

Umweltzone und Feinstaubaktion

Die EU hat längst beschlossen, dass die Luft in unseren Städten besser werden muss. Doch viele Kommunen sind offensichtlich nicht bereit, wirksame Maßnahmen gegen den gefährliche Feinstaub zu ergreifen. Da die mediale Aufmerksamkeit dafür immer mehr schwindet, ist es an der Zeit, den Druck auf die Städte deutlich zu erhöhen!

Bereits seit vier Jahren verbietet die EU-Feinstaubrichtlinie die Überschreitung des Feinstaubgrenzwertes von 50 Mikrogramm im Tagesmittel an mehr als 35 Tagen pro Jahr. Zahlreiche Städte verstoßen alljährlich dagegen, können oder wollen keine wirksamen Gegenmaßnahmen ergreifen.

Der Handlungsbedarf ist angesichts der Zahlen der Weltgesundheitsorganisation weitgehend unbestritten: Ihre Untersuchungen ergaben, dass Feinstäube die durchschnittliche Lebenserwartung in der Europäischen Union im Mittel um 8,6 Monate verkürzen, in Deutschland sind es sogar 10,2 Monate. Im Jahr 2008 wurde der Feinstaubgrenz-

wert an 60 Messstellen in 35 Städten und 12 Bundesländern überschritten. Krefeld führte die Statistik mit 74 Tagen an, gefolgt von Stuttgart mit 69 und Essen mit 67 Überschreitungen.

Welchen Anteil der Verkehr an der Feinstaubbelastung hat, ist dagegen äußerst umstritten - es kursieren Zahlen zwischen 5 und 50 %. Eine Hochrechnung aufgrund der verkauften Spritmengen und durchschnittlicher Emissionswerte greift viel zu kurz.

Denn zum direkten Feinstaubausstoß der Kraftfahrzeuge kommen noch Bremsbelag-, Reifen- und Straßenabrieb, die Emissionen der gesamten Produktionskette inklusive der Energieerzeugung, Kraftstoffgewinnung und -aufarbeitung. Es werden also Jahre vergehen, bis Einigkeit hergestellt werden kann - sofern das überhaupt möglich ist, da die Autoindustrie natürlich ein existenzielles Interesse daran hat, ihren Anteil möglichst klein zu rechnen. Schon deshalb hatten Klagen mit dem Ziel von Verkehrsbeschränkungen trotz klarer Verstöße gegen die Feinstaubrichtlinie wenig Aussicht auf Erfolg. Um ihnen die Grundlage zu nehmen und dem wachsenden Unmut in der Bevölkerung etwas entgegenzusetzen, versuchten einige Kommunen dem Problem mit verstärkter Straßenreinigung und -befeuchtung beizukommen. Offensichtlich ohne Erfolg: Nachdem die erste Aufmerksamkeit abgeebbt war, wurden diese „Maßnahmen“ sang- und klanglos eingestellt.

Umweltzonen

Die ursprüngliche Strategie vieler Betroffener und Umweltverbände, bei

Grenzwertüberschreitungen kurzfristige Fahrverbote durchzusetzen, ist gescheitert. Diese Maßnahmen sind nicht nur bei fast allen AutofahrerInnen äußerst unpopulär, sondern auch praktisch kaum durchführbar, da die Feinstaubkonzentrationen stark vom Wetter abhängen und eine Voraussage bzw. -planung kaum möglich ist. Wesentlich aussichtsreicher erscheinen da sogenannte Umweltzonen, die von besonders schadstoffträchtigen Fahrzeugen generell nicht mehr befahren werden dürfen. Mittlerweile gibt es davon in Deutschland bereits 32.

Je nach Schadstoffausstoß werden motorisierte Fahrzeuge in 4 Klassen eingeteilt. Die Schlechteste bekommt keine Plakette, die Besseren in aufsteigender Reihenfolge eine rote, gelbe oder grüne Plakette. Bei der Einführung sind die Umweltzonen meist frei für Fahrzeuge mit allen Plaketten, im Laufe der folgenden Jahre werden sie dann nach und nach für rote und gelbe Plaketten gesperrt. Zahlreiche, zum Teil groteske Ausnahmeregelungen (z.B. für Werkstattbesuche, LKWs, etc.) und die Aussparung viel befahrener Straßen sind Zugeständnisse mit denen sich die Zustimmung der Autolobby, Industrie- und Handwerksverbände üblicherweise erkaufte wird. Messbare Luftverbesserungen sind daher in der Anfangsphase nicht zu erwarten.

Aber wer die „freie Fahrt für freie Bürger“ beschränken will, braucht einen langen Atem: Jahrelange Proteste und Aktionen gegen Sommersmog hatten nur eine Heraufsetzung der Ozongrenzwerte zur Folge. Erst der EU-Feinstaubgrenzwert, den wir in den 90er Jahren als reine Verzögerung



rungstaktik geißelten, konnte das Tabu Fahr-
verbot knacken. Jetzt kommt es darauf an, die
Einführung möglichst vieler Umweltzonen zu
unterstützen und den Gegnern gute Argumente
entgegenzusetzen. Wie nicht anders zu erwar-
ten, verbreitete der ADAC zum Jahresende die
„Nachricht“, dass die bereits 2008 in Hannover
eingeführte Umweltzone keine Verringerung
der Feinstaubkonzentration bewirkt hätte. Unter
den derzeitigen Randbedingungen ist das richtig
und keineswegs überraschend.

Doch dank der erstaunlich hohen Akzeptanz der
Umweltzonen bei den AutofahrerInnen bewegt
sich jetzt etwas in Sachen Feinstaub. Angesichts
ihrer Absatzprobleme scheint die Autoindustrie
endlich gezwungen, spritsparende und schad-
stoffarme Autos anzubieten. Auch der Nutz-
fahrzeugabsatz dürfte von der Verbreitung der
Umweltzonen profitieren.

Im zweiten Schritt kommt es darauf an, sie zu
etablieren und auszuweiten. Klima- und Ge-
sundheitsschutz gehen Hand in Hand und las-
sen sich nur mit weniger motorisiertem Verkehr
erreichen. Da die Natur nicht zwischen Schad-
stoffen von Armen und Reichen unterscheid-
et, müssen Ausnahmeregelungen abgebaut
und die Grenzwerte kontinuierlich verschärft
werden. Soziale Härten können stattdessen mit
speziellen ÖPNV- oder Car-Sharing-Angeboten
abgefangen werden. Eine gezielte Förderung
zum Umstieg auf schadstoffarme Monteurs-
fahrzeuge für kleine Handwerksbetriebe ist auf
Dauer besser und billiger für die Allgemei-
heit als die jetzigen Ausnahmeregelungen. Im
Transportgewerbe ist das nicht nötig, auch
wenn dessen Lobby lautstark jammert: Dort
werden die Fahrzeuge so intensiv genutzt, dass
sie ohnehin nach wenigen Jahren durch neue
ersetzt werden und dabei an die stufenweise
steigenden Anforderungen der Umweltzonen
angepasst werden können.

Diesen langwierigen Prozess zu begleiten und
zu steuern bedarf mehr als punktueller spekta-
kulärer Aktionen. Wir müssen Handlungsdruck
erzeugen, indem wir unser Anliegen tagtäglich
unübersehbar in die Öffentlichkeit bringen.
Dazu brauchen wir die Unterstützung anderer
Umweltverbände und interessierter und betrof-
fener Mitmenschen.

*Werner Berendt, Bremen,
Kontakt: bremen@robinwood.de*

31.12.08: Stand der Feinstaubwerte, [www.
env-it.de/luftdaten/pollutant.fwd?comp=PM1](http://www.env-it.de/luftdaten/pollutant.fwd?comp=PM1)

Feinstaubaktion zum Mitmachen

Die Idee ist ganz einfach: Immer wenn ich mich als Fußgänger
oder Radfahrer durch den Straßenverkehr bewege, setze ich eine
Feinstaub-Schutzmaske auf und ziehe eine Warnweste mit dem Slo-
gan „Feinstaub kann tödlich sein“ über - im Stil der Warnhinweise
auf Zigarettenschachteln. Diese Aktionsutensilien sollten zentral be-
schafft, bedruckt und zum Selbstkostenpreis an Interessierte abge-
geben werden. Auch für die Staubmasken ist eine zentrale Beschaf-
fung sinnvoll, da die Billigen aus dem Baumarkt nahezu wirkungslos
sind und die professionellen, kleinen und leichten Einwegmasken
der Schutzklasse „FFP3“, die problemlos in jede Tasche passen, nicht
überall erhältlich oder sehr teuer sind. Sie verringern die Feinstaub-
belastung in der Atemluft der TrägerIn auf einem Bruchteil und lie-
fern damit einen guten Grund, sich auch längerfristig an der Aktion
zu beteiligen und etwas Aufwand und Unannehmlichkeiten auf sich
zu nehmen.

Richtig wirksam wird diese Aktion dann, wenn tagtäglich zahlreiche
Leute so maskiert im Straßenverkehr auftauchen und wenn wir in
Gruppen bei passenden Lokalterminen oder sonstigen öffentlich-
keitswirksamen Veranstaltungen auftauchen. Aber auch als Einzel-
ner habe ich jede Menge Blicke geerntet, wie ich bei den ersten
Pilotversuchen im letzten Spätsommer erfahren habe. Die beste
Aktionszeit ist natürlich das Sommerhalbjahr, daher möchte ich alle
Interessierten aufrufen, bereits jetzt Aktionen zu planen und sich bei
mir zurückzumelden.

