

Ein Deckel für den Pott

Die Ruhrgebietsstädte müssen sich entscheiden, ob sie jeder für sich oder gemeinsam Maßnahmen zur Luftreinhaltung ergreifen. Die Wirtschaft ist skeptisch

DEBATTE ÜBER EINE UMWELTZONE

Von Jürgen Polzin

Essen. Dokument des Scheiterns, Stand gestern: 76-mal wurde an der Brackeler Straße in Dortmund in diesem Jahr der EU-Grenzwert für Feinstaub überschritten. Mehr als 35 „rote Tage“ dürften es eigentlich nicht sein.

Wie es weitergehen soll mit dem Staubproblem, darum ging es am gestrigen Mittwoch im Plenarsaal des Regionalverband Ruhrgebiet (RVR). Sechs Monate lang hatte das Staubgeplagte Dortmund, Leidensgenossen aus Essen und weiteren fünf großen Revierstädten sowie Vertreter von Bezirksregierungen, Städtetag, Fachbehörden und Nahverkehr ausgearbeitet, ob eine gemeinsame Staub-Strategie machbar ist. Das Fazit der Arbeitsgruppe: Die große Lösung würde weh tun, aber sie wäre die klügere.

„Wir müssen die Lasten auf alle Schultern verteilen“, sagt Ulrich Carow, Bereichsleiter Umwelt beim RVR, der für eine umfassende Umweltzone im Ruhrgebiet wirbt: „Ganz einfach deswegen, weil die Alternative nicht lauten kann, nichts zu tun.“

Das Ruhrgebiet hat ein Problem mit der Luftreinhaltung, und zwar ein gewaltiges, wie das Landesumweltamt belegt: Alleine die Emissionen von Industrie und Haushalten, an Rhein und Ruhr reichten aus, um ganz dicht ans Ende der EU-Messlatte zu geraten. Kommen nun die Autoabgase hinzu, liegen die Werte an vielen Orten außerhalb des Erlaubten. Die Autos sind bei weitem nicht alleine schuld, nur: „Hier können wir am schnellsten etwas bewirken“, sagt Egon Falkenberg vom Landesumweltamt.

Der Vorwurf, das Kleinklein in den Städten habe bislang kaum etwas gebracht, ruft zwei Jahre nach dem Inkrafttreten der EU-Richtlinie kaum noch Widerrede hervor. So berichtet der LUA-Experte von LKW-Fahrverboten auf der Mülheimer Straße in Oberhausen, „die dazu geführt haben, dass die Straße nun freier wurde und noch mehr Autos nachgeströmt sind“. Effekt der Maßnahme: null. Ernüchterung auch auf der Brackeler Straße in Dortmund, der Gladbecker Straße in Essen und anderen „Hot Spots“, wo sich die Probleme potenziert haben.

Vom Kleinklein zur großen Lösung: Dafür plädiert die Machbarkeitsstudie, die eine Ausweisung der Umweltzone Ruhrgebiet empfiehlt. Nach Berechnungen des Landesumweltamtes könnte solch eine Umweltzone an einem Problempunkt die Staubbelastung in der Luft um zwei Mikrogramm pro Kubikmeter senken. Ihr eigentlicher Verdienst: „Was an Hot Spots auf den ersten Blick vielleicht kaum etwas ändert, wirkt in der Fläche. An vielen anderen Punkten, die kurz vor dem Überschreiten der Grenzwerte stehen, könnten Luftreinhaltemaßnahmen erspart bleiben“, erklärt Ulrich Carow.

Der „Deckel auf dem Pott“ löst Ängste aus. Angefangen beim Namen: „Umweltzone, das klingt nach Sperrzone bei der Schweinepest“, sagt ein kommunaler Vertreter bei der Vorstellung der Studie. Skepsis herrscht vor allem in den Industrie- und Handelskammern des Reviers: „Wir haben die Wirtschaft eingeladen, an den Überlegungen zur regionalen Planung mitzuwirken. Doch nach dem ersten Treffen haben sich die Vertreter zurückgezogen“, sagt Carow.

Dabei ist die Frage der Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten nicht das einzige Problem. Ungelöst ist, wie die Busflotte der Nahverkehrsunternehmen modernisiert und nachgerüstet werden kann, wenn gleichzeitig die öffentlichen Mittel versiegen. Wie sollen Autofahrer dazu bewegt werden, auf Bus oder Bahn umzusteigen, wenn auf der anderen Seite Fahrstrecken ausgedünnt werden?

Der RVR will nun in den Rathäusern Überzeugungsarbeit leisten und bis zum Frühjahr ein politisches Signal der Ruhrgebietsstädte ausloten. „Wir müssen die Oberbürgermeister und Stadträte ins Boot holen“, sagt Carow. Und: „Wir brauchen dazu auch die Wirtschaft.“

WAZ, 22. November 2006