

Neue Umweltzonen

„Niemand hat das Recht, andere zu gefährden“

18 Städte machen dieses Jahr Ernst: Weil sie ihre Bürger vor gesundheitsschädlichem Feinstaub schützen wollen, werden Autos mit hohem Schadstoffausstoß aus den Citys ausgesperrt. Andreas Troge, Präsident des Umweltbundesamts, rechtfertigt die heiß diskutierten Fahrverbote.

Interview: Wolfgang Roth

SZ: Was bringen in einer Millionenstadt Fahrverbote für ein paar tausend Autos? Ist das ein geeignetes Mittel, die Gesundheitsgefahren für die Bewohner spürbar abzubauen?

Troge: Es bringt im ersten Zug nicht allzu viel, aber man muss bei so einschneidenden Maßnahmen wie Fahrverboten schrittweise vorgehen. Am Ende könnte eine um fünf bis zehn Prozent geringere Belastung stehen. Man sollte dabei nicht immer nur die Nachteile für eine bestimmte Gruppe sehen, die Besitzer von sauberen Fahrzeugen haben dafür Vorteile. Und es muss auch klar sein, dass niemand das Recht hat, die Gesundheit anderer vorsätzlich oder fahrlässig zu gefährden.

SZ: Feinstaub wird über große Entfernungen verfrachtet. Besteht nicht die Gefahr, dass sich mit solchen Schutzzonen nur die Quellen verlagern, aber die Gesamtbelastung fast gleich bleibt?

Troge: Mit Einzelmaßnahmen kann man immer nur einen Teil des Problems lösen. Um das Risiko wirklich zu verringern und nicht nur zu verlagern, braucht man ein Bündel von Maßnahmen, etwa eine City-Logistik, wie sie in Regensburg angestrebt wird, etwa den flächendeckenden Einsatz von Erdgas-Leicht-Lkw. Es bleiben auch die sekundären Feinstäube, also die Partikel, die sich erst nach und nach durch die Reaktion von Gasen bilden und über große Entfernungen hinweg auswirken.

SZ: Wie kommt man denen bei?

Troge: Das betrifft Industrieanlagen in ganz Europa, und wir müssen auch an diese Quellen ran. Das geht in erster Linie durch den effizienteren Einsatz von moderner Technik und mit Hilfe erneuerbarer Energie.

SZ: Weil viele Leute etwas gegen den Klimawandel tun wollen und den kohlendioxidneutralen Brennstoff Holz wiederentdecken, boomen die einst verpönten Kaminöfen. Die Baumärkte sind seit geraumer Zeit voll mit solchen Angeboten. Das erhöht die Belastung zusätzlich.

Troge: In der Tat sind diese sogenannten Kleinf Feuerungsanlagen eine bedeutende Schadstoffquelle, ihr Ausstoß an Feinstaub ist in Deutschland etwa so hoch wie aus den Motoren der Lkw und Pkw. Deshalb ist eine Verordnung geplant, die Grenzwerte vorschreibt. Soweit diese nicht schon durch die Konstruktion erreicht werden, müssen nach einer langen Übergangszeit Filter eingebaut werden. Aber jede Stadt hat andere Bedingungen, die Ursachen für hohe Partikeldichte sind unterschiedlich.

SZ: Nicht nur Rußteilchen, auch Stickstoff und Lärm setzen der Bevölkerung zu. Können die Umweltzonen Teil eines Konzepts sein, den Autoverkehr in den Städten generell zurückzudrängen?

Troge: Wir brauchen weniger Autoverkehr, dafür mehr Fußgänger, mehr Radfahrer und mehr Öffentlichen Personennahverkehr. Davor können wir uns langfristig nicht drücken. Aber wenn sie auf die City-Maut anspielen - dieses Instrument ist dort weniger geeignet, wo wir in den Städten mehrere Zentren haben wie zumeist in Deutschland. Außerdem ist die Maut nicht selektiv, sie unterscheidet nicht zwischen Fahrzeugen mit unterschiedlicher Schadstoffbelastung.

SZ: Sind die Deutschen besonders eifrig, wenn es um Fahrverbote und ähnliche Restriktionen geht?

Troge: Keineswegs. Ich will nicht autoritäre Staaten wie Singapur aufzählen. Aber in Skandinavien, in Oslo und Stockholm beispielsweise, existieren schon lange Erfahrungen, auch in Italien haben partielle Fahrverbote bereits eine Tradition. Außerdem hat die Europäische Kommission mit Hilfe der Feinstaub-Verordnung quasi einen Rechtstitel, den sie in allen Mitgliedsländern durchsetzen kann.

SZ: Dass diese Verordnung kommt, war lange bekannt. Trotzdem herrscht europaweit große Unsicherheit, wie die Feinstaub-Grenzwerte eingehalten werden können.

Troge: Was lernen wir aus dieser Geschichte? Es reicht nicht, einfach nur Ziele zu proklamieren. Man muss auch die Maßnahmen und Instrumente benennen, die das Erreichen dieser Ziele möglich machen.

Süddeutsche Zeitung, 3. Januar 2008