

Schwerverkehr soll raus aus der Innenstadt

Luftreinhalteplan Rhein-Main sieht gravierende Maßnahmen gegen Luftverschmutzer vor / Hohe Feinstaubbelastung

Die Verbannung des Schwerlastverkehrs aus den Citys, Nachtfahrverbote für Transporter sowie der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sind die Eckpunkte des Luftreinhalteplans Rhein-Main. Er soll garantieren, dass die EU-Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide künftig eingehalten werden.

VON STEPHAN BÖRNECKE

Frankfurt 18. November · Vor allem schwere Lastwagen sowie Busse, aber auch dieselangetriebene Personenwagen sind das Hauptproblem in den Städten Frankfurt, Darmstadt und Wiesbaden. An den Messstationen, die vorwiegend die aus dem Verkehr stammende Luftverschmutzung erfassen, werden in der Friedberger Landstraße in Frankfurt, der Hügelstraße in Darmstadt sowie Kaiser-Friedrich- und Bismarck-Ring in Wiesbaden regelmäßig Grenzwerte für Stickoxide und Feinstaub überschritten.

Wer dabei der Hauptverursacher ist, zeigen Analysen zum Beispiel der Werte von der Messstation Friedberger Landstraße: 80 Prozent der dort fahrenden Autos sind mit einem Ottomotor angetrieben. Ihre Abgase sind fast Partikel-frei und tragen nur zu 31 Prozent zur Stickoxidbelastung bei. Die 20 Prozent Dieselaautos, Last- und Personenwagen aber produzieren das Gros der Luftverschmutzung. Schlimmer beim Feinstaub: Vier Prozent der in dieser Straße verkehrenden Autos sind Lastwagen und Busse. Diese kleine Gruppe aber ist verantwortlich für 58 Prozent der Feinstaubbelastung.

Andere Quellen wie Gebäudeheizung oder Industrie tragen zu einem weit geringeren Teil zu den gemessenen Verschmutzungsgraden bei: Nachgewiesen wurde, dass die 90 stärksten industriellen Einzelemittenten, die immerhin für 95 Prozent der Stickoxid-Emissionen aus Quellen der Industrie verantwortlich sind, nur einen Beitrag von drei bis fünf Prozent der Immissionen an den Verkehrsmessstationen liefern. Um die EU-Grenzwerte künftig einhalten zu können, sieht der jetzt vorgelegte, noch in der Abstimmung befindliche Luftreinhalteplan ein ganzes Bündel an Maßnahmen vor. Ziel ist es, bereits 2005 die Vorgaben zu erreichen. "Wir gehen davon aus, dass wir das schaffen", sagt der stellvertretende Abteilungsleiter Klima- und Immissionsschutz im Umweltministerium, August Thormann. Sollte das nicht gelingen, drohen drastischere Verkehrsbeschränkungen als die bislang vorgesehenen: Ein bereits "angedachter" Aktionsplan sehe dann vor, den belastenden Lastwagen-Durchgangsverkehr viel stärker umzulenken und aus den Innenstädten herauszuhalten, als das der jetzigen Luftreinhalteplans vorsieht. Wie das genau geschehen soll, ist noch offen, könnte aber, da andernfalls drastische Strafen aus Brüssel drohen, nötig werden.

Nachtfahrverbot angedacht

Schon jetzt ist absehbar, dass bestimmte Straßenzüge für den Schwerlastverkehr blockiert werden müssen. Unter anderen ist dabei an Nachtfahrverbote für Lastwagen gedacht. Dies wird vor allem in Darmstadt und Wiesbaden der Fall sein. Aber auch für Frankfurt gibt der Plan vor, "empfindlichen Bereiche" vom Durchgangsverkehr schwerer Transporter zu

befreien. Dies dürfte in erster Linie die Friedberger Landstraße betreffen. Die Rechtsgrundlage dafür ist dann der Luftreinhalteplan, wenn die Straßenverkehrsbehörden etwa für die Hängelstraße in Darmstadt eine Tonnagebegrenzung einführen werden. Der Plan, der in einer formalisierten Fassung inzwischen der EU übermittelt wurde, geht allerdings von einer hohen Hintergrundbelastung aus. Deshalb reiche es nicht aus, schreiben die Autoren einer interministeriellen Arbeitsgruppe, in der auch die Städte beteiligt waren, einzelne Straßenabschnitte für bestimmte Fahrzeuge zu sperren. Verlagern, Umleiten, Vermeiden lauten deshalb die Stichworte: Es sei "nicht vorrangiges Ziel", Verkehr zu vermindern, sondern neben Maßnahmen zur Emissionsminderung wie durch Rußfilter in kommunalen Fahrzeugen vor allem den Verkehrsfluss günstiger zu steuern. Laut Thormann sei aber nicht daran gedacht, eine City-Maut zu erheben. Die Liste sieht stattdessen den Ausbau der Straßenbahnen, neue Pendlerparkplätze, eine Komplettierung des Radroutennetzes Rhein-Main, neue Bike-and-Ride-Anlagen, ein Lastwagen-Vorrangnetz oder zusätzliche Pfortner-Ampeln an den Stadtgrenzen vor. Kosten "im unteren einstelligen Millionenbereich" veranschlagt das Ministerium. Manches dürfte günstiger sein: Die Hängelstraße in Darmstadt soll öfter gekehrt werden, "um das Aufwirbeln und Aufsteigen von Staub auf ein möglichst geringes Maß zu beschränken".

KOMMENTAR

Zweite Luft

VON STEPHAN BÖRNECKE

Auf den ersten Blick mag die mehrere Seiten umfassende Liste des Luftreinhalteplans Rhein-Main, die für freien Atem in den Citys sorgen soll, wie ein unverbindliches Papier voller alt bekannter Vorschläge erscheinen. Mehr öffentlichen Nahverkehr, mehr Radwege, Vorrang für Fußgänger. Das kennt man seit Jahren.

Es kann sogar sein, dass vieles von dem, was der Katalog an durchaus Wünschenswertem enthält, tatsächlich auch nie umgesetzt wird. Nur deshalb sind die im Plan enthaltenen Forderungen nicht falsch, zumal sie - wird etwa der Schwerlastverkehr limitiert - nicht nur für reinere Luft, sondern auch für weniger Lärm sorgen. Und da im Hintergrund die EU mit Strafen droht, werden, sollten die Werte nicht unter den geforderten Level sinken, drastischere Sofortmaßnahmen rasch folgen. Und zwar nicht nur in Wiesbaden, Darmstadt und Frankfurt, sondern womöglich auch in Städten wie Hanau oder Gießen.

Ein wirklich viel versprechendes Instrument, der Rußfilter, gerät in dem Plan leider zur Marginalie. Kommunale Autos sollen demnach zwar damit ausgerüstet werden, aber das bringt praktisch nichts, sieht man mal von der Vorbildfunktion ab. Dass der Filter technisch machbar ist, er aber so rasch in großer Zahl nicht kommt, daran sind auch die Länder schuld. Die hatten sich gegen Steuernachlässe gewehrt, weil Berlin ihnen keinen Ausgleich zugestehen wollte. Wer es aber ernst meint mit der besseren Luft auch in viel befahrenen Straßen, der muss Steuerausfälle in Kauf nehmen.

Frankfurter Rundschau, 18. November 2004