

## **Feinstaub – Deutsches Politikversagen, europäisches Rollback? Politik auf dem Rücken der Bürger und der Lebensqualität in den Städten**

Nach einem fulminanten Start mit riesigem Medieninteresse im Frühjahr 2005, einer Reihe interessanter Luftreinhalte- und Aktionspläne machte sich im Sommer ein komplette politische Lähmung beim Thema Feinstaub breit. Schlimmer noch: Am 21.9.2005 kündigte die EU-Kommission in der sog. Umgebungsluft-Richtlinie an, sie wolle jetzt einigen Städten mehr Zeit für die Einhaltung der EU-Feinstaub-Grenzwerte einräumen und dafür auch einige tausend vorzeitige Todesfälle mehr in Kauf nehmen. Diese Wende Rückwärts passte in die Strategie des EU-Kommissionspräsidenten Barroso, der Wirtschaft prinzipiellen Vorrang vor der Umwelt und dem Sozialen zu geben. Dass die EU-Bürger dieses neo-liberale Modell gar nicht wollen, spielt dabei keine Rolle.

### **Verkehrspolitisches Versagen auf der ganzen Linie**

Trotz langem zeitlichem Vorlauf seit Verabschiedung der EU-Grenzwerte 1999 haben die nationalen Politiker und die Städte diese Zeit nicht genutzt, um verkehrs- und industriepolitische Maßnahmen für den 1.1.2005 vorzubereiten. Den Städten in Deutschland fehlt es bis heute an den Voraussetzungen für verursachergerechtes Handeln und für einen wirksamen Schutz ihrer Bürger.

Bis heute fehlt ihnen die Möglichkeit für den Kampf gegen die wichtigste örtliche Immissionsquelle, die Abgase aus den Auspuffen der Diesel-Fahrzeuge, die etwa 20 % der Immissionen ausmachen. Die Kennzeichnungs-Verordnung verschwindet seit mehr als anderthalb Jahren regelmäßig im Dschungel der organisierten Unverantwortlichkeit, bzw. dem verkehrspolitischen Bermudadreieck zwischen Bundesumweltministerium, Bundesregierung und Bundesrat. Auch die Kfz-Steuer, die den Dieselfahrern einen effektiven Anreiz für die Nachrüstung mit Partikelfiltern bietet, die nicht nur die Rußemissionen, sondern auch die Stickstoffdioxidemissionen mindert, kam in den letzten Monaten und Jahren keinen Millimeter voran.

Kein Wunder also, dass viele Städte in Brüssel auf einen Aufschub bei der Umsetzung der EU-Richtlinien drängen. Im Gegensatz zur Umweltpolitik unter der grünen Ministerin Bärbel Höhn in NRW gab es im Bund viel zu wenig Druck auf die Industrie, den Stand der Technik durchzusetzen und zu wenig Hilfen für die Städte.

### **Und die Industrie macht sich heimlich vom Acker**

Dass die Medien von Anfang an auf das Thema „Fahrverbote“ ansprangen, nutzte die Industrie, um sich vor ihrer Verantwortung zu drücken. Die Bundesregierung sekundierte, indem sie beharrlich die Verantwortung der Industrie übersah.

Denn die Industrie ist v.a. für die hohe Hintergrundbelastung verantwortlich, die etwa zur Hälfte auf ihr Konto geht. Viele Städte sind mit einer Hintergrundbelastung von über  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Feinstaub ( $\text{PM}_{10}$ ) belastet, auf der dann die städtischen und die straßenräumlichen Belastungen aufsetzen. Diese Belastung wird durch die Hohe-Schornstein-Politik der Industrie weiträumig in der ganzen Republik verteilt.

Die Problemlösung besteht darin, die ab 2007 und 2008 greifenden verschärften Emissionsgrenzwerte früher als geplant umzusetzen.

### Was muss konkret getan werden?

Ohne die bereits dargestellte Reduzierung der regionalen Hintergrundbelastung der Industrie wird es keine Erfolge bei der Feinstaubbekämpfung geben.

Bei der Bekämpfung der verkehrsbezogenen Verursacher fehlen heute die drei zentralen Elemente, die vom BUND seit Anfang Januar eingefordert wurden:

- die Ausweisung von flächendeckenden Umweltzonen für die betroffenen Großstädte mit Fahrverboten für alle Dieselfahrzeuge ohne wirksamen Partikel- und NO<sub>2</sub>-Reduzierung. Voraussetzung ist eine bundesweite Kennzeichnung mit Plaketten und eine Reform der Kfz-Steuer zur Förderung der Nachrüstung;
- Maßnahmen zur Verlangsamung und Verstetigung des Verkehrsablaufs auf dem Niveau von Tempo 30 in den betroffenen Abschnitten, um den Abrieb (Brems-, Reifen-, Straßenabrieb) und Aufwirbelung zu vermindern;
- Die Reduzierung der Lkw- und Pkw-Mengen durch eine umweltorientierte Verkehrsplanung, um Abgase und Lärm zu reduzieren, die Städte lebenswerter zu machen.