

Regierung freut sich über sauberere Luft

Der Stickoxid-Grenzwert wird in weniger Städten überschritten. Auch Feinstaubbelastung nimmt ab

Von **Malte Kreutzfeldt**

Der Bundesumweltministerin war die Freude anzumerken: „Die Ergebnisse sind endlich mal erfreulich“, sagte Svenja Schulze (SPD) am Dienstag, als sie die aktuellen Zahlen zur Luftqualität in Deutschland vorstellte. Die Werte zeigen tatsächlich in allen Bereichen eine Verbesserung: Die bisher vorliegenden Daten zeigen, dass der Grenzwert für das gesundheitsschädliche Stickstoffdioxid (NO₂) im vergangenen Jahr nur noch in 19 Städten überschritten wurde. Wenn alle Messstationen ausgewertet sind, dürfte diese Zahl noch auf 25 bis 30 steigen – aber auch das wäre nur etwa halb so viel wie die 57 Städte, in denen der Grenzwert 2018 überschritten wurde. „Das ist ein beachtlicher umweltpolitischer Erfolg“, sagte Schulze. Und der sei durch verkehrspolitische Maßnahmen erreicht worden, nicht etwa durch veränderte Messstandorte, erklärte die Umweltministerin – ein Seitenhieb auf CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer, der in der Vergangenheit gefordert hatte, Schadstoffmessungen in größerer Entfernung zur Straße vorzunehmen.

Die Überschreitung des EU-Grenzwerts von 40 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter Luft hat dazu geführt, dass zahlreiche Städte nach Klagen vor allem der Deutschen Umwelthilfe (DUH) in einzelnen Straßen oder ganzen Zonen Fahrverbote für ältere Diesel erlassen mussten. Zudem unterstützt der Bund Kommunen bei der Umrüstung von Bussen und anderen Fahrzeugen. Und: Einzelne Hersteller spielen bei Fahrzeugen mit überhöhten Stickoxidwerten neue Software auf.

Alle diese Maßnahmen trugen laut Umwelt-

„Wir hätten schon längst die Grenzwerte einhalten können“

Dirk Messner, Umweltbundesamt

bundesamt (UBA) aber nur zu einem geringen Teil zum Rückgang der Stickoxidwerte bei. Den weitaus größten Einfluss hatte die Erneuerung der Fahrzeugflotte. Denn während Autos mit der Abgasnorm 6 c, die als Neuwagen noch bis zum vergangenen August zugelassen werden durften, den Grenzwert von 80 Milligramm NO₂ pro Kilometer in der Realität um das 7-Fache überschritten haben, halten die neuesten Diesel mit der Abgasnorm 6 d Temp den vorgeschriebenen Wert tatsächlich ein. „Das zeigt, dass wir schon längst die Grenzwerte in den Städten hätten einhalten können, wenn bereits ältere Diesel-Pkw sauber gewesen wären, und zwar nicht auf dem Prüfstand, sondern real auf der Straße“, kommentierte UBA-Präsident Dirk Messner.

Einen Rückgang gab es auch bei der Konzentration des noch deutlich gesundheitsschädlicheren Feinstaubes. Hier wurden die geltenden EU-Grenzwerte erstmals an allen Messstationen eingehalten. Das reiche aber nicht noch nicht aus, sagte UBA-Chef Messner. Denn die europäischen Grenzwerte sind doppelt so hoch wie die Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation (WHO). „Um die Gesundheit der Menschen zu schützen, sollten die Feinstaubgrenzwerte strenger werden“, forderte er. Würden die WHO-Empfehlungen gelten, würden bei besonders feinen Partikeln (PM10) die Jahresmittelwerte an mehr als der Hälfte der Messstationen überschritten.

Der ökologisch orientierte Verkehrsclub Deutschland (VCD) begrüßte den Rückgang der Schadstoffwerte, sieht darin aber „keinen Grund zum Aufatmen“. Neben den politischen Maßnahmen habe auch der milde Winter zum Rückgang beigetragen, sagte VCD-Experte Michael Müller-Gönnert. Vorerorts lägen die Werte weiter über dem EU-Grenzwert. „Wir brauchen daher dringend Maßnahmen zur weiteren Reduktion der Schadstoffbelastung“, forderte er. Der europäische Verband nachhaltiger Verkehrsorganisationen Transport & Environment wies zudem darauf hin, dass auch neue Diesel Probleme bereiten. Aktuelle Tests hätten einen hohen Ausstoß von besonders kleinen Partikeln ergeben, die in offiziellen Tests bisher nicht gemessen werden. Zudem gebe es kurzfristig sehr hohe Schadstoffwerte, wenn die Filter gereinigt werden. Hier müssten die Regeln verschärft werden.

meinung + diskussion 12

Zahl des Tages

700 Millionen Euro

„Sabine“ oder „Sabinchen“? Normaler Wintersturm oder Bote des Klimawandels? Für die deutschen Versicherer ist der Orkan der vergangenen Tage „ein mittelstarkes Ereignis, wie es alle drei bis vier Jahre vorkommt“. Der Versicherungsmakler Aon geht von einem versicherten Schaden von bis zu **700 Millionen Euro** in Deutschland aus. Es sei richtig gewesen, Eisenbahnen, Flugzeuge oder Fähren nicht fahren zu lassen: Die Maßnahmen „könnten dazu beigetragen haben, dass die Schäden nicht deutlich höher ausgefallen sind.“ Der Orkan „Kyrill“ im Jahr 2007 kostete die Branche nach heutigen Werten etwa 3 Milliarden Euro.

Tui spürt Boeing-Krise

Der weltgrößte Reisekonzern erwartet keine baldige Auslieferung des Unglücksfliegers 737 Max. Er profitiert von der Insolvenz des Konkurrenten

Das Flugverbot für den Unglücksflieger Boeing 737 Max trübt weiterhin das Geschäft des weltgrößten Reisekonzerns, Tui. „Der Ausfall bedeutet einen enormen wirtschaftlichen Schaden“, sagte Tui-Chef Fritz Jousseen bei der Hauptversammlung am Dienstag in Hannover. Hoffnung macht Tui dagegen der Reiseabsatz im Sommer, der nach der Insolvenz des Rivalen Thomas Cook deutlich steigen soll.

Die Boeing-Krise belaste den Tui-Konzern in diesem Jahr mit rund 350 Millionen Euro, sagte Jousseen. Im vergangenen Geschäftsjahr waren es rund 300 Millionen Euro. „Das sind sehr hohe Werte, sie liegen aber für dieses Jahr innerhalb unserer Prognose.“ Derzeit werde mit Boeing über Schaden-

ersatz verhandelt. Für das laufende Geschäftsjahr bis Ende September geht Tui von einem Gewinn zwischen 850 Millionen und 1,05 Milliarden Euro aus.

Besserung ist bei den Fliegern noch nicht in Sicht. „Wir erwarten in diesem Geschäftsjahr keine Auslieferung der Max-Jets mehr“, sagte Jousseen. Bis zu 34 Flugzeuge des Typs 737 Max müsse Tui dieses Jahr ersetzen. Der Tui-Chef sicherte aber zu: „Wir fliegen unseren Flugplan und streichen keine Flüge.“

Die Buchungen zeigten, dass das operative Geschäft nach der Insolvenz von Thomas Cook gut laufe. Nach dem Ende von Cook habe Tui „praktisch sofort deren Hotels in unser Programm aufgenommen“. Der Januar 2020 sei zudem „der mit

Abstand beste Buchungsmonat der Firmengeschichte“ gewesen, sagte Jousseen. „Der Reisemarkt in Deutschland und Großbritannien wird voraussichtlich schrumpfen, aber wir werden Marktanteile gewinnen.“

KritikerInnen monieren die Art des Tourismus, an der Tui verdient. So protestierte die Tierrechtsorganisation Peta vor der Tui-Arena mit Videos aus Delfinarien und Slogans wie „Tui profitiert vom Leid der Orcas“. Auch das wachsende Kreuzfahrtgeschäft stößt Umweltschützern sauer auf. Die Geschäfte von Tui seien „derzeit nicht mit den Zielen des Pariser Klimaschutzabkommens vereinbar“, sagte Daniel Rieger von der Naturschutzorganisation Nabu vor der Hauptversammlung. (dpa)



Mahnwache für eine von einem abbiegenden Lkw getötete Radfahrerin in Berlin-Kreuzberg
Foto: Christian Mang

Alarmgeräte in Lkws könnten Leben retten

Vertreter von Radlern und Logistikbranche fordern in einem gemeinsamen Positionspapier mehr Sicherheit im Verkehr und den Einbau von Abbiegeassistenten in Laster

Aus Berlin **Sara Wess**

Auf der Straße stehen sie sich oft angstvoll und wütend gegenüber, auf der politischen Ebene versuchen ihre Vertreter jetzt erstmals den Schulterschluss: Der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) und der Bundesverband Güterkraftverkehr, Logistik und Entsorgung (BGL) haben gemeinsame Forderungen für mehr Sicherheit im Straßenverkehr vorgelegt. In einem Positionspapier fordern die beiden Interessenverbände den Umbau zu sicheren Kreuzungen, getrennte Grünphasen an Ampeln für Radfahrer und Autos sowie die zügige Ausrüstung möglichst aller Lkw mit Abbiegeassistentensystemen.

Vor allem rechts abbiegende Laster können für Radfahrer lebensbedrohlich sein. Seit Anfang dieses Jahres sind in Deutschland sechs Menschen von abbiegenden Lkws getötet worden, jährlich sind es 30 bis 40. Frauen, Kinder und ältere Menschen seien bei dieser Art Fahrradunfall deutlich überrepräsentiert, erklärte ADFC-Bun-

desgeschäftsführer Burkhard Stork bei der Vorstellung des gemeinsamen Positionspapiers in Berlin. „Es trifft in der Regel die schwächeren Verkehrsteilnehmer. Das Klischee, dass sich Fahrradkurier von hinten an Lkws vorbeischlingeln und erfasst werden, stimmt nicht“, betonte er. An den Lkw-Fahrern geht das nicht spurlos vorbei. Im Falle eines Unfalls litt auch die Lkw-FahrerInnen unter den Folgen, sagte BGL-Vorstandssprecher Dirk Engelhardt. „Wenn ein Fahrer so einen Unfall verursacht, ist er traumatisiert und kann seinen Beruf wahrscheinlich nie wieder ausüben.“

Der Einbau von Abbiegeassistenten in Lkws kann Unfälle verhindern. Diese Geräte warnen den Fahrer mit akustischen und optischen Alarmsignalen, wenn sich im toten Winkel eine Person befindet. Sie bremsen das Fahrzeug jedoch nicht selbstständig. Aktuell sind nach Angaben der Verbände erst etwa fünf bis zehn Prozent der deutschen Lkws mit einem Abbiegeassistenten ausgestattet. „Noch gibt es die Assistenten nicht ab-

Werk“, sagte Engelhardt. „Es gibt nur Nachrüstungen.“ Kostenpunkt der Nachrüstungen: 1.500 bis 3.000 Euro. Die Hersteller der Nutzfahrzeuge hätten zu spät reagiert, auf EU-Ebene seien nötige Vorgaben für Lkws zu lange verzögert worden. ADFC-Geschäftsführer Stork macht dafür den früheren Verkehrsminister Ale-

„Es trifft in der Regel die schwächeren Verkehrsteilnehmer“

Burkhard Stork, ADFC-Geschäftsführer

xander Dobrindt (CSU) verantwortlich. „Uns fehlen vier Jahre, weil Dobrindt nicht gehandelt hat“, sagte er. Dobrindts Nachfolger und Parteifreund Andreas Scheuer dagegen habe unmittelbar nach seinem Amtsantritt gehandelt und einen Fördertopf für den Einbau von Abbiegeassistenten eingerichtet – der in Kürze abgerufen war. „Was er da auf den Weg gebracht hat, begrün-

den wir sehr“, sagte Stork. Neben Abbiegeassistenten fordern die Verbände Änderungen an der Verkehrsinfrastruktur. Sie wollen Kreuzungen, bei denen die Verkehrsströme von Fahrzeugen und Fahrrädern räumlich getrennt werden, unterschiedliche Grünphasen für verschiedene Verkehrsteilnehmer und sichere Anfahrtsrouten bei großen innerstädtischen Bauvorhaben. Geld sei genug da, sind sich die Verbände sicher.

„Das Klimapaket der Bundesregierung, das an vielen Stellen für unzureichend gehalten wird, ist es im Radverkehr nicht“, sagte Stork. Bis 2023 sind im Bundeshaushalt 900 Millionen Euro für radverkehrspolitische Maßnahmen vorgesehen. Zusätzlich gebe es Geld für Länder und Kommunen. „Jeder Bürgermeister und jede Bürgermeisterin kann morgen mit ihrer Stadtverwaltung besprechen, was sofort geht, zum Beispiel Ampeln umprogrammieren“, erklärte Stork. „Keine Kommune muss im Moment aus finanziellen Gründen darauf verzichten.“

meinung + diskussion 12