

Umweltzone - Schutz vor dem Feinstaub

## Problem vom Allerfeinsten

**Von Jürgen Polzin**

Die Abgase des Verkehrs stellen die Städte des Ruhrgebiets vor riesige Probleme. Fahrverbote sind umstritten, Alternativen rar. Die wichtigsten Fakten

**Essen.** Je näher die Umweltzonen rücken, desto heftiger wird die Debatte über Befürworter und Kritiker. Was bringt eine solche Zone? Warum wird sie eingerichtet und wie lauten die wichtigsten Pro- und Contra-Argumente? Ein Überblick.

### **Das Problem**

Menschen, die an vielbefahrenen Straßen in Innenstädten wohnen, werden durch die Abgase der Fahrzeuge gesundheitlich geschädigt. Als Kern des Problems gelten feinste Staubpartikel, die in die Lunge gelangen. Mögliche Folgen sind Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems und der Atemwege. Die Weltgesundheitsorganisation WHO spricht von jährlich 13 000 Todesfällen bei Kindern von bis zu vier Jahren in EU-Staaten. Die bislang größte deutsche Studie wurde in NRW durchgeführt. Sie fand einen Zusammenhang zwischen der Sterblichkeit und der Konzentration von Feinstaub und Stickoxiden (aus Verbrennungsmotoren) am Wohnort. Laut Studie nahm die Sterblichkeit unter Frauen zu, die im 50-Meter-Radius einer Hauptverkehrsstraße wohnen. Epidemiologen des Helmholtz-Zentrums in München wiesen zudem nach, dass Feinstaubpartikel aus dem Verkehr das Risiko von Herzinfarkten erhöhen und das Geburtsgewicht von Neugeborenen beeinflussen. Instituts-Leiter Prof. Heinz-Erich Wichmann: „Die Wirkung von Feinstaub auf die Gesundheit von Menschen ist wissenschaftlich breit abgesichert. Ich kann mir nicht vorstellen, dass jemand ernsthaft die schädlichen Wirkungen in Frage stellt“, sagte er der WAZ.

### **Die Maßnahmen**

Luftreinhalteplan wird fertig gestellt

In diesen Tagen wird von den jeweiligen Bezirksregierungen ein Luftreinhalteplan für den Westen, Osten und Norden des Ruhrgebiets fertig gestellt. Jeder Plan umfasst ein Bündel von Maßnahmen. Der Plan West - er betrifft die Städte Duisburg, Mülheim, Essen, Oberhausen - beinhaltet alleine 88 Maßnahmen. Einschneidendste Maßnahme ist die Einrichtung von Umweltzonen, in denen Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß nicht mehr fahren dürfen. Nach bisheriger Planung würde im Ruhrgebiet eine städteübergreifende Zone mit einer Größe von 700 Quadratkilometern entstehen. In Köln umfasst die Zone gerade einmal 15 Quadratkilometer, auch in Hannover (50) und Berlin (80) sind die Flächen weitaus kleiner. Die Umweltzone Ruhrgebiet soll Anfang Oktober in Kraft treten.

### **Die Kritiker**

Die Wirtschaft wehrt sich gegen Fahrverbote. Die Industrie- und Handelskammern in Nordrhein-Westfalen argumentieren, dass der Straßenverkehr nur zu einem geringen Teil zum Feinstaub-Problem beitrage. Dabei werde der größte Teil der Emissionen durch Aufwirbelung sowie durch den Abrieb von Bremsen und Reifen verursacht. Die Beiträge der Industrie sowie die ständige Hintergrundbelastung lägen um ein Vielfaches höher.

Von einer Aussperrung seien in besonderem Maße leichte Nutzfahrzeuge betroffen - etwa Liefer- und Servicefahrzeuge, die Innenstädte mit Waren versorgen.

### **Die Verteidiger**

„Eine Umweltzone Ruhrgebiet nutzt Millionen Menschen, ein Flickenteppich an Fahrverboten führt dazu, dass das Problem in die Nebenstraßen verlagert wird“, argumentiert Egon Falkenberg, Projektleiter und Experte des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz in NRW. Er schätzt, dass durch eine Umweltzone die Zahl der Tage im Jahr, an denen die Feinstaub-Grenzwerte überschritten werden, um zehn bis 15 sinken werden. „Man muss unterscheiden. In ländlichen Bereichen oder im Industriegeprägten Norden Duisburgs rechtfertigen der Feinstaub-Anteil des Verkehrs keine Fahrverbote“, sagt Falkenberg. „An den sogenannten Hot Spots - die Brackeler Straße in Dortmund oder die Gladbecker Straße in Essen - ist der Verkehr die größte Staubquelle.“

### **Die Schnittmengen**

„Es wird Übergangsfristen geben und wir werden auf soziale Härtefälle Rücksicht nehmen“, kündigte NRW-Umweltminister Eckhard Uhlenberg im Gespräch mit der WAZ an. Auch Egon Falkenberg sieht einen Konsens mit Blick auf die Forderungen der Wirtschaft: „Weitergehende Ausnahmen im Bestand der leichten Nutzfahrzeuge sind möglich, ohne dass die Wirkung der Umweltzone maßgeblich geschmälert wird.“

## **Einfahrt verboten**

Im Herbst wird das Ruhrgebiet die größte Umweltzone der Welt, ab heute hat es die kleinste. Die WAZ war auf Testfahrt in Dortmund und Köln: Stell Dir vor, Du machst etwas Unerlaubtes, und keiner guckt hin

### **Von Annika Fischer**

**Köln/Dortmund.** Willkommen in der kleinsten Umweltzone der Welt! Danke, das war's.

Wie bitte?

Wirklich wahr, Dortmunds Umweltzone ist ganze sensationelle 300 Meter lang und also so kurz, dass man schon durch ist, bevor man sie recht bemerkt. Wobei das nicht gut wäre: Ab heute gilt's - Einfahrt mit roter Plakette verboten. Mit gar keiner erst recht.

Am Freitagmorgen, als sie hier die Schilder montieren, die aussehen wie „30-Zonen“, nur mit „Umwelt“, da parken vielleicht 25 Autos entlang der Brackeler Straße, und fünf allenfalls tragen Grün. Wer jetzt noch keine hat, hat allerdings Pech: Plaketten sind in Dortmund aus. Und: „15 bis 20 Anwohner“, hat der Leiter des Umweltamts, Wilhelm Grote, errechnet, haben ganz alte Diesel-Möhrchen und folglich sowieso keine Chance.

Sehr viel mehr Anwohner aber gibt es auch nicht an dieser Brackeler Straße, die den Borsigplatz verbindet mit dem Autobahn-Zubringer. Seit man weiß, wie dick hier die Luft

ist, sehen die Häuser noch verlassener aus, ist das Büdchen von Herrn Schwarz mit den schwarzen Scheiben dicht und derzeit auch „Petras Pöttchen“. Hier wohnt man weniger, hier fährt man durch. Allerdings nicht mehr als Lkw, seit dem Frühjahr 2006. Das Laster-Verbot war die erste Maßnahme, als Deutschland den Feinstaub plötzlich ernst nahm und mit ihm die Werte, die eine Messanlage hier schon jahrelang ausspuckte.

Nur, weil dieser Kasten hier zufällig steht, gibt es „nachweisbare Werte“, hat der Regierungspräsident bemerkt, und die sind schlecht: An 78 Tagen wurde der Grenzwert 2007 überschritten, 35 Tage wären „erlaubt“ - damit ist die Brackeler Straße (und weil sie der einzige Messpunkt ist, mithin die Stadt Dortmund) die dreckigste im Land.

Weshalb sie nach langem Streit nun Umweltzone wird, man muss die Anwohner ja schützen. Auch vor sich selbst. Wer ein altes Auto fährt, wird ab heute etwas Verbotenes tun, wenn er einfach nur nach Hause fährt. Oder nach Köln: Hier machten sie zu Jahresbeginn gleich 15 Quadratkilometer zur Sauberzone, „Jetzt!“, steht auf den Schildern - man müsste sie nur sehen. „Regelung Umweltzone beachten“, leuchtet es hier und da an den Einfallstraßen der Domstadt.

Die WAZ jedoch, auf Entdeckungstour, entdeckte nichts. Im ersten Anlauf rollt der Bulli bis zum Dom, und vier Augen haben kein Schild gesehen. Der Bulli allerdings hätte das nicht gedurft: 23 Jahre ist er alt und trägt im Fahrzeugschein eine Doppelnull, wo bei anderen die Schadstoffklasse notiert ist. Null wie: null Plakette. Nach Köln kam er eigens frisch gewaschen, doch er bleibt: eine Dreckschleuder, der alte, liebenswerte Transporter. Ein Jahr mindestens darf er laut TÜV noch fahren, nur nicht mehr zum Dom.

Aber das muss man wissen. Auch die Umweltzonen-Schilder, wie sie da vereinzelt hängen zwischen lauter Wegweisern hierhin, dorthin und zur Autobahn, sind so klein mit ihren drei bunten Klecksen: rot, gelb, grün. Die ganze Innenstadt ist für Autos wie dieses tabu, aber da sind noch so viele, die nicht mehr dürften - der alte Panda dort, im Leben nicht! Das Schlachtschiff von Mercedes, sieht aus, als würde es im Stehen stinken!

Das rote Auto da trägt Gelb, das Modell in Silber Rot, der Wagen in Rosa fährt Grün spazieren - schön ist anders, aber erlaubt. Der Bulli ist blau, fällt aber niemandem auf. Hallo, Politessen!!! Wir finden eine gleich hinter dem Neumarkt; Guten Tag, Sie müssten jetzt ein Zettelchen hinter den Scheibenwischer stecken! Aber sie hat keins mehr: „Alle längst verteilt.“ Die Dinger „gehen weg wie warme Semmeln“, sagt ihr Kollege.

Noch straft Köln nicht, noch warnt es nur. „Sehr geehrter Verkehrsteilnehmer, Ihr Auto hat noch keine Schadstoffplakette. Um die Luftqualität dauerhaft zu verbessern. . .“ Es sind drei bunte Kringel auf der Karte, nur so als Beispiel, hinten die Warnung für die Zukunft: „Bußgeld von 40 Euro“ und ein Punkt in Flensburg. Gilt ab dem ersten April und ist kein Scherz. Bis dahin ist Übergangszeit am Rhein, und Parkknöllchen und Plakettenknöllchen teilen sich den Platz hinter der Windschutzscheibe recht einträchtig.

Wobei Köln eines anders macht: Hier dürfen auch rote Plaketten rein. Warum ist es am Rhein so schön? Willkommen, Aufkleber genügt.

WAZ, 12. Januar 2008