

Die Bremer Luft im Vergleich

Bremen, 26.08.2013. Immer wieder sind Luftschadstoffe wie Feinstaub und Stickstoffdioxid (NO₂) in der öffentlichen Diskussion. Zu Recht, immerhin verkürzen allein Feinstäube unser aller Lebenszeit um ein halbes Jahr. Doch wie steht es um die Bremer Luft? Alarm oder Entwarnung? Die Luft wird bei uns zwar langsam besser, aber für eine Entwarnung ist es noch zu früh. Was ist also zu tun? Am meisten können die AutofahrerInnen in Bremen selbst tun: Möglichst oft das Auto stehen lassen und Bahn und Rad benutzen und beim Kauf auf ein abgasarmes Auto achten. Am besten eines mit Euro 6-Norm. Wahre Feinstaubschleudern sind übrigens -trotz oft niedrigerem Verbrauch- „moderne“ Benzindirekteinspritzmotoren.

So ließen sich weitere unpopuläre, ordnungsrechtliche Auflagen, wie z.B. eine Vergrößerung der Bremer Umweltzone oder Fahrverbote möglicherweise schon vermeiden. Nach Auffassung des BUND sollte der Senat die Umweltzone so weit vergrößern, dass alle Hotspots darin liegen, denn davon gibt es sicher mehr als nur den Dobbenweg und die Nordstraße in Walle, z.B. Außer der Schleifmühle/Bismarckstraße, Friedrich-Ebert-Straße, Hansestraße, Westerstraße/Osterstraße, Bürgermeister-Smidt-Straße/ Langemarckstraße, Am Wall, Gastfeldstraße/Pappelstraße. Eine große Zone würde auch mehr Entlastung bringen. Das belegt die Berliner Umweltzone in beeindruckender Weise. Außerdem erwartet der BUND Maßnahmen gegen die zu hohen Stickstoffdioxid-Belastungen. Damit wäre die Bremer Luft auf einem guten Weg.

In Bremen schwankten die Feinstaub-Jahresmittelwerte Am Dobbenweg in den letzten Jahren zwischen 24 und 35 µg/m³. „Bei einer entsprechenden Anzahl ungünstiger Wetterlagen im Jahresverlauf besteht hier weiterhin die Gefahr der Überschreitung der erlaubten 35 Überschreitungen des Tagesmittelgrenzwertes, wie schon 2011, da waren es 44“, so Dieter Mazur, Vorsitzender des Bremer BUND. Dass gerade bei Feinstaub neben dem Verkehr auch die Wetterlage eine große Rolle spielt, bestätigen auch die Werte anderer Großstädte wie z.B. Hamburg oder Hannover. „Ob und inwieweit für die jüngst niedrigeren Messwerte auch die Bremer Umweltzone verantwortlich ist, lässt sich noch nicht eindeutig sagen, es liegt aber nahe. Umweltsenator Lohse kann die Wirksamkeit erst 2014 prüfen, wenn mindestens zwei volle Messzyklen der Jahre 2012 und 2013 ausgewertet werden können. Ziel muss es aber sein, die Schadstoffbelastungen der Luft möglichst weit zu minimieren, so dass es auch bei ungünstigen Wetterlagen keine Überschreitungen gibt. Feinstaub ist auch unterhalb von Grenzwerten gefährlich, einen no-effect-level gibt es bei diesem Schadstoff nicht“, so Mazur weiter.

„Beim Reizgas Stickstoffdioxid (NO₂) sind die Jahresmittelwerte am Dobbenweg von 2011 auf 2012 nur um 1 µg/m³ auf 44µg/m³ gefallen – das reicht uns nicht! Denn sie liegen damit immer noch 10 % über den erlaubten 40 µg/m³“, stellt BUND-Verkehrsexperte Dr. Georg Wietschorke fest. Deshalb sieht der Bremer BUND auch bei Stickstoffdioxid in den letzten sechs Jahren keinen eindeutig sinkenden Trend bei den Jahresmittelwerten. Die Werte schwankten in den letzten sechs Jahren zwischen 44 und 46 µg/m³. Allerdings waren die Werte früher erheblich höher (2001 bis zu 63 µg/m³). Das ist auch bundesweit so: An etwa der Hälfte aller verkehrsnahen Messstationen liegen die Werte über den erlaubten 40µg/m³. Als Hauptverursacher gilt hier vor allem die stetig steigende Zulassungszahl von Pkws mit Dieselmotoren.

Bei Feinstaub war die Lage im Jahr 2012 in Bremen also verträglicher als bei Stickstoffdioxid: Die Jahresmittelwerte lagen an den verkehrsfernen Messstationen bei 16-21µg/m³ Luft, verkehrsnah

erwartungsgemäß höher, nämlich bei 23-24 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft. Hamburg erreicht dagegen verkehrsnah 25-30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Erlaubt sind im Jahresmittel 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM10 in der Luft. Die Tagesmittelwerte von 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$, die laut EU Norm 35 Mal pro Jahr überschritten werden dürfen, wurden in Bremen zuletzt 2011 mehr als 35 Mal überschritten. Ansonsten ist die Tendenz beim Feinstaub seit 2008 eher leicht sinkend. Hier wirkt sich offensichtlich auch die verjüngte Fahrzeugflotte mit besseren Abgaswerten aus.

Zum Vergleich: Die staubigste Stadt Deutschlands, Stuttgart, hatte 2010 einen Feinstaub-Jahresmittelwert von 44 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bei 104 Überschreitungen des Tagesmittelwertes, also fast jeden dritten Tag. Die sauberste Stadt, Hanau, wies dagegen im Ranking des ACE (Automobil Club Europa 2012) einen Jahresmittelwert von nur 17 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ bei zwei Überschreitungen des Tagesgrenzwertes auf.

Immerhin gibt es etwas auszuwerten, auch wenn die Bremer Umweltzone mit 7 km^2 im Vergleich geradezu winzig - die kleinste der Republik - ist. In Hannover ist die Zone 50 km^2 , in Berlin 88 km^2 , in Leipzig gar über 180 km^2 groß. Hamburg dagegen hat keine Umweltzone. Wohl auch deshalb wurde der verbindliche Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ dort gleich an vier Verkehrsmessstationen 2011 wie auch in den Vorjahren deutlich überschritten. Die höchste Belastung an der Max-Brauer-Allee betrug 67 $\mu\text{g}/\text{m}^3$! Insgesamt sind nach Angaben des Hamburger BUND, der für die Einführung einer Umweltzone in Hamburg nun vor Gericht gezogen ist, mehr als 200.000 Hamburger von zu hohen Stickstoffdioxid-Werten betroffen. Wie viele Bremer von zu schlechter Luft betroffen sind, weiß niemand, doch allein am Dobben sollen es mehr als 2.000 sein.