

Keine Feinstaub-Abnahme in Deutschland

Berlin verzichtet weiterhin auf die Förderung von Partikelfiltern

Da in Deutschland im vergangenen Jahr keine sofort wirksamen Massnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung ergriffen wurden, werden die EU-Grenzwerte auch in diesem Jahr wieder von vielen Städten überschritten. Möglicherweise droht eine Klage der EU-Kommission.

slz. München, Ende Januar

Seit über einem Jahr sind in der EU strenge Feinstaub-Grenzwerte in Kraft. Konkret darf der Tagesmittelwert nicht mehr als 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft betragen, und dieser Grenzwert darf an maximal 35 Tagen überschritten werden. Doch bereits im März 2005 war in Deutschland vielerorts diese Limite überschritten. Auch in diesem Jahr ist der Feinstaub immer noch in der Luft, und die Grenzwerte sind vielerorts wie etwa in Frankfurt, Berlin oder am Bodensee bereits an 10 Tagen oder noch öfter überschritten worden. (Für Stuttgart, das im vergangenen Jahr mit 186 Überschreitungen Negativ-Spitzenreiter war, liegen noch keine aktuellen Daten vor.) Es besteht also keine Aussicht, dass Deutschland 2006 bessere Luft haben wird als 2005. Ist also ausser einer grossen allgemeinen Aufregung im vergangenen Frühjahr nichts passiert?

Tempolimiten und Strassensperrungen

Alle betroffenen Städte in Deutschland, das heisst überall dort, wo bis zum Jahre 2004 mit Grenzwertüberschreitungen zu rechnen war, haben in den letzten Monaten die von der EU vorgeschriebenen Luftreinhaltepläne vorgelegt. Die darin aufgelisteten Massnahmen sind jedoch weder neu noch sofort wirksam. So ist die Rede von einem massiven Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, der Umstellung der städtischen Busflotte auf Gasbetrieb, effizienterer Parkraumbewirtschaftung oder neuen Filtersystemen für Industrie- und Haushaltabgase. Laut Experten gibt es allerdings nur sehr wenige akut wirksame Massnahmen. Auch das ist keine Neuigkeit. Umso mehr macht sich nun bemerkbar, dass man zwar seit Jahren wusste, dass die EU-Richtlinie mit neuen Grenzwerten ab dem 1. Januar 2005 gültig sein würde, jedoch ausser intensiveren Messungen wenig unternommen hat.

Zu den schnell wirksamen Massnahmen gehörten laut Experten Temporeduktionen in den besonders belasteten Innenstädten. Während in Stockholm neu eine Limite von 35 Kilometern pro Stunde gilt, konnte man sich in Deutschland nicht zu einer solchen Massnahme durchringen. Ob komplette Fahrverbote für gewisse städtische Strassen oder Bereiche viel nützen, ist unter den Fachleuten umstritten. Denn solange der Verkehr nicht vermindert werde, argumentieren vor allem die in städtischen Rathäusern sitzenden Gegner einer solch drastischen Massnahme, würden die Fahrzeuge und damit die Belastung nur verlagert - im schlimmsten Fall in Wohngebiete.

Das in puncto Feinstaub oft als dreckigste Stadt Deutschlands bezeichnete Stuttgart hat sich zu einer solchen Strassensperrung entschlossen. Ab dem 1. Januar 2006 ist nun die Innenstadt für Durchgangsverkehr über 3,5 Tonnen verboten. Ausgenommen sind zwei grössere Bundesstrassen, weil die Verlagerung des dortigen Verkehrs nicht machbar gewesen sei, teilten die Stadtbehörden mit. Laut einer Studie würden dadurch täglich 5000 Lastwagen weniger die Innenstadt befahren. Doch dies sind nur ungefähr 9 Prozent des gesamten dortigen Verkehrs. Dementsprechend könnten dadurch nur 1 bis 9 Prozent der städtischen Feinstaubbelastung abgebaut werden. Stuttgart wird also nach den Berechnungen höchstwahrscheinlich auch in diesem Jahr die 35-Tage-Limite deutlich überschreiten.

Ständige Diskussionen um Partikelfilter

Eine besonders effektive und schnell wirksame Massnahme wäre der Einbau von Russpartikelfiltern in Dieselfahrzeuge. Doch gerade die deutschen Autohersteller wehren sich

seit Jahren gegen ein Obligatorium. Im Zuge der heftigen Feinstaubdiskussionen des vergangenen Jahres versprach die damalige rot-grüne Bundesregierung, den Einbau solcher Filter steuerlich zu fördern. Man wollte sowohl die Nachrüstung älterer Fahrzeuge als auch den Kauf neuer Wagen mit Filtern unterstützen. Allerdings sind diese Pläne nie Realität geworden, weil die Bundesländer nicht auf die Einnahmen aus der Motorfahrzeugsteuer verzichten wollten.

Die neue schwarz-rote Bundesregierung hat im Koalitionsvertrag zwar festgehalten, dass man die Nachrüstung steuerlich fördern und ab 2008 Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter mit einem Steuer-Malus belegen wolle. Allerdings gibt es immer noch keine konkreten Pläne. Im Bundesumweltministerium hofft man, im Frühjahr über ausformulierte Gesetzesvorlagen zu verfügen, wie auf Anfrage zu erfahren war. Es ist jedoch wegen der sehr schlechten bundesdeutschen Finanzsituation nicht zu erwarten, dass nachrüstungswillige Autobesitzer wirklich die gesamten oder zumindest einen Grossteil der für den Einbau nötigen rund 700 Euro vergütet bekommen. Eine Partikelfilterpflicht, wie sie in den Niederlanden eingeführt werden soll und auch in der Schweiz im Gespräch ist, steht in Deutschland nicht zur Debatte.

Ein zweites Problem mit den Partikelfiltern in Deutschland bestand darin, dass es bis dato überhaupt keine definierten Grenzwerte gab, die ein solcher Partikelfilter unterschreiten muss. Hierzu liegt nun seit Dezember ein Vorschlag des deutschen Bundesrates vor, den die Bundesregierung jedoch noch verabschieden muss. Zudem wolle man eine bundesweit einheitliche Kennzeichnungspflicht für «saubere» und «dreckige» Dieselfahrzeuge einführen, erläuterte der Sprecher des Bundesumweltministeriums. Allerdings muss dafür zuerst «sauber» und «dreckig» klar definiert werden. Eine solche Plakette wäre vor allem für die Durchsetzung vom Feinstaubausstoss abhängiger Fahrverbote, wie sie manche Städte planen, nötig. Ebenfalls überlege man, so der Ministeriumssprecher, die Schwerverkehrs-Maut an die Emissionen des Fahrzeugs anzupassen und so die Führer «sauberer» Lastwagen zu belohnen und jene von «dreckigen» zu bestrafen. Doch alle diese Massnahmen müssen erst noch verabschiedet und umgesetzt werden.

Einigen EU-Ländern droht Klage

Es bleibt die Frage, ob die EU-Mitgliedsstaaten mit Sanktionen rechnen müssen, wenn sie auch weiterhin die Grenzwerte oft und deutlich überschreiten. Wie die Sprecherin des EU-Umweltkommissars, Barbara Helfferich, erklärte, hat die EU bis dato die eingereichten Luftreinhaltepläne geprüft. Jetzt werde bis Mitte dieses Jahres ein Bericht erstellt, der die Pläne beurteile, aber auch momentan laufende Messungen und Massnahmen berücksichtige. Sollte sich dann herausstellen, dass in einzelnen Mitgliedsstaaten die Pläne und/oder die gegenwärtigen Massnahmen schlecht sind und insgesamt das Problem nicht ernsthaft angegangen wird, wird die Eu-Kommission Ende des Jahres Klagen anstrengen. Und es ist damit zu rechnen, dass es mehr als nur ein EU-Land treffen wird.

Eine kleine Erleichterung für engagierte Kommunen wird es allerdings geben. Denn man will Ländern, deren Städte gute Pläne formuliert haben und die die dort festgehaltenen Massnahmen auch rasch umsetzen und trotzdem aus klimatischen oder geographischen Gründen keine deutliche Verbesserung der Luftbelastung erreichen, eine zusätzliche Zeitspanne zur Erreichung der Ziele ohne Sanktionen einräumen. Zudem droht auch eine Verschärfung. Denn man habe, so Helfferich, in Brüssel neu auch Grenzwerte für ultrakleine Staubpartikel, die sogenannten PM2.5, formuliert. Diese müssen allerdings noch von der Kommission verabschiedet werden.

Die momentan gültigen Grenzwerte gelten für Partikel mit einer Grösse ab 10 Mikrometern Durchmesser, die sogenannten PM10. Wissenschaftler gehen heutzutage davon aus, dass die ultrakleinen Partikel wahrscheinlich noch gefährlicher sind als die etwas grösseren Teilchen, weil sie noch tiefer in die Lunge eindringen und noch einfacher in die Blutbahnen übertreten können.

Neue Zürcher Zeitung, 27. Januar 2006