

LVZ, 17.6.2016

Dicke Luft in Leipzig und Dresden – Umweltminister wollen blaue Plakette

Stickoxide und Feinstaub: Jena und Erfurt weniger belastet / Bundesbehörde sieht Kommunen in der Pflicht

VON WINFRIED MAHR

LEIPZIG. Dicke Luft in Dresden und Leipzig: Stickoxide und Feinstaub machen Großstädter krank. Während sich die Luftqualität in weiten Teilen Mitteldeutschlands im zurückliegenden Vierteljahrhundert verbessert hat, trägt der Straßenverkehr laut Umweltbundesamt in Dessau-Roßlau (UBA) am stärksten zur Luftverschmutzung in Ballungsgebieten bei. Deshalb berät die noch bis heute in Berlin tagende Umweltministerkonferenz der Länder auch über die Einführung einer blauen Umweltplakette.

Die Umweltressortchefs der Länder wollen den Bund beauftragen, die blaue Umweltplakette auf ihre „zeitnahe Realisierbarkeit zu prüfen“. Falls in diesem oder im kommenden Jahr die ersten Kommunen blaue Sperrzonen ausweisen, dür-

fen nur noch Autos mit einem Stickoxid-Ausstoß von weniger als 80 Milligramm pro Kilometer passieren. Das schaffen zwar die meisten Benziner, aber nur eine etwa halbe Million moderne Dieselfahrzeuge ab Baujahr 2015. Rund 13 Millionen nicht nachrüstbare Selbstzünder müssten draußen bleiben. Weil das erheblich in Eigentümerrechte eingreifen würde, muss auch geklärt werden, ob die Dieselbarrieren rechtlich überhaupt zulässig wären.

Feinstaub und Stickoxide belasten Herz und Kreislauf und können die Atemwege schädigen. „Wer ihnen lange ausgesetzt ist, hat ein erhöhtes Risiko, vorzeitig an Herzinfarkt oder Lungenkrebs zu sterben“, betont UBA-Sprecher Felix Poetschke. Berechnungen der Europäischen Umweltagentur zur Krankheitslast ergaben, dass 2014 bundesweit 10 400

vorzeitige Sterbefälle auf Stickoxid-Einwirkungen zurückzuführen waren.

Bundesweit werden an 60 Prozent der verkehrsnahen Messstationen Werte registriert, die zeitweise deutlich über dem Grenzwert liegen. Für Stickoxide und Feinstaub beträgt das kritische Maß 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. „Kommunen müssen Maßnahmen ergreifen, um die Stickstoffdioxid-Belastung in den Innenstädten schnellstmöglich zu reduzieren“, fordert UBA-Präsidentin Maria Krautzberger. Ältere Dieselfahrzeuge sollten schrittweise aus den Innenstädten verschwinden, fordert sie.

Betroffen sind vor allem stark befahrene Straßen der Großstädte Dresden und Leipzig. Der sächsische Negativrekord von 49 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter im Jahresmittel wird an der Bergstraße der Landeshauptstadt gemes-

sen, doch auch die Leipziger Messdaten am Hallischen Tor (43 Mikrogramm) und in der Lützner Straße (40) verletzen regelmäßig die von der EU vorgeschriebenen Grenzwerte. Große thüringische Städte wie Erfurt und Jena sind weniger von Abgasen belastet – im Gegensatz zu Mühlhausen (33 000 Einwohner, Unstrut-Hainich-Kreis), wo an einer innerstädtischen Steigung im Schnitt 52 Mikrogramm gesundheitsgefährdendes Stickstoffdioxid nachgewiesen werden – die Höchstbelastung in Mitteldeutschland.

Laut der UBA-Prognose wird die Zahl der Diesel-PKW bis 2030 gegenüber 2005 um etwa 90 Prozent zunehmen, während die Zahl der Benzinautos um ein Viertel zurückgehen wird. Um so nachdrücklicher fordert Behördenchefin Krautzberger, „die Modernisierung der Fahrzeugflotte zu beschleunigen“.

► Seite 5

„Umweltzonen haben ihre Berechtigung“

Umweltforscher Franck warnt vor Gesundheitsrisiken

LEIPZIG. Eigentümer älterer Autos müssen kompromissbereit sein, wenn es um die Gesundheit ihrer Mitmenschen geht, fordert Ulrich Franck, Umweltepidemiologe und Expositionsforscher am Helmholtz-Zentrum für Umweltforschung (UFZ) in Leipzig.

Leipzig und Dresden ziehen Leute magisch an – dabei müsste die Luftverpestung doch eher ein Grund sein, raus aufs Land zu flüchten ...

Da ist was Wahres dran. Andererseits bringt das Landleben auch indirekt gesundheitliche Nachteile mit sich: Beispielsweise ist die schnelle gesundheitliche Versorgung nicht überall so gut wie in der Stadt, was in der Sterblichkeit bei manch akuten Erkrankungen wieder einiges ausgleichen kann. Ungeachtet dessen führen Schadstoffe in der Luft zu erhöhten Erkrankungsraten und erhöhen auch die Sterblichkeit. Deshalb muss alles für die Verringerung der Schadstoffkonzentration wie Stickoxiden und Feinstaub unternommen werden.

Was ist so schädlich an Stickoxid und Feinstaub?

Während Stickstoffdioxid ein gut beschriebener Stoff ist, von dem man genau weiß, ab welcher Konzentration er zum Beispiel für Asthmatiker zum Gesundheitsrisiko werden kann, ist es bei Feinstaub komplizierter. Das ist ein ganzer Zoo von chemischen Verbindungen und Partikeln unterschiedlicher Größe und Eigenschaften. Je kleiner, desto tiefer dringen sie in die Atemwege vor. Das kann bei Dauerbelastung zu Atemwegs- oder Herz- und Kreislauferkrankungen führen, bei Vorerkrankten sogar zu Herzinfarkt und Schlaganfall. Auch die Risiken für andere Erkrankungen steigen. Nahezu alle bisherigen epidemiologischen Studien zeigen, dass es keinen Grenzwert für Feinstaubkonzentrationen gibt, unterhalb dessen er unschädlich ist.

Was nützen willkürlich festgelegte Werte?

Ich würde aus den genannten Gründen eher von pragmatisch als von willkürlich sprechen. Solche Grenzwerte erlauben eine Einordnung und helfen Druck aufzubauen, damit Luftreinhaltungsmaßnahmen getroffen werden.



Foto: UFZ

Ulrich Franck

Was muss zuerst unternommen werden?

Der öffentliche Personennahverkehr sollte ausgebaut werden. Bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor sind minimale Abgaswerte vorzuschreiben, und zwar im praktischen Fahrbetrieb. Und der Verkehrsablauf sollte möglichst flüssig gestaltet sein, da beim Beschleunigen besonders viele Schadstoffe ausgeblasen werden. Neu zugelassene Fahrzeuge sollten in Bezug auf ihre Emissionen immer auf dem neuesten technischen Stand sein.

Dresden wehrt sich bislang gegen eine Umweltzone. Als ein Argument werden etwa Elbschiffe und Dieselloks genannt, die viel mehr Ruß ausstoßen als Autos ...

Das stimmt zweifellos. Aber toleriert jemand Taschendiebstähle, nur weil auch Einbrüche passieren? Eine Umweltschutzzone in stark belasteten Zentren hat auf jeden Fall ihre Berechtigung, denn sie dient der Gesundheit der Einwohner. Die Rußfahne aus der Diesellok oder dem Dampfer kann ich erkennen, weil sie zu großen Teilen aus vergleichsweise größeren Partikeln besteht. Ultrafeine Teilchen dagegen, die winziger sind als ein Zehntausendstel-Millimeter, sind unsichtbar – gefährden aber die Gesundheit wohl mehr als größere. Deshalb sollte die Dieselrußfreisetzung auf der Elbe ebenso verringert werden wie auf der Straße. Und stark befahrene Schienenwege sollten elektrifiziert werden.

Welches Auto fahren Sie?

Ertappt: Ich fahre einen Diesel, der vor fünf Jahren als sauberster Selbstzünder überhaupt galt. Persönlich wäre ich auch nicht begeistert über weitere große Sperrzonen, wo nur noch blaue oder lila Plaketten geduldet sind. Aber es müssen Kompromisse her, die auch den Schutz der Gesundheit einer großen Zahl von Mitmenschen und nicht ausschließlich deren Eigentumsrechte berücksichtigen.

Wie wird unsere Luft in zehn Jahren sein?

Insgesamt wird sie sauberer sein, da bin ich nach den Erfolgen der zurückliegenden 25 Jahre zuversichtlich. Bei bestimmten Schadstoffen bin ich weniger optimistisch. So bleibt noch viel zu tun gegen die Gefahr durch Stickoxide und ultrafeine Partikel – vor allem in wachsenden Städten, wo Verkehr zunimmt und mehr Wohnraum beheizt wird. Saubere Motoren und die Verringerung der Emissionen bleiben wichtig. Die mit der Luftbelastung verbundenen Risiken für unsere Gesundheit sind nicht ausgedacht oder aufgebauscht, sie sind ganz real und betreffen alle. Denn die Luft, die wir atmen, können wir uns nur begrenzt aussuchen.

Interview: Winfried Mahr