schwarz-grünen Landesregierung richtig und erfüllen die Kriterien der Europäischen Union (EU). Mit dieser Einschätzung widersprechen Umweltministerin Priska Hinz und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (beide Grüne) dem Verdacht, die Werte fielen zu hoch aus, weil die Geräte zu nahe an den Straßen stünden.

Es gebe eine einzige Ausnahme, erläuterte Al-Wazirs Sprecher Marco Kreuter der FR am Mittwoch: die Messstation an der Wiesbadener Ringkirche, die sich zu nahe an einer verkehrsreichen Kreuzung befinde. Die EU fordert einen Mindestabstand von 25 Metern zu solchen Kreuzungen. Die Messstation werde nur weiter betrieben, weil sie als sehr alter Standort ermögliche, langfristige Entwicklungen zu erkennen, sagte Kreuter. Für EU-gemäße Messungen sei 2011 zusätzlich die Station in der Schiersteiner Straße installiert worden.

Das Thema kommt jetzt wieder hoch, da wegen der Messwerte Fahrverbote drohen. Politisch wird es schon länger verhandelt. So hat die hessische FDP-Fraktion im März eine Serie von Anfragen an die Landesregierung ge-

stellt, in denen es um die Lage von Messstellen ging. Die Frage, ob es sich um eine Messstation in der Nähe einer verkehrsreichen Kreuzung handele, hatte Umweltministerin Hinz stets verneint – außer im Fall der Wiesbadener Ringkirche.

Der CDU-nahe Wirtschaftsrat zeigt sich dennoch überzeugt, dass die EU-Richtlinie „in Deutschland nicht konsequent umgesetzt“ werde. Das führe dazu, dass in Frankfurt, Darmstadt und Limburg höhere Werte gemessen würden als in Rom, Brüssel oder Athen, wo der Verkehr genau so dicht sei, sagte die hessische Wirtschaftsratsvorsitzende Kristina Sinemus. „Es muss die Frage erlaubt sein, ob die zugrundeliegenden Luftreinhaltewerte ein objektives Abbild der tatsächlichen Luftbelastung abgeben“, fügte sie hinzu.

Bundesweit wendet sich die Landesregierung dagegen, Standorte der Messstellen als Problem darzustellen. Mit seinen Kolleginnen und Kollegen aus Berlin, Bremen und Baden-Württemberg wandte sich Al-Wazir in der Verkehrsministerkonferenz „gegen eine Instrumentalisierung der Debatte um Messstellen“. Er sprach sich „deutlich dafür aus, den Fokus auf die wirksamen Maßnahmen zur Reduktion der Luftbelastung zu legen“.



Aus Hessen wird die Forderung nach der blauen Plakette laut – hier in überdimensionaler Form.

ROLF VENNENBERND/DPA

Prozess Keine Fahrt ohne neue Software

Einem Dieselfahrer kann die Nutzung seines Autos untersagt werden, wenn er eine im Zuge des Abgasskandals geforderte Softwareänderung an seinem Wagen ablehnt. Das Verwaltungsgericht Mainz bestätigte in einem am Mittwoch veröffentlichten Beschluss eine entsprechende Entscheidung der Zulassungsbehörde. Der Fahrzeughalter hatte sich geweigert, eine unzulässige Abschalteinrichtung für die Abgaswerte durch eine neue Software zu entfernen. Gegen diese Anordnung wehrte er sich erfolglos vor Gericht. (Az. L 1099/18.MZ)

Die Zulassungsbehörde hatte dem Dieselfahrer den Betrieb seines Wagens auf öffentlichen Straßen untersagt, bis die unzulässige Abschalteinrichtung ent-

fernt werde. Dagegen legte der Fahrer einen vorläufigen Rechtsschutzantrag ein und machte dabei unter anderem geltend, eine Nachrüstung sei technisch nachteilig und daher unzumutbar. Die Mainzer Verwaltungsrichter lehnten den Eilantrag gegen die Zulassungsbehörde aber ab. Die Behörde habe ihr Ermessen ordnungsgemäß ausgeübt, entschied das Gericht. Es sei nicht zu beanstanden, dass diese „das öffentliche Interesse an der Luftreinhaltung“ als vorrangig vor den wirtschaftlichen Belangen des Fahrzeughalters angesehen habe. Der Fahrer könne sich auch nicht darauf zurückziehen, sein individueller Beitrag begründe keine relevante Belastung der Umwelt. afp

Klagen für saubere Luft

Fragen und Antworten zu den Verfahren in hessischen Städten

Gegen welche Städte zieht die Umwelthilfe vor Gericht?

In Hessen sind die vier größten Städte im Fokus der Umwelthilfe, also neben Frankfurt und Darmstadt auch Wiesbaden und Offenbach. Dazu kommt noch Limburg. Für Wiesbaden ist eine Verhandlung am 19. Dezember geplant – die letzte in diesem Jahr, wie die Deutsche Umwelthilfe (DUH) berichtet. Für Offenbach und Limburg gibt es noch keinen Termin. Insgesamt klagt die Umweltschutzorganisation gegen die Luftreinhaltewerte von 30 Städten in Deutschland.

Was muss ein Luftreinhaltewert bewirken, damit ein drohendes Dieselfahrverbot verhindert werden kann?

Der Plan muss dafür sorgen, dass die Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) auf Dauer und sicher eingehalten werden. Der europäi-

sche Grenzwert liegt bei 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Laut Umweltbundesamt betrug der Jahresmittelwert 2017 in Darmstadt 72 Mikrogramm, in Wiesbaden 50 Mikrogramm, in Limburg 58 und in Frankfurt nach neueren Zahlen 54 Mikrogramm.

Wie sind die Verfahren bislang ausgefallen?

Die DUH hat bereits in elf Städten Urteile erwirkt und noch nirgends verloren. Zuletzt ordnete das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen die Einrichtung einer Diesel-Fahrverbotszone in Essen mit Teilen der Autobahn 40 an. Rechtskräftige Urteile gibt es laut Umwelthilfe in München, Stuttgart und Düsseldorf. Für Diesel-Fahrverbote hätten sich zudem die Gerichte in Aachen, Berlin, Frankfurt, Mainz, Köln und Bonn ausgesprochen. „In diesen Verfahren ist eine Beru-

fung noch möglich.“ In Hamburg gibt es bereits auf einigen Strecken ein Verbot.

Welche Daten hat das Umweltministerium an das Gericht übermittelt?

Nach Angaben des Umweltministeriums verfügen alle verklagten Städte bereits über Luftreinhaltewerte, die nun fortgeschrieben werden müssen, um die drohenden Fahrverbote abzuwenden. Daher wurden zahlreiche Maßnahmen an die Verwaltungsrichter übersandt, die vom Ministerium zuvor auf ihre Wirksamkeit durchgerechnet worden waren. Keine der betroffenen Städte habe ein Dieselfahrverbot als mögliche Maßnahme aufgeführt. Darmstadt hat zudem in einem umfangreichen Schriftsatz dargelegt, wie es mit einem „Green City Plan“ die Grenzwerte bis 2020 erreichen will. dpa



Eine Messstation an der Hülstraße in Darmstadt registriert Schadstoffe an der Tunnelausfahrt.

M. MÜLLER

Gegen Massenüberwachung

Frankfurter Dezernent rügt Kennzeichenabgleich / Für Blaue Plakette

VON FLORIAN LECLERC

Die geplante Kameraüberwachung von Autofahrern in der Umweltzone stößt in Frankfurt auf Skepsis. „Der Verkehrsdezernent teilt die Kritik von Datenschützern, dass die automatische Erfassung von Kennzeichendaten verfassungsrechtlich bedenklich ist“, sagte Hans Preißl, Referent von Stadtrat Klaus Oesterling (SPD).

Oesterling fordere die Bundesregierung zur Einführung der Blauen Plakette auf. Dies sei die „einfachere Lösung“, um Fahrzeuge mit und ohne Fahrerlaubnis in der Umweltzone zu kontrollieren. Die Umweltzone umfasst das Gebiet innerhalb der Autobahnen A3, A5, A66, A661 – das sind weite Teile des Stadtgebiets.

In Frankfurt gilt nach dem Urteil des Verwaltungsgerichts Wiesbaden ab 1. Februar ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge mit Euro-Klasse 4 und ältere Diesel sowie für Benziner der Klassen Euro 1 und 2. Ab 1. September gilt das Fahrverbot auch für Diesel der Euro-Klasse 5. Betroffen sind laut Landesregierung 21.000 Euro-

4-Diesel und 15.000 Benziner ab Februar sowie weitere 39.000 Euro-5-Diesel ab September. Das Land Hessen geht juristisch gegen das Urteil vor. Derzeit prüft der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) in Kassel, ob die Beschwerde zulässig ist.

Oesterling: Bund müsste für Geräte und Personal zahlen

Eine Blaue Plakette wäre schnell umzusetzen, sagte Manuel Stock, Fraktionsvorsitzender der Grünen im Römer. Mit ihr könnten auch parkende Autos kontrolliert werden, ohne auf das zentrale Zulassungsregister zugreifen zu müssen. Dass die Bundesregierung keine Blaue Plakette einführen wolle, widerspreche „dem gesunden Menschenverstand“, sagte er. „Die Bundestagsfraktionen von CDU, SPD und CSU müssen Bundesverkehrsminister Scheuer endlich zur Vernunft bringen, damit den Städten die Blaue Plakette als Kontrollinstrument an die Hand gegeben wird.“

Die Stadt Frankfurt stellt sich indes darauf ein, dass es keine

Blaue Plakette geben könnte. Dann werde die Stadt wohl die Kameraüberwachung einführen, sagte der Referent. Wo genau die Kameras stehen werden, sei noch nicht beschlossen. Es wäre möglich, mobile Geräte einzusetzen, um stichprobenartige Kontrollen im fließenden Verkehr durchzuführen. Zusätzlich gebe es die Überwachung des ruhenden Verkehrs durch die städtische Verkehrspolizei. Falls der Bundestag die Kameraüberwachung beschliefe, werde sich Oesterling dafür einsetzen, dass der Bund die Kosten für die Anschaffung der Geräte und die Personalkosten übernehme, sagte der Referent. „Zur Überwachung könnte Bundespersonal eingesetzt werden.“

Das Umweltdezernat betonte, dass die Messstationen in Frankfurt der EU-Norm entsprächen. „Zu behaupten, sie stünden falsch, bringt uns bei der Frage, wie wir die Gesundheit der Menschen schützen können, nicht weiter“, sagte Janina Teresa Steinkrüger, Referentin von Umweltdezernentin Rosemarie Heilig (Grüne). Mit Fahrverboten ließen sich Grenzwertsenkungen erreichen.