

Feinstaub gerechter verteilen

Feinstaub macht krank und tötet früher. Nun soll ein Masterplan des Regionalverbandes Ruhrgebiet die Belastung senken. Vorerst wird sie aber nur verteilt. Ein neues Nahverkehrskonzept könnte helfen

AUS ESSEN ELMAR KOK

Vor dem Beginn der Pressekonferenz erzählte die NRW-Umweltministerin Bärbel Höhn (Grüne) gestern im Haus des Regionalverbandes Ruhr (RVR) eine Anekdote. Wie sie einmal auf dem Nürburgring gewesen sei und ein Auto mit Biokraftstoff vollgetankt habe, das anschließend richtig schnell gefahren sei.

Ähnlich stellte der neue RVR gestern seine Lösungsvorschläge für die Feinstaub-belasteten Kommunen dar: Gefahren werde sowieso, nur ab sofort bitte umweltfreundlich, ist die Marschroute der im Regionalverband organisierten Kommunen. Die Verkehrswende, die irgendwann in der Zukunft das Ruhrgebiet heimsuchen könnte, wird offensichtlich erst einmal verschoben.

Dabei hatte die Landesumweltministerin gestern Ergebnisse einer Studie mitgebracht, die aufhorchen lässt. „Wenn sie die Menge an Feinstaub um ein Mikrogramm senken“, sagt die Ministerin, „leben die betroffenen Menschen 15 Tage länger“. Der RVR will aus diesen Tagen Jahre machen und hat sich deshalb dem Masterplan „Saubere Luft im Ruhrgebiet“ verschrieben. Heinz-Dieter Klink (SPD), Regionaldirektor des RVR, sagt, der Verband verfolge dabei einen „ganzeinheitlichen Ansatz“, bei dem das Problem des Ruhrgebietes als Ballungsraumproblem zu sehen sei und so zu lösen gelte. „Deshalb werden wir im Regionalverband den Arbeitskreis Verkehr und Umwelt wieder beleben“, sagt Klink. Die Feinstaub-Problematik sei nun erst einmal zu lösen, „indem der Verkehr auf die Routen umgeleitet wird, auf denen noch Platz ist“. Also gerechtere Verteilung der Belastung, früheres Sterben für alle?

Das will die Umweltministerin auf gar keinen Fall. Sie setze sich dafür ein, dass der Rhein-Ruhr-Express so schnell wie möglich komme, damit die Menschen wieder vermehrt den Nahverkehr nutzten. Auch müsse eine Mentalitätsänderung der Ruhrgebietler her. Denn diese seien gleichzeitig Opfer und Täter. „Sie fahren kein Rad, weil ihnen die Umweltbelastung zu hoch ist“, sagt Höhn. „Gleichzeitig erhöhen sie mit ihrem Auto die Belastung noch weiter“.

Jetzt solle die Politik gestalterisch tätig werden. Die Eigenheimzulage sowie die Entfernungspauschalen führten dazu, dass die Menschen sich ihr Häuschen im Grünen kauften, dafür aber täglich zur Arbeit fahren, sagt Höhn.

Christian Schmidt, Umweltdezernent der Stadt Hagen, bedauert, dass das Verkehrsleitsystem Ruhrpilot den Umweltaspekt nicht berücksichtigt. „Schade, dass der Ruhrpilot das Umweltproblem nicht im Fokus hat“, sagt er. Auch sein Amtskollege aus Duisburg fordert eine bessere Einbindung des ‚Ruhrpiloten‘ in die Umweltproblematik. „Das System muss fein säuberlich darauf abgestimmt werden“, sagt er. Denn das Verkehrsleitsystem kann bestimmte Strecken bei der Streckenplanung aussparen, aber nicht berechnen, wie viele Fahrzeuge die Ausweichstrecken nutzen werden.

So bleiben von den Anstrengungen für reine Luft zu sorgen, konkret erst einmal die Sofortmaßnahmen der Städte übrig. Aber auch hier wird verlagert. Damit die Straßenwässerungen gegen Feinstaub in Dortmund nicht zusätzlich bezahlt werden müssen, wird laut Umweltamt in anderen Stadtteilen weniger gereinigt.

taz Ruhr Nr. 7655 vom 03. Mai 2005