

Dieselboom treibt die Stickoxidwerte nach oben

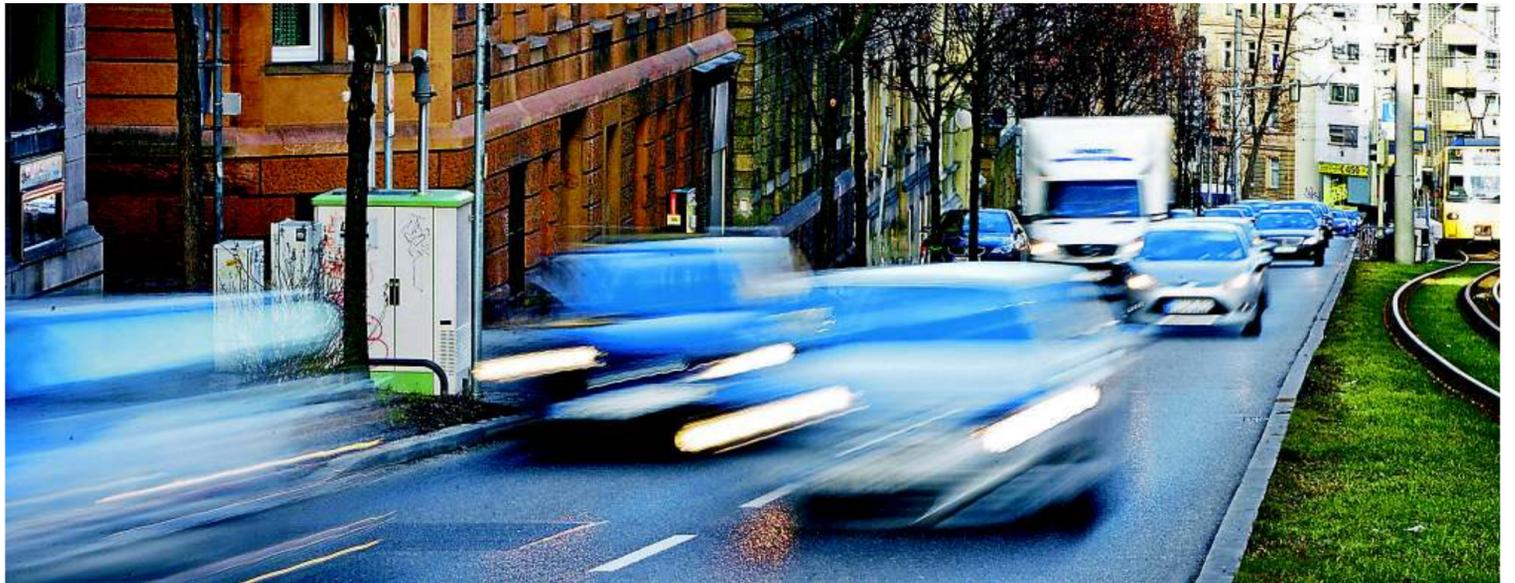
Luftqualität Die Feinstaubwerte sind nicht nur im Bereich der Messstationen, sondern auch in vielen Straßenzügen in der City zu hoch. Daran ändert das vom 1. März an geltende Durchfahrverbot für Lastwagen kaum etwas. Die EU-Kommission bemängelt, dass in Stuttgart viel zu wenig gegen die dicke Luft getan wird. Von Wolfgang Schulz-Braunschmidt

In der Hohenheimer Straße reißt der dichte Fahrzeugstrom kaum ab. Rund 35 000 Fahrzeuge passieren werktäglich kurz vor der Einmündung der Etzelstraße die unauffällige Feinstaub- und Messstation. Deren hochempfindliche Sensoren registrieren immer höhere Stickstoffdioxidwerte (NO₂). Der Stundenmittelwert von 200 Mikrogramm NO₂ je Kubikmeter Luft wurde bis gestern bereits 103-mal überschritten – dabei sind im ganzen Jahr nur noch 18 „Fehlritte“ gesetzlich erlaubt.

Auch beim krebserregenden Feinstaub hat die Hohenheimer Straße viel zu viel zu bieten. Bis Ende Januar wurde das Tageslimit von 50 Mikrogramm dort bereits an 14 Tagen überschritten. Damit liegt die Hohenheimer Straße ganz dicht hinter dem Neckartor, wo die Luft bis Ende Januar schon an 22 Tagen zu „dick“ war – erlaubt sind 35 Tage im Jahr.

„Die Grenzwerte dürften auch 2010 wieder deutlich überschritten werden“, sagt Ulrich Reuter, Leiter der Abteilung Klimatologie im Umweltamt. Die Konzentrationen seien schon jetzt sehr hoch, obwohl es seit dem Jahreswechsel keine besonders schadstoffträchtige Inversionswetterlage gegeben habe. Der vom Regierungspräsidium zum 1. März angekündigte neue Aktionsplan, der unter anderem ein Durchfahrverbot für Lastwagen und vorgezogene Fahrverbote für Wagen mit roter und gelber Plakette enthält, wird laut Reuter an dieser Schadstoffmisere kaum etwas ändern. „Beim Feinstaub bringt der neue Aktionsplan einen Rückgang von rund zehn, bei den Stickoxiden von bis zu 20 Prozent“, erklärt der Fachmann. Das drücke die Feinstaubschwaden, die 2009 mit 112 Überschreitungstagen um mehr als 300 Prozent über dem Erlaubten gelegen hätten, aber nicht einmal in die Nähe des Grenzwerts.

Bei den in den vergangenen Jahren kontinuierlich gestiegenen Stickoxidwerten gibt es erst recht keine Entwarnung. „Es



Stickoxide ohne Ende: die Überwachungsstation an der Hohenheimer Straße misst Tag für Tag viel zu hohe Werte dieses Schadstoffs.

Foto: Michael Steinert

hätte früher mehr getan werden müssen“, betont Reuter. Bereits 2005 sei bekannt gewesen, dass von 2010 an ein strenger Grenzwert für NO₂ gelten werde. „Es wurde versäumt, die Belastung durch engere Vorgaben schrittweise zu verringern.“

Die steigenden Stickoxidwerte sind für den Fachmann auch das „Ergebnis des Dieselbooms“. Die Statistik gibt ihm recht. Von 2006 bis 2009 ist der Anteil der Selbstzähler bei den Personwagen in Stuttgart von 39,5 auf 46 Prozent gestiegen. Entsprechendes dürfte für die von außerhalb kommende Pendlerflotte gelten. „Ein Selbstzähler mit grüner Plakette stößt elfmal so viel Stickoxide wie ein Benziner mit gleichem Aufkleber aus“, erklärt Reuter.

Bei modernen Dieselfahrzeugen mit Rußfilter und Ökikatalysator komme das NO₂ direkt aus dem Auspuff. „Auch Lastwagen tragen maßgeblich zum hohen NO₂-Ausstoß bei, weil sie etwa zehnmals so viele Stickoxide wie ein Diesel-Pkw emittieren.“

Der Fachmann Reuter weiß, dass die Schadstoffwerte natürlich nicht nur im Bereich der Messstationen am Neckartor und der Hohenheimer Straße weit über dem Limit liegen. „Unsere Berechnungen zeigen, dass der zulässige NO₂-Jahresmittelwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft auf dem Cityring und anderen Hauptverkehrsverbindungen überschritten ist.“ Und in den meisten dieser Straßenzüge seien auch die Feinstaubwerte an mehr als

an den gesetzlich zulässigen 35 Tagen im Jahr viel zu hoch.

Auch der EU ist die Luft in Stuttgart schon zu lange zu dick. Die Kommission hat dem Regierungspräsidium und der Stadt die Rote Karte gezeigt: Brüssel lehnt eine bis Mitte Juni 2011 verlängerte Frist zur Einhaltung des Feinstaub-Tagesgrenzwerts ab. Laut den vom Städtetag herausgegebenen „Europa News“ vom 10. Februar sind in dem Antrag der Bundesregierung „Maßnahmen aufgeführt, die nicht erwarten lassen, dass die Grenzwerte nach Ablauf der verlängerten Frist erreicht werden können“. Im Klartext: Brüssel meint, dass am Neckar zu wenig gegen gesundheits-schädliche Rußpartikel getan wird.

Kommentar

Feinstaub-Rüffel

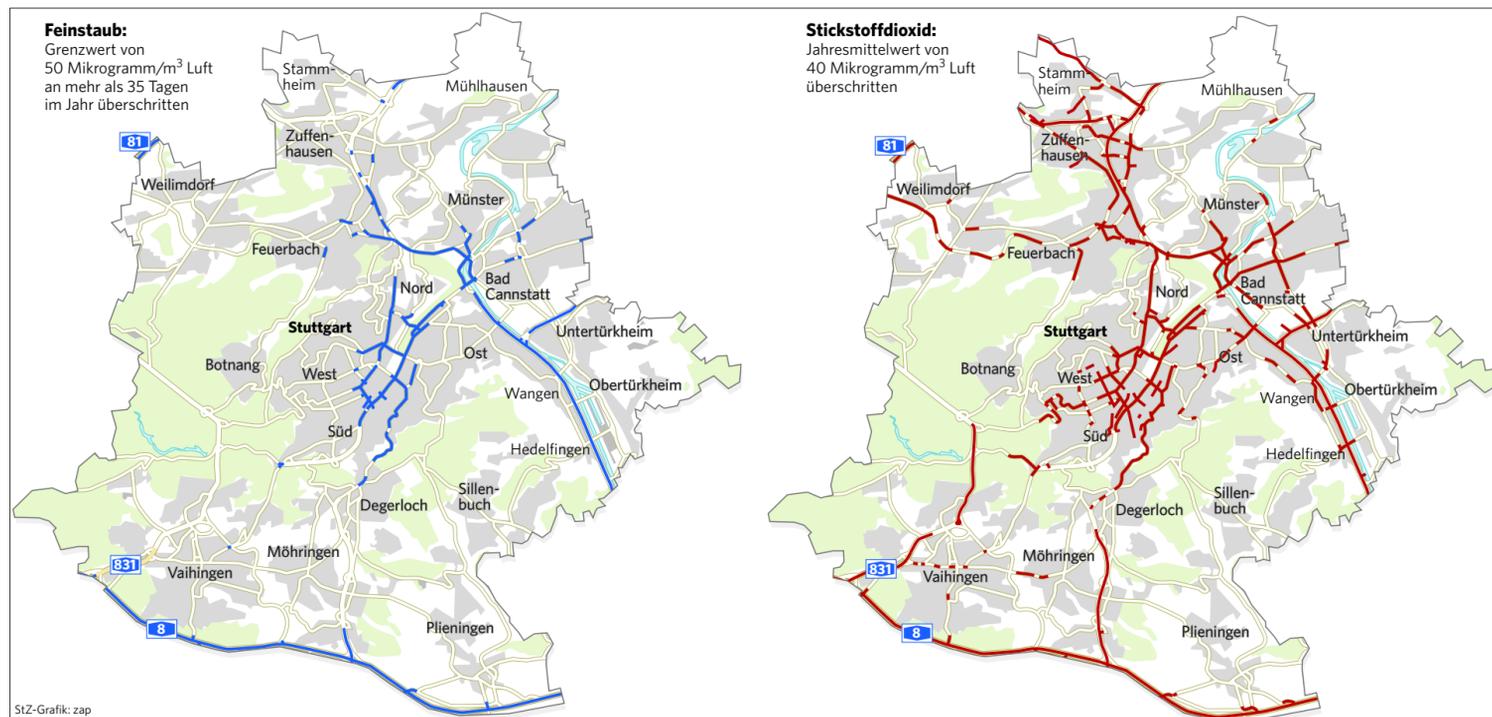
EU-Richtlinie Stuttgart kann sich schon mal auf weitere Klagen einstellen.
Von Wolfgang Schulz-Braunschmidt

Gut sieben Wochen sind seit der Jahreswende erst vergangen. Die kurze Zeitspanne hat allerdings ausgereicht, um in der Hohenheimer Straße den Grenzwert für Stickstoffdioxid, der nur noch 18 Stunden im Jahr erreicht werden darf, bereits um fast 600 Prozent zu überschreiten. Und ein Ende der Misere ist wegen des anhaltenden Dieselbooms auf den Straßen nicht in Sicht. Denn vor allem moderne Selbstzähler, deren Zulassungszahlen nicht nur in Stuttgart in den zurückliegenden Jahren kräftig gestiegen sind, liefern den Schadstoff NO₂ direkt aus dem Endrohr fix und fertig frei Messstation.

Diese Entwicklung war bereits vor Jahren abzusehen. Doch statt die NO₂-Werte, wie gesetzlich verlangt, stufenweise zu senken, um den seit Anfang des Jahres geltenden Grenzwert einhalten zu können, wurde in den zurückliegenden Jahren nicht einmal etwas gegen die stetig steigenden Stickoxidkonzentrationen getan. Und beim Feinstaub begnügte man sich damit, bei der EU eine Fristverlängerung für das Erreichen des Grenzwerts zu beantragen.

Dieser Plan ist allerdings gründlich danebengegangen. Wer die Hände beim Kampf gegen die Partikel in den Schoß lege, der werde nicht auch noch mit einer Ausnahmeregelung belohnt, lautet die Botschaft aus Brüssel. Der Feinstaub-Rüffel dürfte vor allem dem Regierungspräsidium, dessen gerichtlich verordneter Aktionsplan gegen die Partikelschwaden zum 1. März in Kraft tritt, kaum gefallen haben. Denn mit ihrem Nein bescheinigt die EU-Kommission der Aufsichtsbehörde, zu wenig gegen die schädlichen Partikel unternommen zu haben. Die nächste Klage kommt deshalb ganz bestimmt – und die Begründung dafür hat Brüssel bereits geliefert.

FAST ÜBERALL IN DER STUTTGARTER INNENSTADT SIND ZU VIELE STICKOXIDE UND RUSSPARTIKEL IN DER LUFT



„Schadstoffbelastung nicht mit Taschenspielertricks schönen“

Interview Der Experte Jürgen Resch von der Deutschen Umwelthilfe hält den Versuch mit Feinstaubkleber für wenig sinnvoll.

Stuttgart gehört zu den ersten deutschen Großstädten, die eine Umweltzone eingeführt haben. Doch das Schadstoffproblem bleibt ungelöst – im Jahr 2009 wurde am Neckartor der EU-Grenzwert für Feinstaub an 112 Tagen überschritten – erlaubt sind 35. Nun wird versucht, die Partikel mit einem Feinstaubkleber zu binden. Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe (DUH) in Berlin, äußert sich im StZ-Interview kritisch über den Versuch und den Nutzen von Umweltzonen.

Herr Resch, in welchem Ausmaß gehen denn die Feinstaubschwaden in Großstädten mit Umweltzonen zurück?

Berlin, das ernsthaft Maßnahmen gegen die Feinstaubbelastung ergriffen hat, konnte eine Reduktion von knapp 20 Prozent erreichen. Das halte ich für einen relativ hohen Wert, wenn man bedenkt, dass

Berlin erst jetzt zum Jahreswechsel die Umweltzone richtig scharf gestellt hat. Seit dem 1. Januar ist nur noch Autos mit grüner Plakette die Einfahrt erlaubt.

Was muss man sich denn unter Feinstaub überhaupt vorstellen?

Man muss zwischen Feinstaub und ultrafeinem Feinstaub unterscheiden. Im Feinstaub in der sogenannten Größe PM 10 ist ein relativ großer Anteil an natürlichen Dingen, etwa Blütenpollen oder Sand aus der Sahara enthalten. Die sind gesundheitlich weniger problematisch. Eine Gefahr sind vor allem ultrafeine Partikel, die in erster Linie aus dem Straßenverkehr stammen. In Berlin hat die Umweltzone diese verkehrsbedingten Feinstäube um ein Fünftel reduziert. Die neuen Fahrverbote sollen nochmals 20 Prozent bringen.

Das Neckartor in Stuttgart gilt als Deutschlands schmutzigste Kreuzung. Können die

Partikel dort mit einem Feinstaubkleber wirkungsvoll gebunden werden?

Davon halte ich wenig. Da kann man ja gleich vorschlagen, ein Kondom über den Sensor zu ziehen, der die Feinstaubwerte am Neckartor misst. Es ist doch absurd, direkt an der Messstelle mit solchen Taschenspielertricks die Messwerte zu schönen. Ganz Stuttgart kann sicher nicht mit einer klebrigen Lösung besprüht werden. Das Regierungspräsidium, das Land und die Stadt Stuttgart sind vom Verwaltungsgericht zu verschärften Maßnahmen verurteilt worden. Es war das erste Mal, dass ein von der DUH vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig erstrittenes Grundsatzurteil vor Ort angewandt wurde. Stuttgart sollte sich ein Beispiel an der armen Bundeshauptstadt nehmen und ebenfalls strengere Fahrverbote verhängen.

Vom 1. Juli an dürfen Wagen mit roter Umweltplakette nicht mehr in Stuttgart fahren. Reicht das aus, ist die Umweltzone damit scharf genug gestellt?

Die Stuttgarter Umweltzone soll ja nicht richtig scharf gestellt werden. Die DUH fordert, dass noch in diesem Jahr nur noch Wagen mit grüner Plakette verkehren dürfen. Gerade wegen der permanent hohen Werte am Neckartor muss Stuttgart sich ernsthaft bemühen, die Feinstaubwerte zu reduzieren.

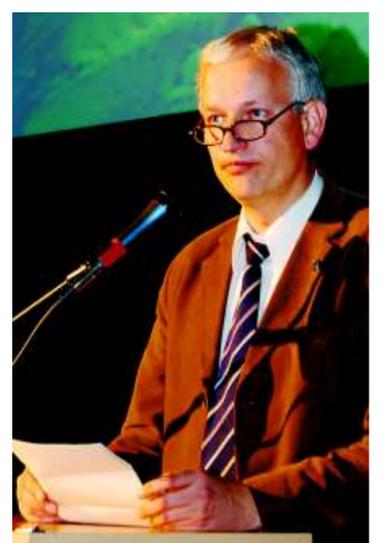
„Stuttgart sollte ebenso strenge Fahrverbote wie Berlin verhängen.“

Jürgen Resch, Deutsche Umwelthilfe

Für den Tübinger Oberbürgermeisters Boris Palmer wirbeln Umweltzonen nur Staub und Beschwerden auf. Lässt sich Feinstaub mit viel Bürokratie verringern?

Es wäre erheblich einfacher gewesen, schon vor zehn Jahren der Autoindustrie aufzuerlegen, Partikelfilter und Antistickoxidsysteme einzubauen. Das hat der Bund wegen des Widerstands der Autoindustrie aber nicht geschafft. Nun müssen die Dreckschleudern mit Partikelfiltern nachgerüstet werden. Jeder Autohalter muss sich im Klaren sein, dass es „freie Fahrt“ zukünftig nur für Fahrzeuge mit grüner Plakette gibt.

Die Fragen stellte Stefan Jehle.



Jürgen Resch bezeichnet den Einsatz des Feinstaubklebers als Augenwischerei. Er fordert mehr Fahrverbote. Foto: Kisors/DUH