

Eine Umweltzone hat Osnabrück bereits – doch die beeindruckt nicht alle. Foto: Friso Gentsch/dpa

Eine Stadt erstickt

Osnabrück hat ein Abgasproblem: Jahr um Jahr übersteigt der Mittelwert an Stickstoffdioxid den EU-Grenzwert. Die Deutsche Umwelthilfe drängt auf ein Fahrverbot, während die Stadt an einem neuen „Luftreinhalteplan“ laboriert

Von Harff-Peter Schönherr

Betrugsdiesel. Michael Hagedorn, Fraktionsvorsitzender der Grünen im Osnabrücker Stadtrat, sagt dieses Wort oft. Er sagt es mahnend, zornig, frustriert. Natürlich hat er es auch am 27. Februar gesagt – an diesem Tag erklärt das Bundesverwaltungsgericht Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge für statthaft. „Es kann nicht sein, dass die Gesundheit der Anwohner betroffener Straßen noch weiter unter den Betrugsdieseln leiden muss.“ Das Leipziger Urteil stärke das „Recht auf gute Luft“.

Gute Luft? Wer die in Osnabrück atmen will, wohnt besser am Stadtrand. Oder in der Nähe der „Grünen Finger“, auf die sich die Stadt so stolz gibt, obwohl die aus der „freien Landschaft“ in sie hineinragenden Wald-, Landwirtschafts- und Grünflächen Stück um Stück schwinden. Das Hauptproblem: In Osnabrück übersteigt der Jahresmittelwert an Stickstoffdioxid (NO₂) die 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft (µg/m³), die seit 2010 EU-weit einzuhalten sind, deutlich – und zwar seit es den Grenzwert gibt. Wer sich durch die NO₂-Werte klickt, die das Lufthygienische Überwachungssystem Niedersachsens für Osnabrück online stellt, ist alarmiert.

An Tagen wie dem 22. März zum Beispiel. Maximum: 76, um 16 Uhr. Zwölf Stunden vorher waren es nur 17. Dennoch: Das Unbehagen bleibt. Seit 2010 hat Osnabrück zwar eine Umweltzone. Aber dem NO₂ war so nicht beizukommen.

Hauptverursacher sind Dieselfahrzeuge. Mehr als jeder dritte der 80.000 PKW der Stadt ist eines. Plus LKW, plus Busse, plus Pendler-PKW, plus Kleintransporter. Die Osnabrücker Werte sinken zwar. Der Jahresmittelwert von 2017 war mit 44 µg/m³ der niedrigste, den die Verkehrsstation am innenstädtischen Schloßwall je Maß – 35.000 Autos pro Tag rauschen hier durch. 2016 lag der Messwert bei 47 µg/m³, 2015 bei 50,

„Das ist oft ein Kampf gegen Windmühlenflügel. Es ist unhalbar, das nicht in den Griff zu kriegen“

Frank Otte, Stadtbaurath Osnabrück

2006 gar noch bei 61. Andererseits hat Osnabrück nach Oldenburg die höchsten Werte von ganz Niedersachsen.

Entwarnung kann es also nicht geben. Denn schon die Höhe des Grenzwerts ist ein Problem. Thomas Lob-Corzius, Osnabrücker Kinder- und Jugendarzt, spezialisiert auf Allergologie und Umweltmedizin, sagt: „Anfang 2017 erschien eine Meta-Analyse, in der 41 weltweit durchgeführte Studien bewertet wurden: Danach stieg das relative Risiko, Asthma zu entwickeln, um 48 Prozent, wenn die mittlere jährliche Belastung über 30 µg/m³ lag.“ Und es geht nicht nur um Asthma, auch um Herz-Kreislauferkrankungen und Hyperaktivität bei Kindern.

Drei Mess-Stellen gibt es in Osnabrück. Eine am Stadtrand, zwei in der Innenstadt. Der Rest ist Hochrechnung, Annahme. Nicht, dass in Osnabrück niemand wüsste, was geschehen muss, damit der NO₂-Wert schnell und nachhaltig sinkt. Aber für unpopuläre Maßnahmen sind Ratsmehrheiten schwer zu organisieren. Und Diesel-Halter zur freiwilligen Hardware-Nachrüstung zu bewegen, kann man vergessen. Einer, der an diesem Tanz auf

dem Vulkan manchmal verzweifelt, ist Detlev Gerds, Fachbereichsleiter Umwelt und Klimaschutz: „Klar, man könnte jetzt strengere Fahrverbote aussprechen. Der Effekt wäre rein rechnerisch sofort zu spüren. Aber solange ich die Verbotseinhaltung nicht kontrolliere, ist das reiner Aktionismus.“ Kontrollen setzen Kennlichkeit voraus – die blaue Plakette, die noch in den Sternen steht. Aber selbst wenn sie käme: Warum sollte es mit ihr besser funktionieren als mit der derzeit gültigen grünen, ohne die niemand die Osnabrücker Umweltzone befahren darf – theoretisch? Nur zehn Verstöße ahndet die Polizei pro Jahr, nur 1.000 der Ordnungsdienst des Ordnungsamts.

Detlev Gerds winkt ab: „Die blaue Plakette ist sinnvoll, aber wer die jetzt einführt, verscherzt es sich mit vielen. Also kriegen wir sie wahrscheinlich erst, wenn der Großteil der Euro-5-Diesel ausgemustert ist. Vorher traut sich das keiner.“ Fest steht allerdings: Osnabrück muss sich bewegen. Geschieht das nicht, droht eine Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH). Die DUH hat Osnabrück zwar Aufschub gewährt, weil eine Aktualisierung des Luftreinhalteplans der Stadt ansteht. Aber nach dem Leipziger Urteil hat die DUH auch in Osnabrück nachgefasst. Wie weit die Überlegungen zur Drosselung des NO₂-Werts seien? Ende der Meldefrist ist der 26. März.

Osnabrück hat geliefert. Gut, ein Fahrverbot steht in ihrem Plan bislang nicht. Und der Plan passiert nicht vor Mai den Rat. Außerdem ist er gerade in der Bürgerbeteiligungsphase: Bis zum 21. April nimmt der Fachbereich Umwelt und Klimaschutz Stellungnahmen entgegen. „Als eine davon betrachten wir das Fahrverbot, das die DUH fordert“, sagt Detlev Gerds.

Automatisch droht eine Klage dadurch aber nicht. Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH, sagt, dass das ergänzende Material, das die Stadt kürzlich eingereicht hat, „sehr substanzvoll“ aussieht. „Die Stadt nimmt den Dialog mit uns offenbar sehr ernst, das ist anzuerkennen.“ Und vielleicht geht es in Osnabrück ja wirklich ohne Fahrverbot. Es ist schließlich keine der Städte jenseits 50 µg/m³ aufwärts, bei denen Fahrverbote wohl unumgänglich sind.

„Am liebsten wäre es uns natürlich, alle Städte wären einsichtig“, sagt Jürgen Resch von



der DUH. „Dann könnten wir es uns sparen, zu klagen.“ Aber realistisch ist das nicht. „Wir haben ein toughes Gerichtsprogramm vor uns.“ Verloren hat die DUH bisher keines dieser Verfahren.

Neun Maßnahmen zur Einhaltung der NO₂-Grenzwerte listet der aktuelle Entwurf des Osnabrücker Luftreinhalteplans auf. Sie sollen helfen, den Grenzwert „bis spätestens 2022“ zu unterschreiten und reichen vom Einsatz von Elektro-Bussen über ein LKW-Verbot bis zur umweltsensitiven Verkehrslenkung. 2022? Nicht nur für Tobias Demircioglu vom Osnabrücker Kreisverband des ökologisch orientierten Verkehrsclubs Deutschland (VCD) dauert das zu lange: „Der motorisierte Individualverkehr muss stark eingeschränkt werden. Und das schnell.“

Der VCD würde sich an einer Fahrverbots-Klage der DUH gegen die Stadt beteiligen. Eine Citymaut könnte Demircioglu sich vorstellen, eine Nahverkehrsabgabe für Firmen an neun Vollzeitbeschäftigten.

Diesel adé

Umfrage: 43 Prozent der BürgerInnen finden laut einer Umfrage des Meinungsforschungsinstituts YouGov Fahrverbote für Diesel-Pkws gut oder sogar sehr gut. Genauso viele meinten bei einer Befragung im Auftrag der dpa, Dieselfahrverbote wären in bestimmten Kommunen schlecht oder eher schlecht.

Fahrverbot: Nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig von Ende Februar sind Diesel-Fahrverbote in Städten grundsätzlich zulässig. Die beklagten Städte Düsseldorf und Stuttgart müssten aber ihre Luftreinhaltepläne auf Verhältnismäßigkeit prüfen, urteilte das Gericht.

Grenzwerte: Diesel der Euro-6-Norm dürfen maximal 80 Milligramm Stickoxid-Schadstoffe pro Kilometer Fahrt ausstoßen. (dpa, taz)

„Und die Preise für ÖPNV müssen fallen – radikal!“

Auch Stadtbaurath Frank Otte hätte gern bereits gehandelt: „Unhaltbar, das nicht in den Griff zu kriegen.“ Stattdessen fühlt er sich wie Don Quixote: „Das ist oft ein Kampf gegen Windmühlenflügel.“ Aber Otte ist zugleich Verwalter. „Bund und Land geben leider keine klaren Linien vor. Die Städte sind da alleingelassen.“ Dazu kommen politische Kräfte in der Stadt, für die jede Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs den „Untergang des Abendlands“ bedeute, so Gerds. Der Bund Osnabrücker Bürger* (BOB) etwa, der da mit der CDU konform geht. Der BOB-Abgeordnete Ralph Lübke glaubt, Mobilität bleibe „immer individuell“.

Aber mit der DUH sollten sich beide nicht anlegen. Im Februar hat die für die Studie „Decke auf, wo Atmen krank macht“ an 559 Messorten Deutschlands die NO₂-Belastung erhoben. 89 Prozent der Messstellen zeigten „gesundheitlich bedenkliche Belastungen“ von über 20 µg/m³.

südwest

Easy livin'

„Summertime, and the livin' is easy“, wollten schon George Gershwin und Janis Joplin uns weismachen. Und fast wären wir drauf reingefallen, aber zum Glück gibt es Gesine Meisner. Mit der Umstellung auf die Sommerzeit, weiß die FDP-Europaabgeordnete aus Niedersachsen, „gibt es 25 % mehr Herzinfarkte, 12 % mehr Depressionen und 15 % mehr Krankmeldungen.“ Auch die Tiere litten: „Kühe geben 10 % weniger Milch, die Wildunfälle häufen sich.“ Und wer immer noch bestreiten will, dass der Weltuntergang nahe ist, dem schleudert die Freidemokratin aus Wennigsen am Deister entgegen, dass die Sommerzeit auch „zu schlechteren Leistungen in Schule und Beruf“ führe. Kaum zu glauben: Die FDP kann noch schlechter werden? Am Ende geht sie noch über den Deister. And the livin' would be easy again.