NICOLAS ASFOURI / AFP

Videoüberwachung des Straßenverkehrs in London: *Kaum ein Ballungsraum in Europa kann die EU-Grenzwerte einhalten*

AUTOFAHRER

Straßensperren und City-Maut

Jahrelang haben deutsche Städte Schadstoffgrenzwerte ignoriert. Ab Januar zwingt die EU sie zur Einhaltung. Nun drohen Fahrverbote.

Jeder Satz des Referenten auf der ADAC-Fachtagung ließ die Gesichter der versammelten Verkehrsexperten länger werden. Vom Rückbau innerstädtischer Straßen sprach der Mann an jenem Freitag, dem 19. November, im schnieken Bürohaus Zollernhof in Berlin-Mitte, von Ausweitung der Tempo-30-Zonen und gar von zeitweiligen Fahrverboten.

Der Mann, der so gelassen über Regelungen redete, die viele Autofahrer als Folterinstrumente sehen, ist Uwe Lahl, Ministerialdirektor im Bundesumweltministerium. Und es war kein akademisches Szenario, das der Beamte vor Spediteuren und Vertretern der Automobilindustrie sowie des ADAC ausbreitete – es ging um die verkehrspolitische Wirklichkeit der kommenden Jahre.

Die wird von sechs Zahlen und zwei Buchstaben definiert: 1999/30EG. Hinter diesem Kürzel verbirgt sich eine Richtlinie der Europäischen Kommission, die ab Januar verbindliche Grenzwerte für Feinstäube, wie Rußpartikel aus Dieselfahrzeugen, vorschreibt. Nur an höchstens 35 Tagen im Jahr darf der Tagesgrenzwert von 50 Mikrogramm Staub in einem Kubikmeter Luft überschritten werden. Fünf Jahre später muss dann zudem der Ausstoß von Stickstoffdioxid drastisch verringert werden. Auch bei diesem Schadstoff gehören Pkw und Lastwagen zu den Hauptübeltätern.

Was auf den ersten Blick recht abstrakt erscheint, dürfte gravierende Auswirkungen auf den Autoverkehr besonders in den Großstädten haben. Um die EU-Richtlinie zu erfüllen, werden Verkehrsplaner wohl Straßen oder ganze Viertel zeitweise sperren müssen, sie werden Dieselautos aus den Städten fern halten oder gar eine City-Maut einführen müssen – und einiges davon womöglich schon in nächster Zeit. Denn anders wird kaum ein Ballungsraum in Europa die neuen, verbindlichen Grenzwerte einhalten können. Das gilt für Mailand ebenso wie für Paris und Madrid oder eben für Berlin, München, Frankfurt am Main und Hamburg (siehe Grafik).

Wie schnell das Szenario Wirklichkeit werden kann, machen 14 Luftreinhaltepläne deutlich, die seit Ende Oktober beim Umweltbundesamt liegen. Nahezu alle Ballungsräume in der Republik mussten – so sieht es die EU-Richtlinie vor – ein solches Papier vorlegen, weil sie schon die Grenzwerte von 2002 mit deutlich höheren Toleranzmargen überschritten hatten. Und alle Pläne listen als Weg aus der Krise Verkehrsbeschränkungen auf. Nur so lässt sich ein Vertragsverletzungsverfahren, lassen sich teure Strafzettel aus Brüssel vermeiden.

Der Deutsche Städtetag hat in einem Arbeitspapier zusammengefasst, was auf die Autofahrer zukommen kann. Die Vorschläge reichen von der gezielten Förderung von Bussen und Straßenbahnen bis hin zur Reduzierung von Parkplätzen und zeitlich beschränkten Fahrverboten etwa an verkaufsoffenen Samstagen – vor allem in den Zentren der Städte. „Bereits an den Einfallstraßen", so der Städtetag, sollten an Tagen mit viel Verkehr „Beschilderungen mit dem Text ‚Innenstadt gesperrt wegen Luftverunreinigungen' angebracht werden".

Welche Brisanz in derartigen Zwangsmaßnahmen steckt,

haben auch die Bundesländer erkannt. Im Juni verabschiedete der Bundesrat auf Initiative von Baden-Württemberg eine Entschließung, in der die Bundesregierung zur Intervention in Brüssel aufgefordert wird. Sie solle sich „angesichts der Schwierigkeiten bei der fristgemäßen Einhaltung der Grenzwerte“ für eine „Verlängerung der Einhaltungsfristen“ einsetzen. Die Grenzwerte sollten zudem „einer Prüfung“ unterzogen werden – die Länder wollten weniger harsche Regelungen.

Bundesumweltminister Jürgen Trittin jedoch winkte ab, die betroffenen Städte werden um unpopuläre Entscheidungen wohl kaum herumkommen. „Es besteht kein Spielraum, von einer Durchführung der Maßnahme abzusehen“, so Trittins Experte Lahl auf der ADAC-Fachtagung.

Denn ab 1. Januar können durch die EU-Vorschrift zudem Anwohner viel befahrener Straßen, die ständig Dieselruß einatmen müssen, für reine Luft vor deutsche Verwaltungsgerichte ziehen – ebenfalls ein Novum. Der Deutsche Städtetag rechnet denn auch mit einer Klageflut.

Seit Wochen bereiten Umweltverbände in der gesamten Republik schon die Klagen vor. Anwälte, die auf Umweltrecht spezialisiert sind, feilen bereits an Schriftsätzen. Noch im Januar wird sich wohl das erste Mal ein Verwaltungsgericht mit den Folgen der EU-Richtlinie beschäftigen müssen. Dann will ein Berliner Bürger, unterstützt von der Umweltorganisation BUND, die Hauptstadt auf bessere Luft verklagen.

Und seine Chancen sind gut: An Berliner Innenstadtschneisen wie der Frankfurter Allee werden seit Jahren die Grenzwerte bei Rußpartikeln überschritten. Und dass die so genannten Feinstäube nicht nur unangenehm, sondern vor allem extrem gesundheitsgefährdend sind, ist unter Wissenschaftlern unumstritten. Staubpartikel, die nur 0,1 Mikrometer groß sind, können bis in die Lungenbläschen vorstoßen und in die Blutbahn gelangen. Als besonders giftig stufen Experten Partikel aus Dieselmotoren ein, sie gelten als Lungenkrebserreger. Nach einer Studie des Umweltbundesamtes sterben hier zu Lande pro Jahr 14 000 Menschen an Krankheiten, die durch Dieselabgase verursacht werden.

Dabei ist es keineswegs so, dass deutsche Großstädte die Gesundheitsgefahr verkennen. Nur passiert ist bisher wenig. Wann immer Umweltreferenten ihre Mahnung in den Stadtparlamenten der Republik vortrugen, es wurde wohlwollend genickt. Aber kaum eine Stadt handelte.

FRANK SCHRÖETER / VISUM

City-Maut-Stelle in Singapur: *Autofahrer aus den Stadtzentren vergraulen*

Verkehrsplaner verwiesen auch gern auf die Innovationskraft der deutschen Automobilindustrie, die Probleme von heute zu Lösungen von morgen macht. Und die Vergangenheit schien ihnen auch Recht zu geben. Vor 20 Jahren lagen Ballungsräume oft unter einer Abgasglocke. Zeitweilig wurden Fahrverbote verhängt. Nur wenige Jahre später war der Smog wie weggeblasen, auch dank der flächendeckenden Einführung des Katalysators.

Die Hoffnung heutzutage liegt auf dem Rußpartikelfilter, der Dieselabgase reinigt. Doch bei dieser Technologie liegen die Zulieferer der deutschen Automobilindustrie weit zurück. Erst im Sommer haben die Autokonzerne ihre Bereitschaft zur Umweltschutzaufrüstung erklärt. Bisweilen nur auf sanften Druck.

So musste Nordrhein-Westfalens Umweltministerin Bärbel Höhn (Grüne) erst damit drohen, beim Dienstwagen auf einen „umweltfreundlichen Franzosen“ umzusteigen, bis der Lieferant Audi einlenkte. Höhns neuer Dienstwagen kommt nun wieder aus Ingolstadt, aufgerüstet mit einem erst seit kurzem von Audi angebotenen Rußpartikelfilter.

Die neue Staatskarosse kann auch mit Biodiesel betankt werden, der deutlich weniger Feinpartikel enthält als Diesel aus fossilen Brennstoffen. Da dieser Kraftstoff aus Raps zudem eine ausgeglichene Kohlendioxid-Bilanz aufweist, will Höhn den Anteil am Verbrauch von jetzt bundesweit 2 Prozent auf 25 bis 30 Prozent steigern: Die Beimischung von Biosprit in herkömmlichen Diesel möge auf EU-Ebene Pflicht werden. Darüber hat Höhn bereits Gespräche mit Bundesregierung und EU-Kommission geführt. Doch selbst wenn Höhn sich mit ihrer Idee durchsetzen sollte, dürfte das dauern.

Als schneller Weg aus der Schadstofffalle gilt im Höhn-Ministerium ein Versuch in der Stadt Hagen. Dort wird ab kommendem Jahr ein „dynamisches Verkehrsleitsystem“ erprobt: In einem Großrechner werden Daten zum Verkehrsaufkommen und zur Schadstoffbelastung gesammelt. Das System kann dann mit Leuchttafeln automatisch bestimmte Straßen zum Beispiel für Lkw sperren, wenn die Luft zu dick wird.

Über ein Instrument, das nach Meinung von Fachleuten ebenfalls kurzfristig die Luft in den Städten verbessern könnte, reden Politiker aller Couleur besonders ungern: die City-Maut. Für Joachim Lorenz, Umweltreferent in München, hat die gebührenpflichtige Einfahrt in die Innenstadt, wie sie in London und Singapur bereits praktiziert wird, dagegen viel Charme: „Wir beobachten die Erfahrungen sehr genau.“ Und auch sein Augsburger Kollege Thomas Schaller ist nicht abgeneigt. „Wenn die Schadstoffreduzierung nur über eine City-Maut geht, dann muss das auch deutlich angedroht werden.“

Modelle dafür gibt es einige: Die Städte könnten etwa Plaketten verkaufen, um so Autofahrer aus den Zentren zu vergraulen. Aber einfach wäre das nicht. Denn für eine generelle Gebührenerhebung müsste vom Bund das Straßenverkehrsrecht geändert werden.

Doch das Debakel bei der Lkw-Maut vor Augen, lässt auch so streitlustige Grüne wie NRW-Ministerin Höhn oder Bundesumweltminister Trittin beim Thema City-Maut verstummen. Als Erster wagte sich kürzlich Albert Schmidt, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen-Bundestagsfraktion, aus der Deckung: „Die Einführung einer City-Maut stellt eine Option dar, die in der Entscheidungshoheit der Städte möglich sein muss.“

CONNY NEUMANN, BARBARA SCHMID, ANDREAS WASSERMANN