

Fahrverbote zur Luftreinhaltung gefordert

STUTTGART-OST: Anwohner am Neckartor drohen mit Klage wegen Überschreitung der Feinstaub-Grenzwerte



Die Bürger sind von den Abgasen am Neckartor genervt. Seit Jahren sind die Feinstaubwerte an der dortigen Messstation zu hoch. Archivfoto: dpa

Die Feinstaubwerte in Stuttgart sind seit Jahren viel zu hoch. Auf Druck der Europäischen Union, die der Bundesrepublik einen blauen Brief geschrieben hat, haben die Stadt und das Verkehrsministerium in der vergangenen Woche gleich einen ganzen Strauß an Maßnahmen vorgestellt, um die Luftverschmutzung bis 2021 im Talkessel deutlich zu senken. Zu wenig aus Sicht von zwei verärgerten Anwohnern. Sie wollen erneut klagen.

Ihr Hauptkritikpunkt: Keine der vorgestellten Maßnahmen, wie die Einführung von E-Taxis, sei sofort zum Schutz der Gesundheit wirksam. Eben diese rasche Umsetzung habe aber die EU-Kommission in ihrem blauen Brief gefordert und „eben nicht in einem zeitlichen Rahmen von fünf bis sechs Jahren“, sagte Peter Erben von der Bürgerinitiative Neckartor am Dienstag. „Die Politiker von Stadt und Land

machen seit 15 Jahren viel zu wenig. Der Ballungsraum Stuttgart ist die einzige Region in Deutschland, die das Problem nicht in den Griff bekommt.“ Er unterstellt den Verantwortlichen, dass das Ziel nicht mit entsprechender Seriosität verfolgt werde. Man könne eine gewisse Nachlässigkeit erkennen, „wenn nicht schon einen Vorsatz“. Manfred Niess vom Klima- und Umweltbündnis Stuttgart bezeichnet das Vorgehen als „zynisch“. Rechnerisch gebe es bundesweit jährlich 47 000 Tote durch den krebserregenden Feinstaub. Zehnmal mehr als Verkehrstote. „Stadt und Land betreiben in Stuttgart Körperverletzung.“

Auch die Europäische Union hat in ihrem Schreiben vom Dezember deutlich gemacht, dass sie den aktuellen Zustand nicht mehr lange hinnehmen wird. Sie fordert konkrete Maßnahmen. Für Roland Kugler, Anwalt der betroffenen Anwohner, ein Warnsignal. „Der Druck von der EU wird massiver. Es drohen hohe Strafzahlungen.“ Er rechnet damit, dass für jedes Jahr, in dem die zulässige Grenze von 35 Tagen überschritten wird, 50 000 bis 100 000 Euro pro Tag bezahlt werden müssen. Der ehemalige Grünen-Stadtrat geht davon aus, dass die Summe nicht pro überschrittenem Tag fällig wird, sondern für jeden Kalendertag. Ein teures Vergnügen, das aus Sicht der Bürgerinitiativen Stadt und Land zum Umdenken zwingen sollte. Parallel dazu werde Kugler diese Woche ein Schreiben an das Regierungspräsidium verfassen und auf die dritte Erweiterung des Luftreinhalteplans drängen. Sollte binnen vier Wochen nicht die entsprechende Reaktion erfolgen, wovon auszugehen ist, wird wohl die nächste Klage eingereicht.

Während Stadt und Land den Verkehr auf den Straßen im Talkessel um 20 Prozent reduzieren und so die Feinstaubbelastung mindern wollen, fordern der Verkehrsclub Deutschland, der BUND und das Klima- und Umweltbündnis Stuttgart, dass die Zahl der Autos um 50 Prozent verringert wird. „Nur so kann man dem Problem Herr werden“, sagt Gerhard Pfeifer, BUND-Regionalgeschäftsführer. Freiwillige Appelle zum Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr seien wirkungslos. „Zumal die Bahnen dann überlastet wären.“ Die Zauberformel sei Vermeidung. Man müsse dafür sorgen, dass Straßenraum für Busse, Radfahrer und Fußgänger umgenutzt werde und Bürger ihre Besorgungen ohne Auto wohnortsnah erledigen. „Und nicht zum Einkaufen quer durch die Stadt fahren.“ Allerdings würde man auf freiwilliger Basis nichts erreichen. „Es funktioniert nur mit Daumenschrauben, also Fahrverboten“, so Pfeifer.

Eben für diese Fahrverbote benötige man endlich auch tagesaktuelle Messergebnisse, mahnt Manfred Niess. „Sie sind notwendig, um auf hohe Feinstaubwerte mit Straßensperrungen reagieren zu können.“ Wenn man nach drei Wochen erst wisse, dass eine Überschreitung vorgelegen hat, sei es zu spät. Während in anderen Städten „tagesscharfe Messwerte“ schon Alltag seien, lehnt das Regierungspräsidium die Umstellung bislang ab. Weitere notwendige Maßnahmen seien die sofortige Einführung von Tempo 40 auf allen Steigungsstrecken, die Umstellung der Güterlogistik in der Innenstadt auf Pedelecs und Gashybrid-Fahrzeuge sowie eine zuverlässige S-Bahn. Auch der Ausbau der Autobahnen 8 und 81 sowie der Bundesstraße 10 wurden kritisiert. „Dadurch kommen noch mehr Autos nach Stuttgart.“