

NOTEWORTHY

# ALTERNATIVEN ZUR NO<sub>2</sub> MESSUNG (6000 TOTE XVI)

2.02.2019

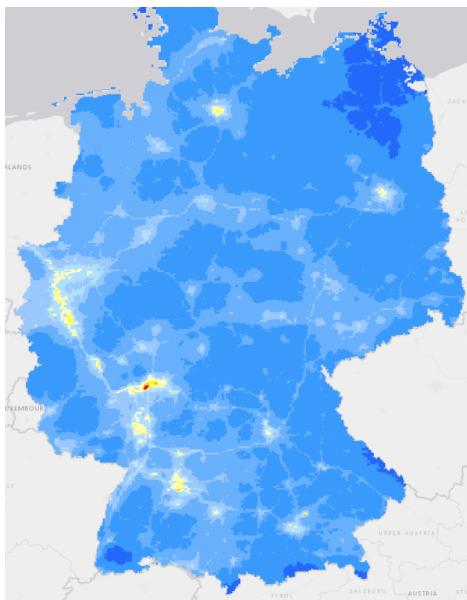
Gibt es Alternativen zur NO<sub>2</sub> Messung? Ich bin weder Schadstoffchemiker noch Statistiker, finde aber, daß man sich wegen der vielen technischen Probleme bei der Immissionsmessung mehr auf die Emissionsmessung konzentrieren könnte. Die Höhe von Schornsteinen ist ja auch reglementiert.

Jedes Fahrzeug mit Verbrennungsmotor bläst an einem definierten Ort, bei definierten Verbrauch, bekannter Motorleistung und Abgasfilterung, ein definiertes Schadstoffgemisch aus. Den Schadstoff-Ausstoss kann man in Echtzeit summieren (RDE, "real driving emission") für eine Strasse, einen Stadtteil, oder eine Stadt. Und wenn man Temperatur, Feuchte und Wind weiss, dann kann man aus der Emission auch die Immission in der Umgebung abschätzen. Denn im Unterschied zu früher sind Fahrzeugbewegungen messbar. Bei manchen PKW ist die Positionsübertragung nicht mal abschaltbar, andere sind über die Smartphone Bewegung sichtbar, und dann gibt es auch noch flächendeckend Mautkameras (wer auf Datenschutz Wert legt, muss sowieso Fahrrad fahren). Ein Grid von Minirechnern an Laternenmasten kann jederzeit die aktuelle Emissionssituation über Kameras ermitteln und an einen zentralen Verkehrsrechner schicken (Karlsruhe wird das wohl nicht erlauben). Oder man macht die Plaketten einfach etwas intelligenter, als nur von grün nach blau, da spricht sicher nichts dagegen.



Entwurf: Maschinenlesbare Umweltplakette (alle Rechte frei gegeben)

Damit könnte man, [wie auch beim Klimaschutz](#), Emissions-Höchstgrenzen für kleinräumige Regionen festlegen und Autofahrer dynamisch nach Fahrten in regionalen Emissionsgebiet zur Kasse bitten. Einen Malus gibt es vor allem für Gegenden, wo viele Menschen wohnen. Also alles was gelb markiert ist auf der [UBA Karte](#) von 2016.



Also nicht primär nach Hubraum und Literverbrauch besteuern, sondern danach, wo die Abgase produziert werden.

Wer diesen Vorschlag schräg findet: Ich muss in München auch mehr Haftpflichtversicherung bezahlen als in Fürstenfeldbruck.

Und wer das Verfahren übertrieben findet: Eine City Maut würde es auch tun. London verlangt ab 11,50 Pfund pro Tag für die Einfahrt – also 15 € /Tag für jedes Auto, das sich innerhalb des Mittleren Rings aufhält.

Zu den teuren Mieten in München kämen dann auch noch die höheren Autokosten. Damit wird der weitere Zuzug nach München etwas gebremst, München wird wieder bezahlbarer für alle, die nicht unbedingt ein eigenes Auto fahren wollen. Pendeln geht natürlich weiterhin, wird aber sehr viel teurer werden. Der Mittlere Ring und die A99 werden wieder staufrei, wenn das Fahren dort mehr kostet mit dem Nebeneffekt, dass damit auch Emissionen vermindert werden. Ausweichrouten machen somit auch keinen Sinn, weil sich dann nur das Emissionsgebiet verschiebt. [H Kennzeichen?](#) [Pendlerpauschale?](#) [Fimenwagen Privileg?](#) [Rasen ohne Limit?](#) [Betrügereien bei den Emissionswerten?](#) [Immer grösser, immer schneller?](#) Luxus aus der Mitte des letzten Jahrhunderts.

Das Verursacher Prinzip ist schliesslich auch fair. Den festen Abfall kann man schliesslich auch nicht überall abladen, warum darf man das bei Abgasen? Nach der jahrelangen Fehlinvestition in den motorisierten Individualverkehr wäre es an der Zeit, [endlich Alternativen](#) zu schaffen. Das ist allerdings keine wissenschaftliche, sondern eine politische Forderung.

CC-BY-NC Science Surf accessed 02.02.2026 

---