

Keine saubere Sache

Trotz Umweltzone ist zuviel Stickstoffdioxid in der Luft / Technische Entwicklung zu langsam



Vor allem Dank der Diesel-Flotw überschritt Bremen auch im vergangenen Jahr wieder die Grenzwerte der Europäischen Union. Foto: F.T.Koch

Von Andreas Holling

BREMEN. Vor vier Jahren wurde die Umweltzone gestartet. Ihr Ziel: dreckige Autos, Busse und Lastwagen von der Innenstadt fernhalten und die Luftqualität in der City verbessern. Doch von Beginn an gab es auch Kritik am Konzept – am bürokratischen Aufwand und an dessen Wirksamkeit. Die Zahlen aus dem Umweltmessort geben den Skeptikern nun zumindest teilweise Recht.

Ist die Umweltzone in Bremen ein Erfolg? Über diese Frage debattieren Freunde und Feinde seit dem Start des Verkehrskonzepts im Januar 2009 leidenschaftlich – und selten frei von Ideologie. Brigitte Köhnlein hingegen möchte sich dazu derzeit nicht äußern. „Dazu muss man sich die Umweltzone nicht nur mal eben so anschauen, sondern das ganze wissenschaftlich auswerten“, erklärt die Sprecherin

des Umweltmessorts. Geschehen soll dies bis Mitte des Jahres. Dann werde die Auswertung vorliegen, sagt Köhnlein.

Ob dies den Skeptikern den Wind aus den Segeln nimmt oder die Debatte neu beflügelt, bleibt abzuwarten. Denn die veröffentlichten Messwerte lassen durchaus Zweifel an der Wechselwirkung von Umweltzone und Schadstoffen aufkommen.

Zum Beispiel beim Stickstoffdioxid: Auch 2012 übertraf Bremen den europäischen Grenzwert um rund zehn Prozent – gemessen am Dobbenweg. Damit bewegt sich die Konzentration am Verkehrsknoten seit rund sechs Jahren in Folge auf nahezu gleichem Niveau. Die weiteren stadtbremischen Messstationen an der Nordstraße und an der Graf-Moltke-Straße liefern seit vier Jahren konstante Werte – trotz Verschärfung der

Umweltzone und einem Einfahrverbot für Pkw mit roter oder gelber Plakette.

Ein ähnliches Bild bietet sich beim Feinstaub. Um die Menge an Kleinstpartikeln zu reduzieren, wurden 2009 die Pkw-Plaketten eingeführt. Dennoch ist ihr Anteil in der Atemluft an allen drei Stationen seit Jahren nahezu unverändert. Er liegt deutlich unterhalb der Grenzwerte.

Derlei Zahlen sind Wasser auf die Mühlen der Kritiker. „Wir haben erheblichen Zweifel an der Wirksamkeit und an der Verhältnismäßigkeit der Umweltzone“, so Olaf Orb, Verkehrsreferent der Handelskammer.

„Bremen muss nachbessern.“

Stephan Glinka,
BUND Bremen

Er unterstellt dem Konzept vor allem „Symbolkraft“ und fordert eine ergebnisoffene Prüfung der Erfolge. „Wenn die Effekte gering sind, muss man sich Aufwand und Nutzen genau anschauen.“

Skepsis herrscht auch bei den Umweltschützern. „Die Umweltzone ist zu klein, um wirklich wirksam zu sein“, meint Stephan Glinka vom Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND). Auch seien die Ausnahmeregeln für Busse und Lastwagen nicht nachvollziehbar. „Da muss Bremen nachbessern.“

Eine lokale Lösung hat das Umweltmessort aber derzeit nicht parat. Auch weil das giftige Gas in den Dieselmotoren von Autos sowie Lastwagen entsteht und auch von modernen Katalysatoren kaum gefiltert wird. „Der Kfz-Verkehr bleibt beim Stickstoffdioxid die Schadstoffquelle Nummer eins“, stellte Senator Joachim Lohse (Grüne) diese Woche klar. Seine Kritik: „Die technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen gehen zu langsam. Jetzt rächt sich, dass man in der Europäischen Union nicht frühzeitig schärfere Regeln durchgesetzt hat.“

Kommentar auf Seite 2

KOMMENTAR



Neue Idee benötigt

Von Andreas Holling

Ja, die Luft in Bremen ist in den vergangenen vier Jahren ein wenig besser geworden – vielleicht auch dank der Umweltzone. Doch der Einsatz kostete: Eine Million Euro mussten die Autobesitzer an der Weser allein in den Kauf der Schadstoffplaketten investieren – wenn sie denn eine erhielten.

Und der Erfolg? Die Idee der Umweltzone war 2009 gut. Sie zwang die notorisch umweltfeindliche einheimische Automobilindustrie mit ihrer Vorliebe für die selfressende Oberklasselimosinen zur Einführung von Partikelfiltern gegen den Feinstaub. Bis dato gab es diese vor allem in französischen Importmodellen.

Doch die Umweltzone hat ihren Zweck erfüllt und ist überholt. Fast alle Autos erhalten heute eine grüne Plakette. Auch ist der direkte Zusammenhang zwischen Feinstaub und bunter Plakette angesichts der seit Jahren konstanten Messwerte zumindest fraglich.

Gesucht wird ein neues Konzept, denn längst stellen Galle wie Stickstoffdioxid ein viel größeres Problem dar. Sie entstehen ebenfalls durch Dieselfahrzeuge – trotz Partikelfilter und Katalysator. Damit Bremen auch künftig durchatmen kann, brauchen wir einen neuen Ansatz: zum Beispiel eine City-Maut für spritvernichtende Geländewagen. [Seite 1](#)