

# Luftverschmutzung sorgt für Arger mit EU

Stickstoffdioxid-Belastung in mehreren deutschen Städten zu hoch / Bremen will Alternativen zum Auto stärken

Wegen der hohen Luftbelastung mit Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) bekommt Deutschland Ärger mit der Europäischen Union. Da mehrere Regionen – unter ihnen auch das Land Bremen – die seit 2010 geltenden Grenzwerte nicht einhalten, hatten sie eine Fristverlängerung bis 2015 beantragt. Die wurde jedoch jetzt von der EU-Kommission abgelehnt. Wie Brüssel gegen die Umweltsünder nun vorgeht, ist noch offen.

VON BEN ZIMMERMANN

**Bremen.** Dicke Luft in deutschen Städten: Seit 2010 gelten EU-weit strengere Grenzwerte für die Luftbelastung mit Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>). Maximal 40 Mikrogramm pro Kubikmeter sind im Jahresmittelwert noch

erlaubt. Doch mehrere Regionen liegen darüber. Um möglichen Strafen zu entgehen, hatten 57 Gebiete eine Fristverlängerung für die Einhaltung der Grenzwerte beantragt. Für 33 von ihnen war das vergebens – Brüssel lehnte deren Ersuchen jetzt ab.

Unter den Umweltsündern befindet sich auch das Land Bremen. An drei von zehn Messpunkten wurde der Grenzwert – wenn auch nur knapp – überschritten. So lagen die Messwerte am Dobben und in der Nordstraße bei 44 Mikrogramm NO<sub>2</sub> pro Kubikmeter und in der Cherbourger Straße in Bremerhaven bei 43 Mikrogramm. Und das trotz verschiedener, und oft auch umstrittener Maßnahmen, die das Umwelt- und Verkehrsressort in der Vergangenheit auf den Weg gebracht hatte – und weiter verstärken will: Die Einrichtung der Umweltzone, ef-

ektivere Ampelschaltungen und die Förderung von Alternativen zum Auto, wie Rad- und öffentlicher Nahverkehr, zählt Sprecherin Brigitte Köhnlein auf. „Das ist das, was eine Region tun kann.“

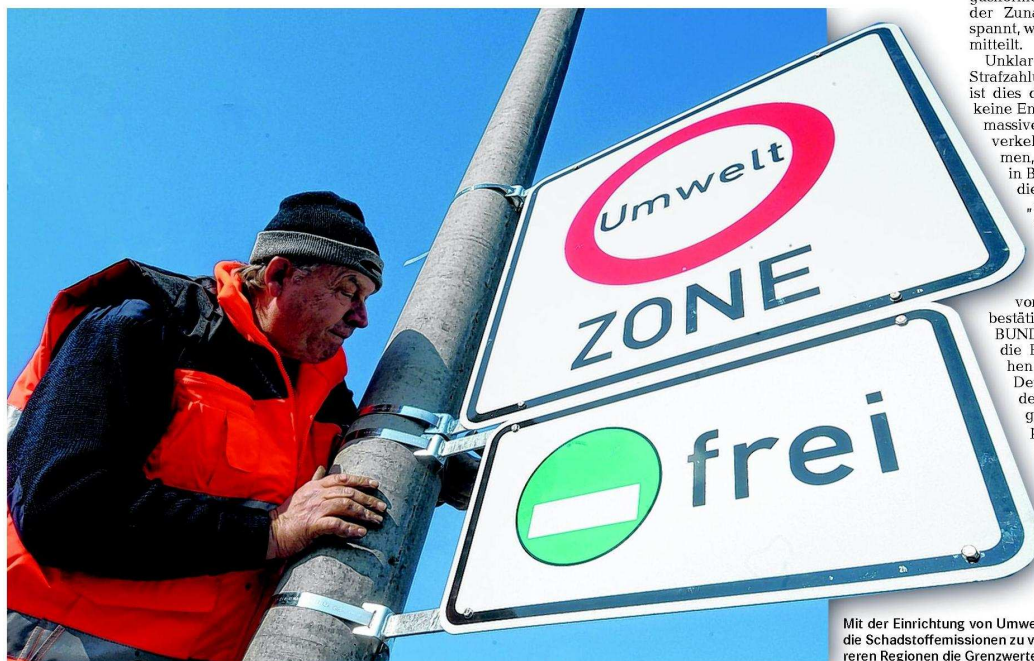
Anderes dagegen stehe nicht in der Macht der Länder. Köhnlein meint damit vor allem die zulässigen Abgaswerte für Autos. Denn gerade deren Emissionen – insbesondere die von Dieselmotoren – sind in erster Linie Schuld an den zu hohen NO<sub>2</sub>-Werten. „Die technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen gehen zu langsam“, sagt Umweltsenator Joachim Lohse (Grüne). „Jetzt rächt sich, dass man in der EU nicht frühzeitig schärfere Regeln durchgesetzt hat.“ Ähnlich wie in Bremen sieht es in Hamburg aus. Dort wurde der Grenzwert an vier von 17 Messstellen überschrit-

ten – allesamt an Straßen mit starkem Dieselverkehr. Gerade der ist für viele Gesundheitsgefahren verantwortlich. Deshalb plädiert die EU-Umweltagentur jetzt auch für die Ausweitung von Straßennutzungsgebühren für Lastwagen. Allein die Lkw-Emissionen kosteten die EU-Länder 43 bis 46 Milliarden Euro pro Jahr, heißt es in einem gestern veröffentlichten Report.

Wie es beim Thema Stickoxid nun weitergeht, ist noch offen. Am 12. März wollen Bund und Länder gemeinsam beraten, wie sie das Problem in den Griff bekommen und die NO<sub>2</sub>-Belastung verringern können. In Bremen hoffen die Verantwortlichen, dass die bereits eingeleiteten Maßnahmen in Zukunft noch wirksamer greifen. In Berlin wiederum erwartet man, dass sich die Situation mit der Einführung strengerer Abgasnormen für Pkw und Lkw ab 2014 und der Zunahme der Elektromobilität entspannt, wie das Bundesumweltministerium mitteilt.

Unklar ist auch, ob den Umweltsündern Strafzahlungen an die EU drohen. Möglich ist dies durchaus, doch bislang sei noch keine Entscheidung gefallen, heißt es. Zu massiven Einschränkungen des Straßenverkehrs werde es jedoch nicht kommen, beruhigt das Umweltministerium in Berlin. Die EU-Kommission könne die betreffenden Regionen nicht zu „unverhältnismäßigen Maßnahmen, wie etwa flächendeckende Fahrverbote“, zwingen. Dies sei gerichtlich in ähnlichen Fällen bereits entschieden worden.

Umweltschützer sehen sich von der klaren Ansage aus Brüssel bestätigt. Die Naturschutzorganisation BUND spricht von einer „Watsche“ für die Bundesrepublik. Wie das Vorgehen der Kommission zeige, seien Deutschlands Pläne zur Bekämpfung der Stickoxid-Belastung „unausgegoren“, sagte BUND-Verkehrsexperte Jens Hilgenberg. Die Kommunen müssten nun schnell handeln und den Autoverkehr einschränken. „Nur das kann zur Entlastung der Luft führen“, so Hilgenberg. Während bei den Feinstaub-Werten bereits Fortschritte erzielt worden seien, hinke man beim Stickstoffdioxid noch deutlich hinterher. **Kommentar Seite 2**



Mit der Einrichtung von Umweltzonen versuchen viele Kommunen, die Schadstoffemissionen zu vermindern. Trotzdem werden in mehreren Regionen die Grenzwerte noch nicht eingehalten. FOTO: DPA