

BUND-Hintergrund zur Feinstaubbelastung

Individualverkehr verringern, Industrieanlagen einbeziehen

Seit Ostern 2004 beschäftigen sich die Medien und die Öffentlichkeit intensiv mit dem Thema Feinstaub. Die Gefährlichkeit der kleinen Partikel mit einem aerodynamischen Durchmesser von weniger als 10 Mikrometer ist dabei selbst unter denen unbestritten, die in der Europäischen Union derzeit für laxere Grenzwerte eintreten. 65.000 vorzeitige Todesfälle in der Bundesrepublik durch Feinstaub haben die Fachleute von Clean Air For Europe (CAFE) ermittelt. Dennoch gibt es bis heute kein überzeugendes Beispiel für wirksame kommunale, regionale oder nationale Minderungskonzepte. Die öffentliche Debatte konzentrierte sich fast vollständig auf den Aspekt „Fahrverbote“. Diese sind ein wichtiger Teil einer Lösung. Aber es müssen andere Aspekte hinzukommen, wenn die Feinstaubimmissionen unter die Grenzwerte auf ein gesundheitsverträgliches Niveau gedrückt werden sollen. So müssen die Industrieemissionen und die Emissionen aus Heizungen reduziert werden.¹

Bisher nur unzureichende verkehrspolitische Maßnahmen

Bereits am 6. Februar 2006 waren in Stuttgart die pro Jahr erlaubten 35 Überschreitungstage der Tagesmittelwerte von 50 µg/m³ Feinstaub (PM₁₀)² erreicht. Andere Großstädte wie München, Frankfurt, Berlin oder Dortmund werden vermutlich noch vor Ende März auf dieser „negativen Hitliste“ folgen. Aber auch Städte wie Lindau, Passau oder Regensburg werden bald die EU-weiten Grenzwerte überschreiten.

Dabei verhängte Stuttgart seit dem 1.1.2006 ein Verbot für den Lkw-Durchgangsverkehr. Offenkundig mit nur geringem Erfolg. Viele deutsche Städte wie Berlin, München, Darmstadt, Dortmund oder Düsseldorf, heben mit ihren Aktionsplänen einseitig auf den Lkw-Transitverkehr ab, den sie aus den Städten verbannen wollen. Eine Trennung von Liefer- und Durchgangsverkehr ist aber extrem personalaufwändig und kostspielig. Deshalb sind diese Maßnahmen faktisch kaum durchsetzbar.

Andere Städte führen nur Placebomaßnahmen durch wie die Nassreinigung von Straßen, bei der bisher noch kein Nachweis vorliegt, dass durch sie die Feinstäube wirklich reduziert werden. Häufig werden Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses des Individualverkehrs (Grüne Welle, Verhinderung von Staus etc.) durchgeführt, die den Verkehr zusätzlich beschleunigen. Eine Vergleichmäßigung hilft aber nur dann, wenn der Verkehr auch verlangsamt wird. Dann sinken sowohl die Emissionen als auch die Aufwirbelungen von Feinstaub.

¹ „Emissionen“ sind die Schadstoffmengen, die aus den Auspuffen oder Schornsteinen ausgestoßen werden. Immissionen sind die Schadstoffmengen, die auf Lebewesen in bestimmten Räumen, z.B. Straßen, Stadtteilen oder Städten einwirken.

² Die PM₁₀-Grenzwerte sind Immissionsgrenzwerte: Sie beschreiben die Schadstoffkonzentration dort, wo Menschen dauerhaft diesen Belastungen ausgesetzt sind, z.B. in bestimmten Straßenschluchten.

Auch die langfristigen Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV oder des Radverkehrs sind bisher nur mit unverbindlichen Zielen in den Aktions- und Luftreinhalteplänen enthalten.

Umweltzonen für Fahrzeuge ohne Partikelfilter und werden gebraucht

Die Maßnahmen zielen aber nicht oder nur ungenau auf die Verursacher, nämlich die Diesel-Pkw und -Lkw. Abhilfe würden die vom BUND geforderten Umweltzonen, in die nur emissionsarme Diesel-Pkw und -Lkw einfahren dürfen, bringen. Wenn diese großflächig in den Städten ausgewiesen werden, können zugleich die Emissionen aus den Dieselauspuffen an stark befahrenen Straßen als auch die ebenfalls durch die Dieselfahrzeuge mit bewirkte städtische Hintergrundbelastung gemindert werden. Die Reduzierungswirkung einer solchen großflächigen Umweltzone beträgt bis zu 15-20 Prozent, wenn z.B. die Einfahrberechtigung in diese Städte auf Dieselfahrzeuge beschränkt wird, die den Euro-4- oder Euro-5-Standard (25 mg bzw. 5 mg PM₁₀ pro km) erfüllen. Alle Otto-Fahrzeuge, die besser als der Euro-2-Standard sind, dürfen dabei auch in die belasteten Städte fahren.

Die Feinstaubplaketten machen die Kommunen endlich handlungsfähig

In einigen Aktionsplänen deutscher Städte wie in Berlin, Stuttgart und Düsseldorf sind solche Umweltzonen enthalten. Weil die Kennzeichnungsverordnung noch immer fehlt, konnten die Städte diese Zonen bisher nicht ausweisen. Die Zufahrt für hoch emittierende Diesel-Pkw und -Lkw wird dadurch gesperrt, dass ein allgemeines Fahrverbot verhängt wird und Ausnahmen nur für jene Fahrzeuge gemacht werden, die bestimmte Emissionsstandards erfüllen. Jeder, der in Städte mit solchen Beschränkungen einfahren will, muss sich eine entsprechende Plakette besorgen (Euro-2 für Otto-Motoren, Euro-2 bis Euro 5 für Dieselfahrzeuge). Die vom Bundeskabinett am 22. Februar 2006 verabschiedete Plakettenverordnung - die vermutlich noch im März vom Bundesrat angenommen wird - schafft endlich die Voraussetzung für verursachergerechtes kommunales Handeln. Da sie immissionschutzrechtlich begründet ist und - ganz anders als die niederländische Feinstaubregelung - nur zu selektiven Fahrverboten in einzelnen Städten führt, außerdem auch die ausländischen Fahrzeuge nicht diskriminiert, muss die Plakettenverordnung nicht bei der EU notifiziert werden.

Nachhaltiges Mobilitätsmanagement mit verbindlichen Zielen wird gebraucht

Die zweite verkehrspolitische Handlungsstrategie sind Maßnahmen zur Reduzierung des Lkw- und Pkw-Verkehrs in den Städten insgesamt. Je nach örtlichen Gegebenheiten ist hier die ganze Palette der umweltorientierten Verkehrsplanung gefragt. Dabei müssen aber konkrete und quantifizierte Ziele der Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund oder der Verkehrsvermeidung durch kurze Wege oder intelligente Lösungen wie Fahrgemeinschaften und höhere Auslastung verabschiedet und deren Einhaltung kontrolliert werden.

Solche Maßnahmen mindern nicht nur den Feinstaub, sondern auch den Lärm. Sie machen die Städte insgesamt lebenswert und attraktiv, für alte und junge Menschen.

Die Industrie ist gefragt

Je nachdem, welche Rolle der Verkehr an der Feinstaubimmission in den betroffenen Städten spielt, können einschließlich Aufwirbelungen die Gesamtemissionen mit besagten Maßnahmen um etwa 30 Prozent abgesenkt werden.

Allerdings sind in vielen Ballungsräumen und Großstädten die Hintergrundbelastungen durch Feinstäube so hoch, dass selbst die o.g. verkehrspolitischen Maßnahmen nicht ausreichen, die Grenzwerte einzuhalten. Verursacher ist die Industrie, die für über 40 Prozent der Hintergrundbelastung verantwortlich ist. Mit ihrer Hohen-Schornstein-Politik verteilt sie die Schadstoffe weiträumig und glaubt, sich dadurch vom Acker machen zu können. Die Politik

hat hier dieses Thema bisher noch nicht einmal aufgegriffen. Auch hier müssen die Grenzwerte gesenkt werden, muss der in der EG-Richtlinie über die integrierte Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung vom 30. Oktober 1996 (IVU-Richtlinie) geforderte beste verfügbare Umwelttechnik umgesetzt und die EG-Richtlinie 2001/81/EG (NEC-Richtlinie) zur Begrenzung der nationalen Emissionshöchstmengen (national emission ceilings - NECs) zur Minderung der Industrieemissionen genutzt werden.

„Augen zu“ gilt auch für viele andere Feinstaubverursacher

In den meisten Aktionsplänen fehlen bisher auch Maßnahmen für andere Emittenten: Der „off road“-Bereich der Baustellenmaschinen wird oft komplett übersehen, obwohl seine Emissionen bedeutend sind. Übersehen werden bei den Maßnahmen meist die städtischen Feinstaubemissionen aus den Kaminen, wo mit Hilfe sauberer Brennstoffe (insbesondere bei Holz) viel erreicht werden kann. Der Einfluss des Schüttguts oder die weiträumigen Abgasfahnen von Braunkohleabgrabungen wird nicht konsequent untersucht.

Laut EU-Richtlinie und den deutschen Immissionsschutznormen müsse ALLE Verursacherbereiche angegangen werden. Die Politik hat bisher nur einen winzigen Teil ihrer Hausaufgaben gemacht. Statt ihre Hausaufgaben zu erledigen rennen derzeit viele Politiker nach Brüssel, um sich für laxere Grenzwerte einzusetzen nach dem Motto: Der Bock muss zum Gärtner gemacht werden. Gut, dass sich Umweltminister Gabriel nach eigenen Aussagen in Brüssel für schärfere Grenzwerte einsetzt. Wir brauchen gesunde Luft in den Städten, damit sich jung und alt dort wieder wohl fühlen können.

Berlin, im März 2006

Kontakt

Werner Reh, Verkehrsexperte
BUND - Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
Am Köllnischen Park 1
10179 Berlin
Tel. 030-275 86-435
Email: werner.reh@bund.net
www.bund.net