

Deutschlandfunk – Hintergrund

06.01.2015 18:40 Uhr

URL dieser Seite: http://www.deutschlandfunk.de/urbane-stickstoffbelastung-tatenlos-gegen-atemgifte.724.de.html?dram:article_id=307998



Auch an der Hamburger Max-Brauer-Allee werden die zulässigen Grenzwerte für Stickstoffdioxid regelmäßig überschritten. (picture alliance / dpa / Foto: Angelika Warmuth)

URBANE STICKSTOFFBELASTUNG

Tatenlos gegen Atemgifte

Von Axel Schröder

Seit mehr als zehn Jahren werden an vier Hamburger Straßenzügen stark überhöhte Stickstoffkonzentrationen gemessen. Die Forderung des Hamburger Verwaltungsgerichts, den Luftreinhalteplan zu überarbeiten, will die Stadt nicht akzeptieren - weil aus ihrer Sicht schon genug getan wird.

Der Blick durch die Schallschutzfenster fällt auf die Hamburger Max-Brauer-Allee. Morgens um zehn fließt der Verkehr auf zwei Spuren stadteinwärts und auf zwei Spuren raus aus der Stadt, in Richtung Elbe. Matthias Pätzold wohnt hier. Er steht am Fenster, dreht den Griff, lässt den Lärm ins Wohnzimmer fluten:

"Autos, Autos, Autos. Vierspurige Straße - direkt eine Bushaltestelle unterm Fenster. Also auch da ständig was los. Paar Meter weiter eine größere Kreuzung. Darum ist hier immer viel los. Auch mit stehenden Autos. Die Sachen, die man halt riechen kann, kriegt man natürlich mit, wenn man das Fenster aufmacht. Und die Stoffe, die man nicht riechen kann, kriegt man halt erst mit, wenn man es liest."

Das, was man nicht sofort riechen kann, ist das Stickstoffdioxid, kurz: Stickoxid oder: NO₂. Aus den Auspuffrohren Tausender Autos, Lkw, Busse und Motorräder. Schon seit mehr als zehn Jahren werden an vier Hamburger Straßenzügen stark überhöhte Stickstoff-Konzentrationen in der Atemluft gemessen. Nach den Vorgaben der Weltgesundheitsorganisation dürfen in einem Kubikmeter Luft nicht mehr als 40 Mikrogramm des giftigen Gases enthalten sein. Seit 2010 gilt dieser Grenzwert auch in der Europäischen Union. Und wird seitdem in drei Dutzend deutschen Großstädten überschritten. In Hannover, München, Stuttgart und Berlin liegen die Stickstoffdioxid-Werte an viel befahrenen Straßen über 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. In Hamburg, an der Max-Brauer-Allee werden im Jahresdurchschnitt sogar über 60 Mikrogramm des Atemgifts gemessen.



Die Wirkung einer Überdosis Stickstoffdioxid auf den menschlichen Organismus ist gut erforscht: vor allem Kinder, Jugendliche und alte Menschen reagieren auf das Gas mit Schleimhautreizungen. (AP)

Matthias Pätzold schließt das Wohnzimmerfenster, serviert Kaffee in der Küche. Zusammen mit dem Bund für Umwelt und Naturschutz hat er gegen die Stadt Hamburg geklagt, will die Einhaltung der Grenzwerte gerichtlich durchsetzen lassen. Anders, so scheint es, lässt sich der SPD-Senat unter dem Ersten Bürgermeister Olaf Scholz nicht zum Handeln bewegen. Denn bekannt ist das Problem schon seit Jahren. Und auch die Anzahl derer, die den überhöhten NO₂-Werten ausgesetzt sind, so Volker Dumann von der Hamburger Umweltbehörde.

"Das ist in einem Gutachten dargelegt worden, das wir selbst in der Umweltbehörde gemacht haben. Das wären über den Daumen gepeilt fast eine Viertelmillion, fast 220.000. Man muss aber eines dabei berücksichtigen: Das sind statistische Werte. Man hat also einfach die Straße genommen, die belastet ist und hat die Einwohner dazugerechnet und dann diesen Wert gefunden."

Erhöhte Diabetesgefahr

Die Wirkung einer Überdosis Stickstoffdioxid auf den menschlichen Organismus ist gut erforscht: vor allem Kinder, Jugendliche und alte Menschen reagieren auf das Gas mit Schleimhautreizungen. Asthmatische Beschwerden treten bei den Betroffenen heftiger auf. Nach Studien der Helmholtz-Gesellschaft steigt die Gefahr, an Diabetes zu erkranken, wenn dauerhaft zu viel Stickstoffdioxid eingeatmet wird.

Im Verfahren vor dem Verwaltungsgericht ging es Matthias Pätzold und dem BUND darum, den Luftreinhalteplan der Hansestadt überprüfen zu lassen. Und die Kläger konnten dabei auf die stadteigenen Messdaten verweisen. 20 Meter vor Pätzolds Haustür entfernt steht einer von 17 im Stadtgebiet verteilten Messcontainern, durch den die Grenzwertüberschreitungen lückenlos dokumentiert sind. Das Urteil der Verwaltungsrichter war deshalb auch keine Überraschung: Die Stadt Hamburg, urteilten die Richter Anfang November, muss ihren Luftreinhalteplan nachbessern. Ganz zufrieden mit dem Etappensieg vor Gericht ist Manfred Braasch, der Hamburger Landeschef des BUND, trotzdem nicht:

"Das Gericht ist der Auffassung, dass Hamburg mehr tun muss, um die Luft in der Stadt zu verbessern. Das ist ein klarer Auftrag. Und deswegen verwundert uns schon, dass die Stadt Hamburg ohne Kenntnis der Begründung, die ja noch kommen soll, jetzt schon in die Berufung geht."

Die Stadt Hamburg, so scheint es, lässt sich weder von den durch die EU-Kommission festgesetzten Grenzwerten, noch von den eigenen Gerichten beeindrucken. Dabei gäbe es Möglichkeiten für die Stadt, das Problem der zu hohen Stickstoffdioxid-Emissionen zu lösen, glaubt Manfred Braasch:

"Wir vom BUND sprechen hier von einem Instrumenten-Mix. Man muss das wirklich breit aufstellen! Man fängt an natürlich bei den üblichen Dingen wie "Attraktivitätssteigerung des ÖPNV", beim Fahrradverkehr ist noch viel Luft nach oben. Dann geht es weiter mit "Tempo 30"-Zonen – Berlin macht es vor, Berlin ist doppelt so groß wie Hamburg. Umweltzonen sind in Hamburg noch nicht eingeführt worden. In 48 deutschen Städten gibt es eine Umweltzone. Hannover hat es wegen der Stickoxide eingeführt."



Innerhalb der Umweltzonen sind nur noch schadstoffärmere Fahrzeuge erlaubt (dpa / Daniel Naupold)

In Berlin, Stuttgart und Hannover sinken seit Einführung einer Umweltzone die Stickoxid-Werte. In Berlin und München wird das Tempo auf einigen Straßen begrenzt, auf 50 oder 30 Kilometer pro Stunde, um die Werte in den Griff zu bekommen. Der Hamburger Senat verfolgt dagegen eine andere Politik: weitermachen, wie bisher. Die zuständige Umweltsenatorin Jutta Blankau taucht zu dem Thema ab. Zwei Anfragen für ein Interview bleiben erfolglos. Die Senatorin schickt ihren Pressesprecher Volker Dumann vor.

"Es gibt mehrere Forderungen der Umweltverbände, die immer wieder hochkommen: City-Maut, Umweltzone, Tempo 30, Stadtbahn. Alle diese Sachen sind durchgeprüft worden. Wir meinen: Die bringen nichts. Was wir brauchen, ist viel mehr und viel besserer öffentlicher Personennahverkehr. Da ist die Stadt wirklich dran."

Und dazu kommen all die anderen Maßnahmen des Hamburger Luftreinhalteplans, so Behördensprecher Volker Dumann: Schadstoffarme und schadstofffreie Linienbusse, Fahrradverleihstationen und Radfahrstreifen auf den Straßen oder neue Stromzapfsäulen für die wenigen Elektroautos auf Hamburgs Straßen. Anders ausgedrückt: Die Forderung des Hamburger Verwaltungsgerichts, den Luftreinhalteplan zu überarbeiten, mehr zu tun für bessere Luft, will die Stadt nicht akzeptieren, weil aus ihrer Sicht schon genug getan wird. Zwar würden die Stickoxid-Grenzwerte nicht eingehalten, aber immerhin – das belegen die städtischen Messwerte – fallen die Überschreitungen Jahr für Jahr geringer aus, argumentiert die Umweltbehörde. Dank des bestehenden Luftreinhalteplans:

"Der tut's wirklich! Es sind 80 Maßnahmen. Die letzte interessante ist gewesen, dass in Altona der Landstromanschluss eingeweiht worden ist. Und wird also dann eingeschaltet, wenn die Schiffe kommen und dann können die endlich ihre Motoren abschalten und es ist leise und vor allem wird kein Rauch mehr ausgestoßen."

Allerdings ist nicht der Hafen, sind nicht die Schiffe für die zu hohen NO₂-Emissionen an den vier Hamburger Hotspots verantwortlich. Die Stickoxid-Belastung in der Max-Brauer-Allee geht zu 75 Prozent auf den Autoverkehr zurück. Nachzulesen im 200 Seiten starken Luftreinhalteplan der Stadt. Warum es der Senat aber so strikt ablehnt, die Hamburger Luft entweder durch eine Umweltzone, durch Tempo 30 oder eine City-Maut zu verbessern, erklärt Volker Dumann so:

"Umweltzone ist aber auch deswegen ein Problem, weil sie immer Ausnahmen zulassen müssen. Genauso wie bei der City-Maut. Bei der Umweltzone und der City-Maut müsste man beispielsweise Feuerwehr, Krankenwagen, Polizei, Anlieferer, die müssten trotzdem rein. Egal, welche Autos die fahren. Denn man kann keine Existenzen vernichten, dadurch, dass man Umweltzonen einrichtet."

Ganz ohne Einschränkungen wird sich der Stickoxid-Gehalt allerdings nicht drücken lassen, so Marcel Langner vom Umweltbundesamt:

"Letzten Endes müssen alle Maßnahmen auch darauf zielen, dass sie den motorisierten Straßenverkehr reduzieren. Und das würden sie auch erreichen, wenn sie eine City-Maut einführen. Denn eine City-Maut führt ja dann dazu, dass dann weniger Fahrzeuge in die Stadt einfahren."

Hamburgs Autofahrer sollen geschont werden

Das Problem der City-Maut: Bisher fehlt dafür eine bundesgesetzliche Grundlage. Auf eigene Faust dürfen die deutschen Kommunen keine Maut auf ihren Straßen erheben. Bekannt ist die Stickoxidproblematik schon seit rund zehn Jahren. Seitdem hat die Hansestadt zwar Dutzende Bundesratsinitiativen auf den Weg gebracht. Darunter war aber keine Initiative, die die Einführung einer City-Maut möglich gemacht hätte. Hamburgs Autofahrer und Hamburgs Gewerbetreibende, Ladenbesitzer, die auf Lieferverkehre angewiesen sind, sollen geschont werden. Auch die einflussreiche Hamburger Handelskammer lehnt alle Eingriffe in den Autoverkehr strikt ab. Ohne die wird es aber nicht gehen, so Manfred Braasch vom BUND:

"Natürlich muss man auch vor ordnungspolitischen Maßnahmen nicht zurückschrecken, die möglicherweise in den Autoverkehr massiv eingreifen. Aber davor hat offensichtlich der aktuelle Senat dann auch Angst."

Was Behördensprecher Volker Dumann natürlich bestreitet. Trotzdem warnt er davor, die Hamburger Autofahrer, die vielen zehntausend Pendler, mit neuen Ideen zur Verkehrslenkung zu überfordern:

"Diese Sache mit dem Auto ist auch ein Kulturfaktor. Um diese Veränderungen hinzubekommen, da muss man wirklich lange dran arbeiten! Den Leuten zu sagen: "Es ist für viele eurer Mitbewohner oder Mitmenschen oder Mitbürger ein Gesundheitsproblem! Also lass das Auto stehen!" Der Prozess in diesem Lande wird sehr, sehr lange dauern, ehe man das hinbekommt!"

Vor allem aber könne das Hamburger NO₂-Problem gar nicht durch den Hamburger Senat gelöst werden, erklärt der Behördensprecher. Die EU-Grenzwerte, so Volker Dumann, können gar nicht eingehalten werden:

"Das größte Problem sind aber leider Dieselfahrzeuge. Als die EU-Richtlinie, die wir jetzt umzusetzen haben, in die Welt gesetzt wurde, war der Anteil von Dieselfahrzeugen wesentlich weniger als heute. Ungefähr die Hälfte bis noch weniger. Das hat sich jetzt verdoppelt und noch mehr."

Das Sorgenkind Diesel-Fahrzeug

Und diese Dieselfahrzeuge stoßen viel mehr Stickstoffdioxid aus als benzingetriebene Autos. Deshalb müsse die Bundesregierung handeln und die Steuer auf Dieseldieselkraftstoff anheben, fordert Volker Dumann. Dann würden sich weniger Menschen für einen Diesel entscheiden, die Stickoxid-Werte würden sinken. Das zweite Problem: Die von der EU vorgeschriebenen Abgastests seien fehlerhaft, so Volker Dumann. Tatsächlich sind diese Tests schon seit Jahren in der Kritik. Sie finden unter Laborbedingungen statt, die mit dem realen Fahrbetrieb kaum etwas zu tun haben. Die Folge: Der Schadstoffausstoß eines Diesel-Autos fällt im realen Fahrbetrieb viel höher aus als vorher im Labor gemessenen. Sogar die derzeit schärfste Abgasnorm – "Euro 6" – verspricht mehr als sie halten kann. Übersetzt heißt das: Viel zu viele Dieselfahrzeuge stoßen mehr Schadstoffe aus als gedacht.

"Und das können wir nicht alleine. Da müssen Brüssel und Berlin mit ran. Sonst geht es einfach nicht!"

Das Problem dabei: Aus Berlin und Brüssel können die Hamburger keine Hilfe erwarten. Auf Nachfrage beim Bundesumweltministerium heißt es: Zwischen dem Bundesverkehrs-, dem Bundesfinanzministerium und dem eigenen Ressort herrscht der Konsens: An der Dieselbesteuerung werde sich nichts ändern. Und auch auf Brüssel kann der Hamburger Senat nicht hoffen. Zwar sollen in zwei Jahren die Vorschriften für Abgastests reformiert werden, aber die aktuellen Grenzwertüberschreitungen akzeptiert Brüssel nicht. Im Gegenteil: Die EU-Kommission hat wegen der vielen deutschen Städte, in denen die Stickoxidgrenzwerte nicht eingehalten werden, gerade ein sogenanntes Pilotverfahren gegen die Bundesrepublik eingeleitet. Enrico Brivio ist Sprecher der EU-Kommission und erklärt den europäischen Standpunkt:

"Die Kommission denkt, dass zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden können! Auch in Hamburg ist das so. Und diese zusätzlichen Maßnahmen müssen ergriffen werden, um die Grenzwerte einzuhalten. Also wurde am 2. September ein Pilot-Brief an die Bundesrepublik geschickt. Das ist noch kein Vertragsverletzungsverfahren, sondern es geht darum, unsere Gründe darzulegen. Und nun warten wir auf eine Antwort aus Deutschland."

Der Hamburger Standpunkt ist in Brüssel schon seit Jahren bekannt. Als vor fünf Jahren die Stickoxid-Grenzwerte der EU in Kraft traten, war klar, dass viele deutsche, viele europäische Großstädte diese Werte nicht sofort einhalten werden können. Fünf Jahre Aufschub, bis Ende 2014, bekamen deshalb die Länder, deren Kommunen erklären konnten, wie sie nach diesen fünf Jahren den Stickoxid-Grenzwert einhalten könnten. Fast 50 deutsche Kommunen verschärften ihre Luftreinhaltepläne, führten Umweltzonen und Tempolimits ein. Auch der Hamburger Senat stellte einen Antrag auf Fristverlängerung. Allerdings mit der Ansage, dass man - erstens - keine weiteren Maßnahmen zur NO₂-Reduzierung plane und - zweitens - auch danach die Grenzwerte nicht einhalten werde. Eine erstaunlich sture Haltung sei das, findet Bas Eickhout, Mitglied der Grünen-Fraktion im EU-Parlament:

"Das ist wirklich lächerlich! Die Kommission hat gesagt: Wir geben nur den Ländern – es geht immer um die Mitgliedsstaaten – nur den Ländern mehr Zeit, die einen ernsthaften Plan verfolgen. Man muss doch einen Aktionsplan haben, wie diese Ziele erfüllt werden können. Und wenn man diesen Plan dann hat, erst dann bekommt man einen Aufschub. Wenn aber eine Stadt sagt: "Wir hätten gern mehr Zeit, aber wir haben keinen Aktionsplan!", dann hat man ein Problem! "

Die Stadt Hamburg hat damit aber zunächst kein Problem. Denn direkter Druck auf den Hamburger Senat kann die Kommission nicht ausüben. Nur auf die Bundesrepublik, so Enrico Brivio. Und macht einen Vorschlag, welche zusätzlichen Maßnahmen die Hamburger Luft besser machen würden:

"Sie haben ein Problem mit Stickstoffdioxid. Und es gibt verschiedene Quellen dafür. Und was wir sagen können, ist, dass ein Element sein könnte, sich um den Verkehr zu kümmern. Einige deutsche Städte haben zum Beispiel Umweltzonen eingerichtet: Berlin, Stuttgart, Leipzig, viele, viele Städte in Deutschland sind diesen Weg gegangen. Aber am Ende müssen die Städte das entscheiden und die Mitgliedsstaaten. Sie können den Verkehr begrenzen, der die Umwelt am meisten verschmutzt. Zu dieser Maßnahme könnte man raten."

Das Antwortschreiben auf den letzten Brief aus Brüssel, übermittelt vom Bundesumweltministerium, hat der Hamburger Senat Anfang Dezember abgeschickt. Neue Vorschläge, zusätzliche Maßnahmen zur Senkung der Stickoxid-Emissionen sind darin nicht enthalten. Der Senat verfolgt gegenüber Brüssel die gleiche Strategie wie gegenüber dem Hamburger Verwaltungsgericht: Wir machen schon sehr viel, der Luftreinhalteplan wirkt. Und mehr – eine Umweltzone, Tempo 30 oder eine City-Maut – kann man nicht tun. Ob sich die EU-Kommission damit zufrieden gibt, ist offen. Falls nicht, könnte nach dem Pilotverfahren ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik eingeleitet werden. Möglich wäre das, wenn jetzt, nach der seit Jahresbeginn abgelaufenen fünfjährigen Schonfrist, nachgewiesen wird, dass die NO₂-Werte in deutschen Städten immer noch nicht eingehalten werden. Ob es tatsächlich zu diesem Verfahren, an dessen Ende Strafzahlungen stehen könnten, kommt? Der grüne EU-Parlamentarier Bas Eickhout wagt eine Prognose:

"Ein sensibles Thema ist das! Gerade zum jetzigen Zeitpunkt. Weil die Kommission weiß, dass sich die Luftqualität in vielen Städten verbessern muss! Das ist wichtig für die europäischen Bürger. Auf der

anderen Seite wissen sie, dass es eine sehr schwierige Sache ist, gerade für die größeren Mitgliedsstaaten. Für Großbritannien oder Deutschland. Bisher hat die Kommission ihnen immer wieder Zeit gegeben. Aber das wird aufhören. 2015 sind die fünf zusätzlichen Jahre um. Dann muss es aufhören. Und dann wird die Kommission handeln müssen."

"Das kommt einem irgendwie absurd vor"

Aber erst einmal wird abgewartet, werden die neuesten Stellungnahmen der deutschen Städte zum Thema geprüft. Erst dann wird über die Einleitung eines Vertragsverletzungsverfahrens entschieden. Zurück in der Max-Brauer-Allee in Hamburg. Bei Mathias Pätzold, der sich nicht recht darüber freuen kann, dass das Verwaltungsgericht auf seine Initiative hin den Hamburger Senat zum Handeln aufgefordert hat. Die Stadt hat Berufung eingelegt, der Rechtsstreit geht weiter. Obwohl niemand bestreitet, dass die Stickoxid-Grenzwerte nicht eingehalten werden, dass EU-Recht gebrochen wird.

"Ja. Das kommt einem irgendwie absurd vor. Weil man sich dann halt fragt: Was brauche ich eine Politik, wenn sie nicht, wenn sie es einfach nicht anpackt."

Ein mögliches Vertragsverletzungsverfahren der EU könnte fünf, sechs Jahre dauern. Fünf, sechs Jahre, in denen sich die Hamburger Luft so weit verbessert haben wird, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Das beteuert der Hamburger Senat. Fünf, sechs Jahre, in denen Mathias Pätzold, in denen rund 200.000 Hamburger Stickoxidkonzentrationen über dem Grenzwert einatmen müssen, sobald sie vor die Haustür treten.

Weiterführende Information

Wirkungsgrad von Umweltzonen [http://www.deutschlandfunk.de/wirkungsgrad-von-umweltzonen.697.de.html?dram:article_id=244383]
(Deutschlandfunk, Umwelt und Verbraucher, 23.04.2013)

Bremen verschärft Umweltzone [http://www.deutschlandfunk.de/bremen-verschaerft-umweltzone.697.de.html?dram:article_id=78819]
(Deutschlandfunk, Umwelt und Verbraucher, 02.01.2012)

Klage für saubere Luft [http://www.deutschlandfunk.de/klage-fuer-saubere-luft.697.de.html?dram:article_id=223719](Deutschlandfunk, Umwelt und Verbraucher, 09.10.2012)

Deutschlandradio © 2009-2015