

Lkw-Fahrverbot bringt nichts

MICHAEL NICOLAS

Die Zahl der Lkw auf der Mülheimer Straße ist um 40 Prozent zurückgegangen. Dennoch wurden in der Messstation vom 1. Juli 2005 bis zum 20. Juni 2006 insgesamt 75 Tage gemessen, an denen die Richtwerte überschritten wurden. Deutlich mehr Pkw sind seit dem Lkw-Fahrverbot auf der Mülheimer Straße unterwegs - und viele von ihnen produzieren auch viel Feinstaub.

UMWELT. Die Maßnahmen des Aktionsplans gegen Feinstaub werden in Oberhausen erfolgreich umgesetzt. Was bleibt, ist der Feinstaub, weil statt Schwerlastern nun mehr Autos fahren.

Die Maßnahmen des Aktionsplans gegen Feinstaub selbst waren durchaus erfolgreich - einen positiven Effekt für die Luft hatten sie jedoch nicht. So lautet verkürzt ein erstes Fazit des städtischen Bereichs Umweltschutz. Ein entsprechender Bericht wird dem Umweltausschuss in seiner heutigen Sitzung vorliegen.

Am 9. Februar wurde das Durchfahrverbot für den Schwerlastverkehr in Kraft gesetzt, jetzt könne man erste Aussagen zur Wirksamkeit treffen, meint die Verwaltung und stellt fest, dass der Lkw-Verkehr um zirka 40 Prozent von 600 auf 340 Fahrzeuge pro Tag zurückgegangen sei.

Gleichzeitig ist aber die Gesamtzahl aller Fahrzeuge, die pro Tag die Mülheimer Straße nutzen, von 30 000 vor der Sperrung auf derzeit durchschnittlich 34 000 gestiegen.

Damit, dass Autofahrer in die „Lücken“ sprinten, hatte die Verwaltung nicht gerechnet. So heißt es in dem Bericht: „Diese unerwartete Entwicklung führt zu dem Ergebnis, dass somit für die Reduzierung der Feinstaubbelastung in der ersten Stufe des Aktionsplanes keine deutliche Verbesserung erreicht wurde.“

Wirkung erst ab Stufe 3

Dass auch die zweite Stufe mit einer ganztägigen Sperrung für den Schwerlastverkehr wirkungslos „verpuffen“ könnte, befürchtet der Bereich Umweltschutz schon jetzt. Lediglich die dritte Stufe, eine Sperrung der Mülheimer Straße für alle Dieselmotorkraftfahrzeuge der „Schadstoffklasse Euro 1“ und schlechter „würde die Situation voraussichtlich verbessern“, meinen die Experten. Das käme dann „einer lokal begrenzten Umweltzone schon sehr nahe.“

Wunschziel Umweltzone

Ab 2007 tritt eine entsprechende Kennzeichnungsverordnung in Kraft, die eine Umsetzung eines solchen Fahrverbots in einer „Umweltzone“ möglich macht. Städte wie München und Berlin planen die Einrichtung ab 2007, beziehungsweise 2008. „Wunschziel für den Ballungsraum Ruhrgebiet wäre eine Zone, die alle Städte von Moers bis Hagen integriert“, heißt es dazu im Bericht. Das Ziel ist klar: „die Beschleunigung der Modernisierung der Fahrzeugflotte“, sprich: Auto umrüsten, oder ein neues kaufen. Mit rund 1600 Quadratkilometern Ausdehnung wäre das Ruhrgebiet die europaweit größte Umweltzone.

Die Idee favorisieren Bezirksregierungen, Landesumweltamt, Landesumweltministerium und Regionalverband Ruhr ebenfalls. Letzterer hat dazu eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse Anfang November erwartet werden.

Bis dahin wird in Oberhausen weiter an lokalen Maßnahmen gearbeitet, die hauptsächlich zum Ziel haben, den Schwerlastverkehr von der Mülheimer Straße fernzuhalten. Kurzfristig soll dazu ein Stadtplan für Lkw-Fahrer erstellt werden. Zudem sollen die Hersteller von Navigationssystemen informiert, die Einrichtung von „Servicepoints“ für Anlieferverkehre geprüft und Lieferzeiten außerhalb der Belastungszeiten abgestimmt werden. Hier gibt´s sogar ein positives Beispiel: Die Drogeriekette Schlecker hat ihre Lieferzeiten bereits verlegt. Mittelfristig will man außerdem den Fernverkehr aus dem Stadtgebiet ganz herausbekommen.

Keine weiteren Messungen

Andere Straßenabschnitte, die für eine Feinstaubmessung in Frage kommen, gibt es nach bisherigen Erkenntnissen im Oberhausener Stadtgebiet nicht. Auch für die Umleitungsstrecke über die Mellinghofer Straße bestehe keine Notwendigkeit, da hier die Verkehrsbelastung gering und die Randbebauung anders seien. BELASTUNG Das Landesumweltamt macht eine ganz eigene Rechnung zur Umweltbelastung auf: Durch das Fahrverbot für den Schwerlastverkehr müsste die Feinstaub-Belastung eigentlich sinken. Tatsächlich steigt sie aber wohl, verursacht durch den erhöhten Pkw-Verkehr. Und hier nicht einmal dadurch, dass die Fahrzeuge mehr Schadstoffe ausstoßen, sondern dadurch, dass sie schon vorhandene Partikel aufwirbeln und mehr Reifen auf der Straße auch mehr Abrieb produzieren.

NRZ, 18. Oktober 2006