

SCHADSTOFFE: BUNDESVERWALTUNGSGERICHT PRÜFT DIESEL-FAHRVERBOTE – STÄDTE SUCHEN ANDERE LÖSUNGEN

Oldenburg führt die Sünderliste an

VON PETER MLODOCH, HANNOVER

Hamel hat es geschafft. Die Stadt kam raus aus der Verbotszone: Die Stickoxid-Belastung ging 2017 gegenüber dem Vorjahr von 43 auf 39 Mikrogramm zurück. Auch Göttingen und Braunschweig, wo 2016 die Werte noch genau am Limit lagen, dürfen vorerst beruhigt sein: Sie konnten ihre Werte nach unten verbessern und sich so einen kleinen Puffer gegen Zwangsmaßnahmen verschaffen. Auch Bremen kann zunächst aufatmen. Weil 2017 im Stadtverkehr die Stickoxid-Belastung deutlich unter den kritischen Grenzwert fiel, droht hier in absehbarer Zeit kein Fahrverbot für Diesel-Autos. Die Messstation am Dobben erfasste im vergangenen Jahr einen Jahresmittelwert von 39 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. 2016 waren es noch 41 Mikrogramm. Erlaubt sind laut EU-Vorgabe höchstens 40 Mikrogramm. Einen Rückgang verzeichneten auch die Messgeräte an der Cherbourger Straße in Bremerhaven. Dort sank die Belastung von 37 auf 35 Mikrogramm.

Auf der Schadstoff-Sünderliste stehen in Niedersachsen noch Oldenburg mit 49 Mikrogramm, Hannover mit 48, Osnabrück mit 46 und Hildesheim auf 42 Mikrogramm. Diese Zahlen lagen allerdings allesamt unter denen von 2016. Damals hatte etwa die Landeshauptstadt noch 55 Mikrogramm zu beklagen. An allen 14 Verkehrsmessstationen in Niedersachsen sank die Belastung im Schnitt um 3,7 Mikrogramm, deutlicher als im Bundesvergleich mit einem Minus von 2,0. Kontrolluntersuchungen in kleineren Städten ergaben laut Umweltministerium in Hannover bisher keine Hinweise auf Grenzüberschreitungen.

„Wir brauchen dringend eine Hardware-Nachrüstung der Autos.“

Maria Krautzberger, Umweltbundesamt

Für Umweltminister Olaf Lies (SPD) Grund genug, seine bisherige Linie zu bekräftigen: „Fahrverbote für Dieselfahrzeuge sind nicht akzeptabel“, betonte der Ressortchef am Dienstag. „Die Ergebnisse zeigen, dass wir auf dem richtigen Weg, aber noch nicht am Ziel sind.“ Seine Rezepte für bessere Luft lauten: Umrüstung von Diesel-Pkw, Umstiegsprämien und intelligente Mobilitätskonzepte. „Ein attraktiver, klimaschonender ÖPNV ist dabei ein zentraler Baustein, ebenso wie moderne, umweltschonende Fahrzeuge.“ Die in den letzten Jahren begonnene Förderung zur Umrüstung und Umstellung der Busflotten in Niedersachsen zeige Wirkung und müsse weiter ausgebaut werden. Carsharing-Programme, neue Logistikkonzepte seien ebenso gefragt wie eine gute Fahrradinfrastruktur und flexible Ampelsteuerungen in den Städten.

Stickoxide schädigen die Atemwege und können Herz-Kreislauf-Krankheiten auslösen. Vor allem Asthmatikern und Allergikern macht das ätzende Reizgas zu schaffen. „Schuld sind vor allem die Diesel-Autos mit hohen Realemissionen, die oftmals erst in den vergangenen Jahren zugelassen wurden und in den Städten unterwegs sind“, erklärte die Präsidentin des Umweltbundesamtes (UBA), Maria Krautzberger. Die Maßnahmen des Diesel-Gipfels mit Software-Updates und Umtauschprämien reichten nicht aus, um die Luft in den Städten zu verbessern. „Wir brauchen dringend die Hardware-Nachrüstung der Autos und leichten Nutzfahrzeuge“, forderte die UBA-Chefin. „Nur so können wir die Gesundheitsbelastungen schnell und vor allem dauerhaft senken.“ Das Wort Fahrverbot nahm Krautzberger allerdings nicht in den Mund.

Laut Deutscher Umwelthilfe sind dagegen einzelne Streckensperrungen an den besonders betroffenen Hotspots unausweichlich,



Im Einsatz gegen den Feinstaub: In der baden-württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart wird in den frühen Morgenstunden rund um das Neckartor ein Sprühmittel ausgebracht. Ob die Maßnahmen helfen, die Luftqualität zu verbessern, wird laufend überprüft. FOTO: BERND WEISSBROD

um die Bevölkerung zu schützen. Um ein anderes Schadstoff-Problem ist es inzwischen ruhiger geworden: Feinstaub steht nicht mehr so im Fokus von Umweltschützern und Gesundheitspolitikern. In der Tat ging diese Belastung 2017 gegenüber den zehn Jahren zuvor zurück – weil offenbar das Wetter mitspielte und die Partikel in der Luft wegwehte. Einzig das berühmte Stuttgarter Neckartor, schon bei Stickoxiden in der Spitzengruppe, verletzte mit 45 Tagen die zulässige Grenze. Erlaubt sind lediglich 35 Tage, an denen der Mittelwert von 50 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft überschritten wird. Für Entwarnung sieht das UBA dennoch keinen Anlass, denn gemäß der Weltgesundheitsorganisation sollte an höchstens drei Tagen im Jahr dieser Wert erreicht werden. Doch dieses Ziel schaffen laut UBA 87 Prozent aller Messstationen nicht. Am Bremer Dobben waren es 14 Überschreitungstage, in Bremerhaven zehn, in Hamburg 16 und in Hannover 13. „Es bedarf also weiterer Anstrengungen von Bund, Ländern und Kommunen, um das Gesundheitsrisiko durch Feinstaub weiter zu verringern“, fordert die Umweltbehörde, ohne allerdings die Dieselmotoren ins Visier zu nehmen: „Zukünftig ist es verstärkt notwendig, besonderes Augenmerk auf die nicht-verbrennungsbedingten Partikelemissionen aus dem Abrieb von Bremsseiben, Kuppelungen und Reifen zu legen.“

Sauger, Kleber, Moos – Welche Maßnahmen helfen könnten

Es gibt es etliche Ideen, wie man entstandene Schadstoffe wieder aus der Luft holen kann. Eine Auswahl:

Nassstaubsauger: Um Deutschlands schmutzigste Straßenkreuzung, das innenstadtnahe Neckartor in Stuttgart, kurvt seit geraumer Zeit eine spezielle Kehrschneidemaschine. Im Kampf gegen gesundheitsschädlichen Feinstaub werden mit ihr Gehwege und Fahrspuren gespült und abgesaugt. Ein erster Test hatte ergeben, dass diese Art der Straßenreinigung positive Effekte auf die Feinstaubbelastung haben kann, hieß es bei der Stadt. Grobstaub wird weggeschafft, bevor er klein gemahlen als Feinstaub durch die Luft wirbelt. Im Sommer soll feststehen, was das Ganze wirklich bringt.

Kleber: Eine Lösung aus Calcium- und Magnesiumacetat (CMA) ging 2010 als Feinstaubkleber in die Stuttgarter Geschichte ein. Eine Weile lang war man sich sicher, dass diese Lösung, die eigentlich als Taumittel eingesetzt wird, auch in der Lage ist, die feinsten Partikelchen zu binden und zu Boden zu bringen. „Das hat nichts gebracht“, sagte der ehemalige Stadtklimatologe Ulrich Reuter heute. Man habe diese Idee nicht weiter verfolgt.

Moos: Versuche mit großen moosbewachsenen Ständern, sogenannten City-Trees, gibt es in etlichen deutschen Städten. In Stuttgart wird die Filterwirkung der feingliedrigen Landpflanze wissenschaftlich untersucht. Ergebnisse wurden für das Frühjahr versprochen. Moos sollen in der Lage sein, Teile des Feinstaubes festzuhalten, andere sogar in Pflanzenmasse umzuwandeln. An einer viel befahrenen vierspurigen Straße steht eine 300 Quadratmeter mit Moosen aus Freiburg behangene Metallwand. 560.000 Euro lassen sich Stadt und Land die Erforschung kosten. Einmal musste ein Drittel des Mooses bereits ausgetauscht werden, weil es abgestorben war. Ende April wird es abgehängt. Dann sollen Ergebnisse vorliegen.

Feinstaubfresser: Schwäbische Tüftelei steckt auch im Feinstaubfresser, der seit einiger Zeit durch Stuttgart kurvt. Ein Filterspezialist aus dem nahen Ludwigsburg hat seine Ideen gegen die Kleinstpartikel auf die Straße gebracht. Auf dem Dach sitzt ein dicker Feinstaubfilter, auch die Luft im Innenraum wird besonders gefiltert. Zum Einsatz kommt auch ein Bremsstaubfilter. Feinstaub stammt zu einem großen Teil nicht aus dem Auspuff, sondern auch von Bremsen- oder Reifenabrieb.

Filterasphalt: Auch Steinplatten sollen in der Lage sein, die Luft zu reinigen. Auf dem Kronprinzplatz in Stuttgart wurden beschichtete Platten verlegt, die angeblich Stickoxide binden, wie die Stadt mitteilte. Die Platten halten die Luftschadstoffe so lange fest, bis der nächste Regen sie in die Kanalisation schwemmt. Wissenschaftlich geklärt sei die Wirkungsweise von Titanoxid. Ob das vor Ort funktioniert, steht in den Sternen. Bottrop zumindest ist nach einem Modellversuch überzeugt. Auch Fassadenfarben sollen gesundheitsschädliche Stickoxide durch Sonneneinstrahlung in unschädliche Nitrate verwandeln können.

Feinstaubalarm: auch eine Erfindung aus Stuttgart. Als einzige Stadt in Deutschland weist die Schwabenmetropole die Bevölkerung auf allen Kanälen auf drohende Überschreitungen von Luftschadstoffen hin. Auch in dieser Woche sind die Autofahrer zum freiwilligen Umstieg auf Busse und Bahnen aufgerufen worden. Und Komfortkamine, die allein der Gemütlichkeit dienen, müssen ausbleiben. Die Wirkung für die Schadstoffreduzierung ist aber umstritten, das Bewusstsein schärft es aber vielleicht. Die Stadt Stuttgart meint zumindest, langsam besser zu werden. DPA

Es geht konkret um die Luftqualität in Stuttgart und Düsseldorf

VON FRANK-THOMAS WENZEL

Womit befassen sich die Richter am Bundesverwaltungsgericht überhaupt?

Sie überprüfen Entscheidungen der Verwaltungsgerichte in Düsseldorf und Stuttgart. Diese hatten aufgrund von Klagen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) entschieden, dass die von der EU vorgeschriebenen Luftreinhaltepläne für die beiden Städte unzulänglich sind, um die Grenzwerte beim giftigen Stickoxid (NO_x) einzuhalten. In Düsseldorf wurde entschieden, dass bei der Überarbeitung der Pläne Fahrverbote „ernstlich geprüft“ werden müssten. Das Stuttgarter Gericht bezeichnete die Verkehrsbeschränkungen sogar als „effektivste Maßnahme“ – der Gesundheitsschutz der Bürger sei dabei höher zu bewerten als die Interessen der Fahrer von Diesel-Autos. Zu viel Stickoxid in der Atemluft verursacht chronische Atemwegserkrankungen.

Wie hoch ist die Wahrscheinlichkeit, dass Fahrverbote als zulässig erklärt werden? Relativ hoch. Insbesondere das Stuttgarter

Gericht habe schon sehr gründlich und umsichtig gearbeitet, heißt es unter Insidern. Auch Oliver Wittig, Experte für Öffentliches Recht beim Beratungsunternehmen EY, hält es für die wahrscheinlichste Variante, dass das Bundesverwaltungsgericht die Entscheidungen der Vorinstanzen bestätigt.

Wann werden Fahrverbote ausgesprochen?

Das Bundesverwaltungsgericht selbst kann keine Fahrverbote aussprechen. Vielmehr müssten zunächst nur Düsseldorf und Stuttgart ihre Luftreinhaltepläne unverzüglich überarbeiten. „In dem Düsseldorfer Urteil wird als schnellstmöglich ein zeitlicher Orientierungsrahmen von einem Jahr definiert“, erläutert Wittig. Denkbar sei aber auch, dass die neuen Pläne schon im August/September in Kraft gesetzt werden. Sollten dann NO_x-Werte an bestimmten Messstellen noch deutlich über dem Grenzwert liegen, könnten im Herbst Fahrverbote erlassen werden. Aber auch eine Verzögerung bis ins Frühjahr 2019 ist denkbar.

Wo dürften Dieselaautos nicht mehr fahren?

Das kommt auf die jeweilige Situation in den Städten an. In Düsseldorf könnte die Corneliusstraße zeitweise für Dieselfahrzeuge gesperrt werden, die nicht die strenge Euro-6-Abgasnorm erfüllen – an der dortigen Messstelle wurden massive Überschreitungen registriert: 40 Mikrogramm NO_x sind pro Kubikmeter Luft im Jahresdurchschnitt erlaubt, 56 Mikrogramm waren es 2017. In Stuttgart könnten größere Areale der Innenstadt gesperrt werden, da dort an drei Messstellen der Grenzwerte gerissen wurde.

Was bedeutet das denn alles für andere Städte?

Viele Experten rechnen damit, dass andere Kommunen nachziehen müssen, da die DUH mit weiteren Klagen Druck machen will. Nach Berechnungen des Car-Instituts der Uni Duisburg-Essen wären zahlreiche Städte betroffen – darunter Berlin, Köln, Frankfurt, München, Hamburg, aber auch Wiesbaden, Mannheim und Mainz.

Wie können die Tabuzonen dem Autofahrer angezeigt und kontrolliert werden?

Das ist umstritten. Einerseits ist immer wieder zu hören, dass erst zusätzliche Verkehrsschilder eingeführt werden müssen. Die andere Position sei, so Wittig, dass man eine – zeitlich gegebenenfalls befristete – Umweltzone ausschließen könne, wobei die unbeschränkte Zufahrt mit der grünen Plakette für Diesel-Autos nicht gelten dürfe – mit Ausnahme beispielsweise der Euro-6-Fahrzeuge. Kontrollieren lasse sich das durch das Einrichten von Langsamfahrzonen, in denen Polizisten die vorbeifahrenden Fahrzeuge überprüfen.

Besteht nicht die Gefahr, dass alte Stinker die Verbotszonen umfahren, damit aber anderswo für mehr Belastungen sorgen?

Genau deshalb braucht es eine intelligente Planung in den Städten. Um die schlichte Verlagerung von Belastungen zu vermeiden, können größere Verbotszonen ausgewiesen. Das kann so weit gehen, dass ganze Innenstädte für alte Diesel gesperrt werden müssten. Deshalb warnen Bürgermeister davon, dass städtisches Leben weitgehend lahmgelegt werden kann.

Was passiert mit Fahrzeugen der Polizei, der Rettungsdienste und was mit Lieferwagen?

Klar ist, dass es Ausnahmegenehmigungen geben muss – für Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste. Komplizierter wird das bei Autos, die Apotheken mit Medikamenten beliefern oder bei Fahrzeugen von Lieferdiensten und Handwerkern: Viele können sich die Komplett-Erneuerung ihrer automobilen Flotten nicht leisten. Das könnte zu komplizierten Diskussionen führen.

Welche Rolle spielt die mögliche Hardware-Nachrüstung von Pkw?

Car-Direktor Ferdinand Dudenhöffer hält die Nachrüstung älterer Diesel mit zusätzlichen Katalysatoren für unerlässlich, um die Grenzwerte zu erreichen. Ähnlich sieht es EY-Verkehrsexperte Peter Fuß. „Der Druck im Kessel wächst.“ Deshalb brauche es darüber hinaus eine konzentrierte Aktion. Dazu zähle insbesondere ein besserer ÖPNV. Wichtig sei, die aktuelle Verunsicherung der Autofahrer zu beseitigen. Das sei letztlich im Interesse der Autobauer, da sie auch in Zukunft saubere Diesel verkaufen wollten.