



Fahrverbot bleibt letztes Mittel gegen Feinstaub

Schadstoff-Plakette für alle Fahrzeuge soll Verkehrsbeschränkungen erleichtern - Kommunen wollen erst andere Maßnahmen ausreizen und fordern mehr Unterstützung

Die Zustimmung des Bundesrats am 7. April zur Einführung einer Schadstoff-Kennzeichnung für Autos, Lkw und Busse gilt als sicher. Nummerierte Plaketten zeigen an, welche EU-Abgasnorm ein Fahrzeug einhält. Vor allem die Durchsetzung möglicher Fahrverbote bei hohen Konzentrationen des gefährlichen Feinstaubes in der Luft soll so erleichtert werden. Wer bei welcher Belastung noch auf die Straße darf, entscheiden die zuständigen Behörden der Länder und vor allem die Kommunen selbst.

BERLIN/RHEINLAND-PFALZ. Allein in den ersten zwei Monaten dieses Jahres sind bundesweit in rund 20 Kommunen die erlaubten Tagesmittelwerte von 50 Mikrogramm Feinstaub je Kubikmeter Luft an mehr als 25 Tagen überschritten worden. Nach den EU-Richtlinien zur Luftreinhaltung ist eine Überschreitung dieses Wertes im gesamten Jahr nur an 35 Tagen erlaubt. In Berlin, Frankfurt und weiteren Großstädten ist bereits gegen die strengen Auflagen der Europäischen Union verstoßen worden. Wo abzusehen ist, dass es auch so weit kommen wird, müssen die Kommunen mit den zuständigen Landesbehörden einen Plan aufstellen, wie sie die Belastung dauerhaft verringern wollen.

Bund drohen Klagen der EU

Im Laufe des Jahres will die EU-Kommission diese Pläne bewerten. Sollten sie nicht als ausreichend betrachtet werden und die Feinstaubbelastung weiter hoch bleiben, drohen dem Bund ab 2007 Klagen der Kommission in Millionenhöhe. Zwar hat diese angekündigt, die Richtlinie zunächst großzügig auslegen zu wollen und den Kommunen mehr Zeit einzuräumen. Handlungsbedarf besteht aber allemal - und nicht erst seit gestern.

Die Liste der möglichen Maßnahmen gegen die Feinstaub-Belastung ist lang: Diesel-Lkw aus den Innenstädten verbannen, Straßen mit Wasser sprengen, Tempo-Limits, Fahrverbote, Sperrungen, Straßennutzungsgebühren. Jetzt soll eine Kennzeichnung von Fahrzeugen nach der Höhe ihres Schadstoff-Ausstoßes den Ländern und Kommunen ein Instrument an die Hand geben, um mögliche Fahrverbote als Reaktion auf wiederholte Überschreitungen des EU-Grenzwerts leichter umsetzen zu können.

Nur für wenige der Städte und Gemeinden in Rheinland-Pfalz, die vermutlich in diesem Jahr die 35-Tage-Marke überschreiten werden, liegen die geforderten Aktionspläne bereits vor. Vielerorts werden sie derzeit entwickelt. Dort, wo bereits Maßnahmen erarbeitet wurden, herrscht allerdings die Einsicht vor, dass der Feinstaub-Belastung auf kommunaler Ebene allein kaum beizukommen ist. Zum einen, weil bis zu 50 Prozent der Stäube nicht lokal verursacht werden, zum anderen, weil der Straßenverkehr lange nicht der einzige Stauberzeuger ist.

Spülen oder Sperren?

Schnell-

RZ-O

Zeitu

Event-

10 11
17 18
24 25
01 02



News!

Artikel



Beispiel Mainz, Parcusstraße: Bereits 2003 unterrichtete das Landesamt Umweltamt die Stadt erstmals über die Grenzwertüberschreitungen an der dortigen Messstation, die täglich von fast 40 000 Autos und rund 1000 Mal von Bussen passiert wird. Der Aktionsplan setzt auch vor allem im Straßenverkehr an. So wird versucht, den Verkehrsfluss zu verstetigen, etwa durch Anpassung von Ampelschaltungen. Ein wichtiger Ansatz ist zudem die Umrüstung der Fahrzeuge der Mainzer Verkehrsgesellschaft. Neben weiteren Maßnahmen wie der geplanten Sanierung der Straße oder der Förderung von Fahrgemeinschaften sind auch Verkehrsbeschränkungen für Lkw ausgesprochen worden - allerdings unter Ausnahme von Anliegern, Liefer- und Linienverkehr. Kurzfristig wird die Straße außerdem nass abgespült, wenn sich die Grenzwert-Überschreitungen der 35-Tage-Marke nähern - um auf diese Weise die Aufwirbelung von Staub zu verringern.

"An solchen Maßnahmen sieht man deutlich, wie hilflos die Kommunen dem Problem eigentlich gegenüberstehen", meint Dr. Wolfgang Neutz, stellvertretender Geschäftsführer des rheinland-pfälzischen Städtetags. Dadurch, dass die Umsetzung der EU-Richtlinien "nach unten durchgereicht" werde, seien die Städte und Gemeinden seiner Ansicht nach "verantwortlich für eine Angelegenheit, die man kommunal gar nicht umfassend in den Griff bekommen kann". Ralf Peterhanwahr, Sprecher der Stadt Mainz, schlägt in die gleiche Kerbe: "Wenn wir wollen, dass der große Strom sauber ins Meer fließt, müssen wir nicht nur an der Mündung Kläranlagen bauen", verbildlicht er die Situation, "die Kommunen stehen als letztes Glied in der Kette immer mit dem Rücken zur Wand."

Auch Jörg Steuler, Bauamtsleiter der Stadt Neuwied, wo erst vor kurzem ein Aktionsplan veröffentlicht wurde, sieht die Möglichkeiten von Städten und Gemeinden sehr begrenzt. "Die Aktionspläne sind so gestrickt, dass die Dinge optimiert werden, die wir lokal beitragen können", sagt er. Die wirklichen Verursacher des Feinstaubes indes sehen alle drei in der Industrie, oft weit weg von den Stellen, an denen die Partikel dann niedergehen. Hier wünschen sie sich strengere Auflagen auch von der EU. "In dieser Richtung muss noch viel mehr passieren", fordert Steuler.

Fahrverboten stehen Städtetag und Kommunen deshalb sehr kritisch gegenüber. "Wir lösen die Problematik damit nicht, sondern verlagern sie nur", befürchtet Wolfgang Neutz. Der Verkehr sei durch eine Beschränkung vielleicht nicht mehr so stark in der Nähe der jeweiligen Messstation, aber eben an anderer Stelle. "Viele werden einen Umweg in Kauf nehmen", glaubt er. Darüber hinaus befürchtet Neutz wirtschaftliche Probleme; der Handel werde durch Fahrverbote stark beeinträchtigt. "Ganz klar: Die Innenstädte müssen weiter mit dem Auto zu erreichen sein", sagt Jörg Steuler.

In Koblenz wird derzeit ein Aktionsplan gegen die Feinstaub-Belastung vorbereitet. Auch hier sind Fahrverbote nicht die erste Wahl. "Das wäre ein ziemlich rigoroses Mittel", erläutert der stellvertretende Umweltamtsleiter Helmut Dörr, "das käme für uns nur in Frage, wenn moderatere Mittel nicht mehr greifen." Ausschließen will er diese Möglichkeit indes nicht.

Dass aber Fahrverbote das richtige Mittel sind, um die Feinstaub-Belastung dauerhaft zu senken, glaubt selbst der Sprecher des rheinland-pfälzischen Umweltministeriums, Wolfgang Raber, nicht. "Als Sofortmaßnahme, um eine Überschreitung der Grenzwerte möglichst schnell abzufedern, mögen vorsichtig eingesetzte Fahrverbote taugen", räumt er ein, "doch sie sollten wirklich das letzte Mittel bleiben." Das Umweltministerium werde sich dafür einsetzen, dass andere Maßnahmen vorangetrieben werden, die größere Fahrverbote letztlich entbehrlich machen würden - etwa die Förderung von Rußpartikelfiltern für Diesel-Fahrzeuge.

Anreiz für Umrüstung

"Damit wird das Übel an der Wurzel gepackt", sagt Raber, "zumindest, was die Feinstaub-Produktion durch Autos, Lkw und Busse angeht." Wenn man genügend Anreiz schaffe, alte Fahrzeuge umzurüsten oder zu ersetzen, sei dies "in Bezug auf den Straßenverkehr mit Abstand die sinnvollste Maßnahme".

Ralf Peterhanwahr aus Mainz setzt außerdem auf Aufklärung: "Uns ist es wichtig, dass durch die wiederholten Grenzwert-Überschreitungen nicht wieder ein falsches Bild entsteht und die Bürger geschockt denken: Unsere Luft wird immer dreckiger. Das ist eben nicht der Fall", erklärt er. Langfristig gesehen sei die Belastung nicht nur durch Feinstaub im Laufe der Jahre sogar kontinuierlich zurückgegangen. "Letztlich sind die Überschreitungen eben das Ergebnis der strenger werdenden Grenzwerte und nicht einer steigenden Luftverschmutzung." **Carsten Luther**

[Google-Anzeigen](#)

Dokumente im Griff

Einfach, Schnell und Sicher
Revisionierung - Workflow - CAD
www.axavia.com

Rhein Zeitung

Erst vergleichen, dann kaufen!
Bis zu 75% bei Zeitungen sparen.
www.Preisvergleich.de/Zeitungen

<http://rhein-zeitung.de/06/04/04/AL/00000087.html>

04.04.2006 © RZ-Online GmbH (www)

[Artikel empfehlen](#) [Leserbriefe](#) [Impressum](#) [RZ-Online als Startseite / Favorit](#)