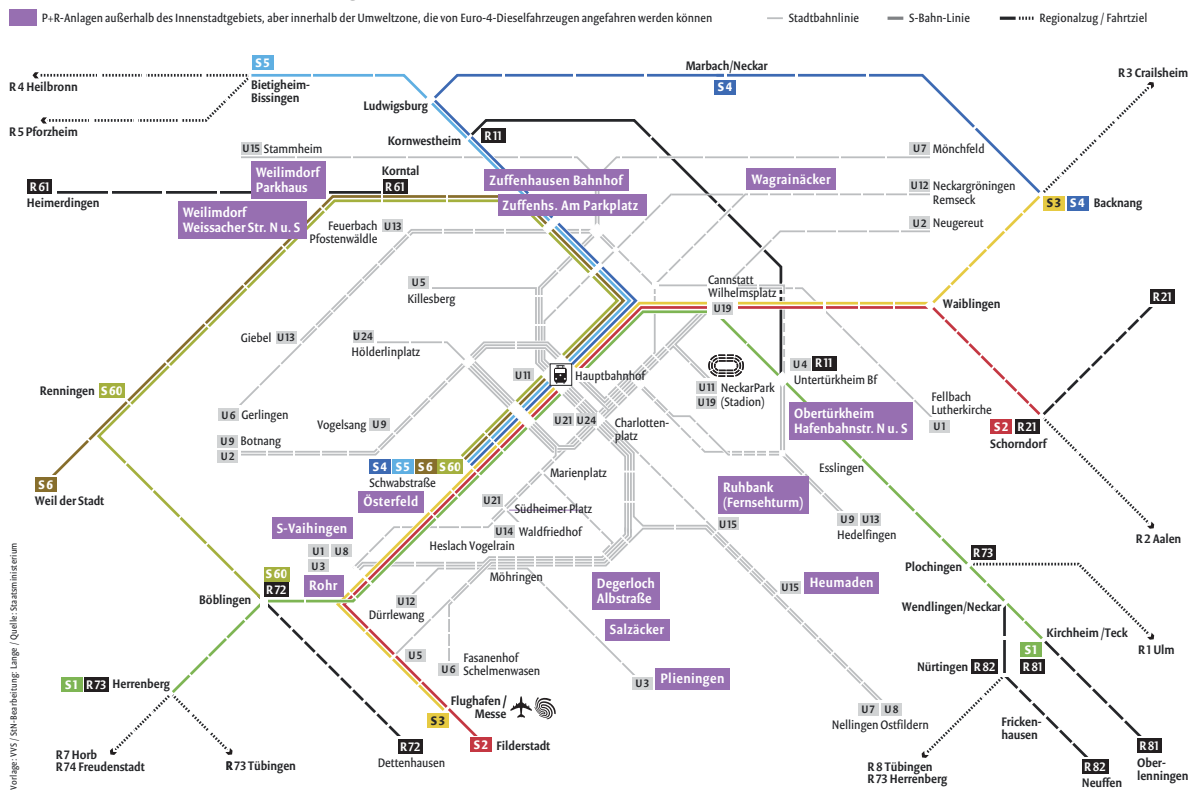


16 Parkhäuser sollen künftig von alten Dieseln erreicht werden können



Land hebt Fahrverbot teilweise auf

Grün-Schwarz legt Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung vor – Zahl der Messstellen soll auf 53 in Stuttgart erhöht werden

Besitzer von Dieselfahrzeugen bis einschließlich Euro 4 sollen bald P+R-Anlagen in Stuttgart anfahren dürfen. Die Stadt soll außerdem eine Härtefallstelle für Menschen beantragen, deren Ausnahme genehmigung abgelehnt wurde.

VON KONSTANTIN SCHWARZ

STUTTGART. Die grün-schwarze Landesregierung hat am Dienstag ihre Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Stuttgart in einem wesentlichen Punkt korrigiert. Das seit dem 1. Januar 2019 geltende Einfahrverbot nach Stuttgart für Diesel bis einschließlich Euro 4 wird gelockert. Wer einen solchen Wagen fährt, darf künftig insgesamt 16 Park- und ride-Anlagen in der Stadt ansteuern, tabu sind die Innenstadtbereiche. Die Stadt soll das mit einer Allgemeinverfügung regeln.

Wie wird die neue Regel umgesetzt?

„Die bloße Behauptung, einen Park-Ride-Platz anzusteuern, reicht nicht aus. Erforderlich ist mindestens ein Monatsticket der Park-Ride-Anlage in Verbindung mit einem ÖPNV-Ticket.“ Diese Bedingungen hatte das Verkehrsministerium von Winfried Hermann (Grüne) am 19. Februar formuliert. Sie wurden schnell als zu scharf verworfen. Nötig sei eine „niederschwellige Umsetzungs-konzeption“. Ministerpräsident Winfried Kretschmann (Grüne) hat das Konzept am Dienstag konkretisiert: „Der Nachweis ist, ich sage, ich fahre zum Parkhaus“, so der Regierungschef.

Dürfen alte Diesel wieder durch die Stadt fahren?

Das hat Kretschmann verneint. Es sei nicht erlaubt, mit einem alten Diesel von Waiblingen durch die City das Parkhaus in Degerloch anzusteuern. Pendler sollen aber Plätze in den Randbezirken erreichen können. Da „Pendler“ nicht definiert sind, dürfte die Erleichterung auch für Stuttgarter Dieselfahrer gelten. Das Fahrverbot gilt für sie ab dem 1. April 2019. Auf den 16 vom Land benannten P+R-Anlagen herrscht übrigens laut der jüngsten Statistik erheblicher Platzmangel. Sie sind überwiegend überbelegt.

Ab wann soll die Änderung gelten?

Sie greift erst, wenn die Stadt dazu eine Allgemeinverfügung erlassen hat. Dazu braucht die Kommune die Fortschreibung des jüngsten Luftreinhalteplans. Die Veröffentlichung der Fortschreibung solle „noch im März 2019“ erfolgen, so das Staatsministerium. Dann könne die Stadt ihre Stellungnahme abgeben, sagt Stadtspescherin Jasmin Bühler. Bis die Änderung in Kraft tritt, kann es also noch Monate dauern.

Können frühere Dieselbesitzer klagen?

Viele Dieselbesitzer im Umland haben ihren Wagen wegen des Fahrverbots in Stuttgart inzwischen getauscht. Viele haben Ausnahmeanträge gestellt, die abgelehnt wurden. Sie könnten sich nun durch die neue Regelung getäuscht sehen. „Ich nehme stark an, dass die rechtliche Prüfung gemacht worden ist. Ob die Leute nun klagen können, weiß

Kommentar

Spätzünder

Gut, dass die Landesregierung handelt. Aber warum erst jetzt?

VON JAN SELLNER

Den dröhnenden Protest der Euro-4-Dieselfahrer im Ohr, das drohende Fahrverbot für Euro-5-Diesel vor Augen, entwickelt die Politik viel Fantasie, um die Probleme zu lösen. Das zeigt der neue Maßnahmenkatalog der Landesregierung. Er enthält ein Bündel von Einzelmaßnahmen – von der Vermehrung der Messstellen bis zu „intelligenten Fassadenfarbe“ –, die verhindern sollen, dass die nächste Verbotsstufe für Euro-5-Diesel kommt.

ich nicht“, sagte Kretschmann. Ausnahmen erzeugten „immer Widersprüche“.

Wie ist der Stand der Ausnahmen?

Von 9373 Anträgen auf eine Ausnahme-genehmigung vom Fahrverbot (davon 3906 aus Stuttgart) sind 3374 genehmigt und 3164 abgelehnt worden, der Rest ist beim Ordnungsamt in Bearbeitung.

Kann man gegen die Ablehnung vorgehen?

Die Anstrengungen sind zu loben. In ihren Bemühungen um den Selbstzünder steht die Regierung jedoch wie ein Spätzünder da. Sie kommt Betroffenen entgegen, schafft gleichzeitig aber neue Betroffenen: Dieselfahrer, die aufgrund des Verbots ihr altes Fahrzeug abgestoßen haben, werden sich gekniffen fühlen, wenn jetzt 16 Park&Ride-Parkhäuser im äußeren Stadtgebiet auf einmal wieder mit alten Dieseln angesteuert werden können. Die Umweltzone schrumpft damit deutlich, was umgekehrt die Frage nach dem höchstzulässigen verfügbaren Gesundheitsschutz aufwirft. Ihm muss Genüge getan werden, denn auch die Politik kann sich die Welt nicht einfach machen, wie es ihr gefällt. So sehr sich dies viele wünschten.

jan.sellner@stzn.de

Grundsätzlich ja, die Landesregierung will nun, dass die Stadt eine „Härtefallstelle“ einrichtet, damit abgelehnte Dieselfahrer ihre persönliche Betroffenheit vom Fahrverbot nochmals vorbringen können. „Es geht um Einzelfälle, wo der gesunde Menschenverstand sagt, dass da eine Ausnahme angebracht wäre, das sind Ermessensfragen“, sagte Kretschmann. Viele Einzelfälle hätten ihn dazu veranlasst, die Stadt um die Einrichtung einer Härtefallstelle zu bitten.

Was wird aus der Busspur am Neckartor?

Die Zusatzspur stadtauswärts vom Wulfe-Steg bis zur bestehenden Spur bei der Schwabengarage soll kommen. Dafür entfällt eine Autofahrspur. „Die Frage ist nur, ob es mit der Stadt geht oder gegen ihren Widerstand“, so Kretschmann. Fraktionen wie CDU und SPD lehnen die Spur ab.

Wie viele neue Messstellen gibt es?

Hier hat die Regierung nochmals von zunächst 16 und 38 auf nun 40 nachgelegt, so dass es in Stuttgart 53 Messstellen geben wird. Alle Stadtbezirke sollen „unverzögert“ bedacht werden. Damit soll Klarheit über die flächenhafte Stickstoffdioxidbelastung gewonnen werden. Zusätzliche Messungen am Hotspot Neckartor sollen dazu führen, dass der dortige Höchstwert (2018: 71 Mikrogramm, der Grenzwert liegt bei 40) als nicht repräsentativ entfällt.

Weitere Maßnahmen?

Ja, die gibt es, zum Beispiel Mitte April einen neuen fotokatalytischen Straßenbelag am Neckartor, der Stickstoffdioxid umwandeln soll und entsprechende Farbe an Landesgebäuden, zudem aufgerüstete Filtersäulen.

Gibt es Reaktionen?

Die SPD im Landtag spricht von einer „verschuldeten Park-Ride-Regelung, die in keiner Weise kontrollierbar ist“, so Fraktionschef Andreas Stoch. FDP-Chef Hans-Ulrich Rille rät der CDU, „den Mund nicht zu voll zu nehmen“ und zu behaupten, die Euro-4-Fahrverbote abzuschaffen.

Ist dreckige Luft noch gefährlicher?

Max-Planck-Forscher legen neue Studie vor – Kritik an Dieselfahrverboten wegen Stickstoffdioxids

VON WERNER LUDWIG

STUTTGART. Wissenschaftler des Max-Planck-Instituts für Chemie (MPIC) in Mainz und der dortigen Uniklinik schätzen die Gesundheitsrisiken von Luftschadstoffen deutlich höher ein als die Autoren bisheriger Studien. In einem Beitrag im Fachblatt „European Heart Journal“ kommen sie zu dem Schluss, dass in Deutschland pro 100.000 Einwohner jedes Jahr 154 vorzeitige Todesfälle auf Luftverschmutzung zurückzuführen sind. Weltweit beziffern die Forscher die Zahl vorzeitiger Todesfälle durch Luftschadstoffe auf 8,8 Millionen im Jahr. Bisher waren Epidemiologen weltweit von 4,5 Millionen Sterbefällen ausgegangen. Diese Zahl stammt aus dem Projekt Global Burden of Disease (GBD), in dem die Weltgesundheitsorganisation WHO, die Weltbank und die Harvard-Universität die Ursachen von Krankheiten und Sterblichkeit untersuchen. Die Autoren um den MPIC-Direktor Jos Lelieveld begründen ihre Neubewertung damit, dass die Datenbasis seit der letzten GBD-Erhebung erheblich gewachsen sei. Bei der neuen Auswertung habe sich gegenüber den früheren Studien in etwa eine Verdoppelung des Sterblichkeitsrisikos ergeben. Folgt man der aktuellen Studie, sind Luftschad-

stoffe sogar gesundheitsschädlicher als das Rauchen, dem die WHO jährlich 7,2 Millionen vorzeitige Todesfälle zuordnet. Bezogen auf Deutschland gehen die Forscher davon aus, dass im Jahr gut 100.000 Menschen vorzeitig durch Luftverschmutzung sterben. Den Betroffenen gingen so im Schnitt 17 Jahre verloren – bei einer angenommenen Lebenserwartung von 91 Jahren.



„Emissionen könnten umgeleitet werden in Gebiete mit besserer Luftqualität.“

Jos Lelieveld, Max-Planck-Institut

Die Studie konzentriert sich auf Feinstaub mit einem Durchmesser unter 2,5 Mikrometer (PM 2.5). Dieser sei die Hauptursache für Atemwegs- und Herz-Kreislauf-Erkrankungen, wie die hohen Sterberaten erkläre. Im Vergleich zum Feinstaub seien die gesundheitlichen Effekte von Stickstoffdioxid (NO₂) deutlich geringer einzustufen. Co-Autor Ulrich Pösch hält es daher für fragwürdig, Dieselfahrverbote allein mit Überschreitungen des

NO₂-Grenzwerts zu begründen – wie es derzeit in Stuttgart und anderen Städten der Fall ist. Lokale Fahrverbote könnten sogar kontraproduktiv sein, meint Lelieveld. „Dadurch werden Emissionen umgeleitet in Gebiete mit besserer Luftqualität“, sagt der Chemiker. Und gerade bei niedrigen Konzentrationen könnten die Effekte von Schadstoffen überdurchschnittlich groß sein. Auch wenn Feinstaub gefährlicher

sei, dürfe man NO₂ nicht unterschätzen. „Das Problem ist nicht, dass der Grenzwert für Stickstoffdioxid zu niedrig ist“, sagt Lelieveld. Vielmehr sei der Feinstaubgrenzwert zu hoch und sollte daher gesenkt werden. Dann könne auch Stuttgart wieder Probleme, wo es 2018 erstmals keine Feinstaub-Grenzwertüberschreitungen gegeben hat.

Epidemiologische Studien, in denen Gesundheits- und Sterbedaten unterschiedlich belasteter Personengruppen verglichen werden, waren zuletzt stark kritisiert worden. Die Mainzer Forscher halten ihre Daten dennoch für valide. Nun sei es noch dringlicher, die Luftverschmutzung weiter zu verringern. So könne der Ersatz fossiler Brennstoffe durch saubere Energiequellen die Sterberate um gut die Hälfte senken.