

ZEIT HAMBURG

Unsere Messung

Luftbelastung mit Stickstoffdioxid im September 2018

Messwert über 40 µg/m³

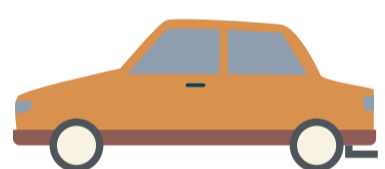
Messwert unter 40 µg/m³

Fahrverbotsstrecke

Grenzwert: 40 µg/m³ im Jahresdurchschnitt

*Verkehrsstation des offiziellen Luftmessnetzes zum Vergleich

ZEIT-GRAFIK/Quelle: Eigene Messungen, Hamburger Luftmessnetz



Das stinkt zum Himmel

Eine Messung der ZEIT zeigt: Die Luftverschmutzung mit gesundheitsschädlichen Stickoxiden ist weiter verbreitet als bekannt. Und die Fahrverbote des Senats sind keine Lösung **VON STEFAN SCHMITT, MARC WIDMANN UND ALEXEJ SCHURKIN (GRAFIK)**

Kurz bevor die Stresemannstraße stadtauswärts unter der Sternbrücke durchfährt, zeigt sich, wie die umstrittenste Umweltschutzmaßnahme der Stadt wirkt – und ob sie es überhaupt tut. Im schmutzig-grünen Stahlcontainer mit der Aufschrift »Luftmessnetz Hamburg« wird fortlaufend die Belastung der Gehwegluft mit dem gesundheitsschädlichen Reizgas Stickstoffdioxid (NO₂) gemessen. Seit Ende Mai gilt hier auf den gut anderthalb Kilometern zwischen Neuem Pferdemarkt und Kaltenkircher Platz ein Fahrverbot für Lastwagen mit älteren Dieselmotoren.

Was es bringt? Im vergangenen Monat hat die Stadt hier zeitweise bis zu 140 Mikrogramm NO₂ gemessen – im Durchschnitt trug ein Kubikmeter Luft 45 Mikrogramm NO₂ in sich. Der gesetzliche Grenzwert liegt bei 40 Mikrogramm, er gilt für den Durchschnitt aller Monate eines Jahres. Verbrennungsmotoren sind die Hauptquelle von Stickstoffdioxid, besonders Dieselmotoren. Das reizende Gas wird mit Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen in Zusammenhang gebracht. An der Stresemannstraße, kurz vor der Sternbrücke, waren davon im vergangenen Jahr durchschnittlich 48 Mikrogramm in einem Kubikmeter Luft. Jetzt also 45 im September – ein deutlicher Rückgang sähe anders aus.

Was das Fahrverbot ansonsten bringt? Lange Umwege für die Lasterfahrer, sofern sie sich überhaupt an die Beschilderung halten. Jene, die stadteinwärts auf der Stresemannstraße unterwegs sind, müssen jetzt am Kaltenkircher Platz nach Norden ausweichen, um dann der Fruchtallee zu folgen. Dort steigt die Abgasbelastung.

Hier, an der Kreuzung Fruchtallee/Doormannsweg, hat die ZEIT einen von 20 sogenannten Passivsammlern angebracht, ein zeigefingergroßes Messröhrchen aus Kunststoff, um die Belastung der Luft zu ermitteln. Die Auswertung nach genau einem Monat Messung ergab einen Wert von 64,3

Mikrogramm Stickstoffdioxid. Das sind anderthalbmal so viel wie an der Sternbrücke durchfährt, zeigt sich, wie die umstrittenste Umweltschutzmaßnahme der Stadt wirkt – und ob sie es überhaupt tut. Im schmutzig-grünen Stahlcontainer mit der Aufschrift »Luftmessnetz Hamburg« wird fortlaufend die Belastung der Gehwegluft mit dem gesundheitsschädlichen Reizgas Stickstoffdioxid (NO₂) gemessen. Seit Ende Mai gilt hier auf den gut anderthalb Kilometern zwischen Neuem Pferdemarkt und Kaltenkircher Platz ein Fahrverbot für Lastwagen mit älteren Dieselmotoren.

Was es bringt? Im vergangenen Monat hat die Stadt hier zeitweise bis zu 140 Mikrogramm NO₂ gemessen – im Durchschnitt trug ein Kubikmeter Luft 45 Mikrogramm NO₂ in sich. Der gesetzliche Grenzwert liegt bei 40 Mikrogramm, er gilt für den Durchschnitt aller Monate eines Jahres. Verbrennungsmotoren sind die Hauptquelle von Stickstoffdioxid, besonders Dieselmotoren. Das reizende Gas wird mit Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen in Zusammenhang gebracht. An der Stresemannstraße, kurz vor der Sternbrücke, waren davon im vergangenen Jahr durchschnittlich 48 Mikrogramm in einem Kubikmeter Luft. Jetzt also 45 im September – ein deutlicher Rückgang sähe anders aus.

Was das Fahrverbot ansonsten bringt? Lange Umwege für die Lasterfahrer, sofern sie sich überhaupt an die Beschilderung halten. Jene, die stadteinwärts auf der Stresemannstraße unterwegs sind, müssen jetzt am Kaltenkircher Platz nach Norden ausweichen, um dann der Fruchtallee zu folgen. Dort steigt die Abgasbelastung.

Hier, an der Kreuzung Fruchtallee/Doormannsweg, hat die ZEIT einen von 20 sogenannten Passivsammlern angebracht, ein zeigefingergroßes Messröhrchen aus Kunststoff, um die Belastung der Luft zu ermitteln. Die Auswertung nach genau einem Monat Messung ergab einen Wert von 64,3

Mikrogramm Stickstoffdioxid. Das sind anderthalbmal so viel wie an der Sternbrücke durchfährt, zeigt sich, wie die umstrittenste Umweltschutzmaßnahme der Stadt wirkt – und ob sie es überhaupt tut. Im schmutzig-grünen Stahlcontainer mit der Aufschrift »Luftmessnetz Hamburg« wird fortlaufend die Belastung der Gehwegluft mit dem gesundheitsschädlichen Reizgas Stickstoffdioxid (NO₂) gemessen. Seit Ende Mai gilt hier auf den gut anderthalb Kilometern zwischen Neuem Pferdemarkt und Kaltenkircher Platz ein Fahrverbot für Lastwagen mit älteren Dieselmotoren.

Was es bringt? Im vergangenen Monat hat die Stadt hier zeitweise bis zu 140 Mikrogramm NO₂ gemessen – im Durchschnitt trug ein Kubikmeter Luft 45 Mikrogramm NO₂ in sich. Der gesetzliche Grenzwert liegt bei 40 Mikrogramm, er gilt für den Durchschnitt aller Monate eines Jahres. Verbrennungsmotoren sind die Hauptquelle von Stickstoffdioxid, besonders Dieselmotoren. Das reizende Gas wird mit Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen in Zusammenhang gebracht. An der Stresemannstraße, kurz vor der Sternbrücke, waren davon im vergangenen Jahr durchschnittlich 48 Mikrogramm in einem Kubikmeter Luft. Jetzt also 45 im September – ein deutlicher Rückgang sähe anders aus.

Was das Fahrverbot ansonsten bringt? Lange Umwege für die Lasterfahrer, sofern sie sich überhaupt an die Beschilderung halten. Jene, die stadteinwärts auf der Stresemannstraße unterwegs sind, müssen jetzt am Kaltenkircher Platz nach Norden ausweichen, um dann der Fruchtallee zu folgen. Dort steigt die Abgasbelastung.

Hier, an der Kreuzung Fruchtallee/Doormannsweg, hat die ZEIT einen von 20 sogenannten Passivsammlern angebracht, ein zeigefingergroßes Messröhrchen aus Kunststoff, um die Belastung der Luft zu ermitteln. Die Auswertung nach genau einem Monat Messung ergab einen Wert von 64,3

Mikrogramm Stickstoffdioxid. Das sind anderthalbmal so viel wie an der Sternbrücke durchfährt, zeigt sich, wie die umstrittenste Umweltschutzmaßnahme der Stadt wirkt – und ob sie es überhaupt tut. Im schmutzig-grünen Stahlcontainer mit der Aufschrift »Luftmessnetz Hamburg« wird fortlaufend die Belastung der Gehwegluft mit dem gesundheitsschädlichen Reizgas Stickstoffdioxid (NO₂) gemessen. Seit Ende Mai gilt hier auf den gut anderthalb Kilometern zwischen Neuem Pferdemarkt und Kaltenkircher Platz ein Fahrverbot für Lastwagen mit älteren Dieselmotoren.

Was es bringt? Im vergangenen Monat hat die Stadt hier zeitweise bis zu 140 Mikrogramm NO₂ gemessen – im Durchschnitt trug ein Kubikmeter Luft 45 Mikrogramm NO₂ in sich. Der gesetzliche Grenzwert liegt bei 40 Mikrogramm, er gilt für den Durchschnitt aller Monate eines Jahres. Verbrennungsmotoren sind die Hauptquelle von Stickstoffdioxid, besonders Dieselmotoren. Das reizende Gas wird mit Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen in Zusammenhang gebracht. An der Stresemannstraße, kurz vor der Sternbrücke, waren davon im vergangenen Jahr durchschnittlich 48 Mikrogramm in einem Kubikmeter Luft. Jetzt also 45 im September – ein deutlicher Rückgang sähe anders aus.

Was das Fahrverbot ansonsten bringt? Lange Umwege für die Lasterfahrer, sofern sie sich überhaupt an die Beschilderung halten. Jene, die stadteinwärts auf der Stresemannstraße unterwegs sind, müssen jetzt am Kaltenkircher Platz nach Norden ausweichen, um dann der Fruchtallee zu folgen. Dort steigt die Abgasbelastung.

Hier, an der Kreuzung Fruchtallee/Doormannsweg, hat die ZEIT einen von 20 sogenannten Passivsammlern angebracht, ein zeigefingergroßes Messröhrchen aus Kunststoff, um die Belastung der Luft zu ermitteln. Die Auswertung nach genau einem Monat Messung ergab einen Wert von 64,3

Mikrogramm Stickstoffdioxid. Das sind anderthalbmal so viel wie an der Sternbrücke durchfährt, zeigt sich, wie die umstrittenste Umweltschutzmaßnahme der Stadt wirkt – und ob sie es überhaupt tut. Im schmutzig-grünen Stahlcontainer mit der Aufschrift »Luftmessnetz Hamburg« wird fortlaufend die Belastung der Gehwegluft mit dem gesundheitsschädlichen Reizgas Stickstoffdioxid (NO₂) gemessen. Seit Ende Mai gilt hier auf den gut anderthalb Kilometern zwischen Neuem Pferdemarkt und Kaltenkircher Platz ein Fahrverbot für Lastwagen mit älteren Dieselmotoren.

Was es bringt? Im vergangenen Monat hat die Stadt hier zeitweise bis zu 140 Mikrogramm NO₂ gemessen – im Durchschnitt trug ein Kubikmeter Luft 45 Mikrogramm NO₂ in sich. Der gesetzliche Grenzwert liegt bei 40 Mikrogramm, er gilt für den Durchschnitt aller Monate eines Jahres. Verbrennungsmotoren sind die Hauptquelle von Stickstoffdioxid, besonders Dieselmotoren. Das reizende Gas wird mit Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen in Zusammenhang gebracht. An der Stresemannstraße, kurz vor der Sternbrücke, waren davon im vergangenen Jahr durchschnittlich 48 Mikrogramm in einem Kubikmeter Luft. Jetzt also 45 im September – ein deutlicher Rückgang sähe anders aus.

Was das Fahrverbot ansonsten bringt? Lange Umwege für die Lasterfahrer, sofern sie sich überhaupt an die Beschilderung halten. Jene, die stadteinwärts auf der Stresemannstraße unterwegs sind, müssen jetzt am Kaltenkircher Platz nach Norden ausweichen, um dann der Fruchtallee zu folgen. Dort steigt die Abgasbelastung.

Hier, an der Kreuzung Fruchtallee/Doormannsweg, hat die ZEIT einen von 20 sogenannten Passivsammlern angebracht, ein zeigefingergroßes Messröhrchen aus Kunststoff, um die Belastung der Luft zu ermitteln. Die Auswertung nach genau einem Monat Messung ergab einen Wert von 64,3

Mitarbeit: Xaver von Cranach, Johanna Kuroczik, Fabian Franke, Yannick Ramsel und Stefan Schirmer

Einen weiteren Text zur Messaktion finden Sie im Ressort Wissen auf S. 42