

DEUTSCHLAND

Smog-Alarm: Alle Räder stehen still

Nicht allein ein sogenannter Warmluftdeckel über Deutschland, sondern auch Versäumnisse Bonner Umweltpolitiker haben dazu geführt, daß an der Ruhr, im größten Industriegebiet Europas, Kraftfahrzeuge still-

gelegt und Produktionen gedrosselt werden mußten – erstmals gab es Smog-Alarm der Katastrophen-Stufe III. In anderen Bundesländern wurde nur deshalb nicht alarmiert, weil es an Smog-Verordnungen mangelt.

Solange nur die Wälder leise daran Starben, ließ sich das Gift in der Luft leicht verdrängen. Letzte Woche aber fiel der Dreck aus Deutschlands Kraftfahrzeugen und Kaminen auf eben jene zurück, die ihn erzeugen – massiver als je zuvor.

So gefährlich hohe Konzentrationen von Staub und Schwefeldioxid verpesteten am Freitagnachmittag die Luft zwischen Essen und Duisburg, daß die Düsseldorfer Landesregierung, erstmals in der Geschichte der Bundesrepublik,

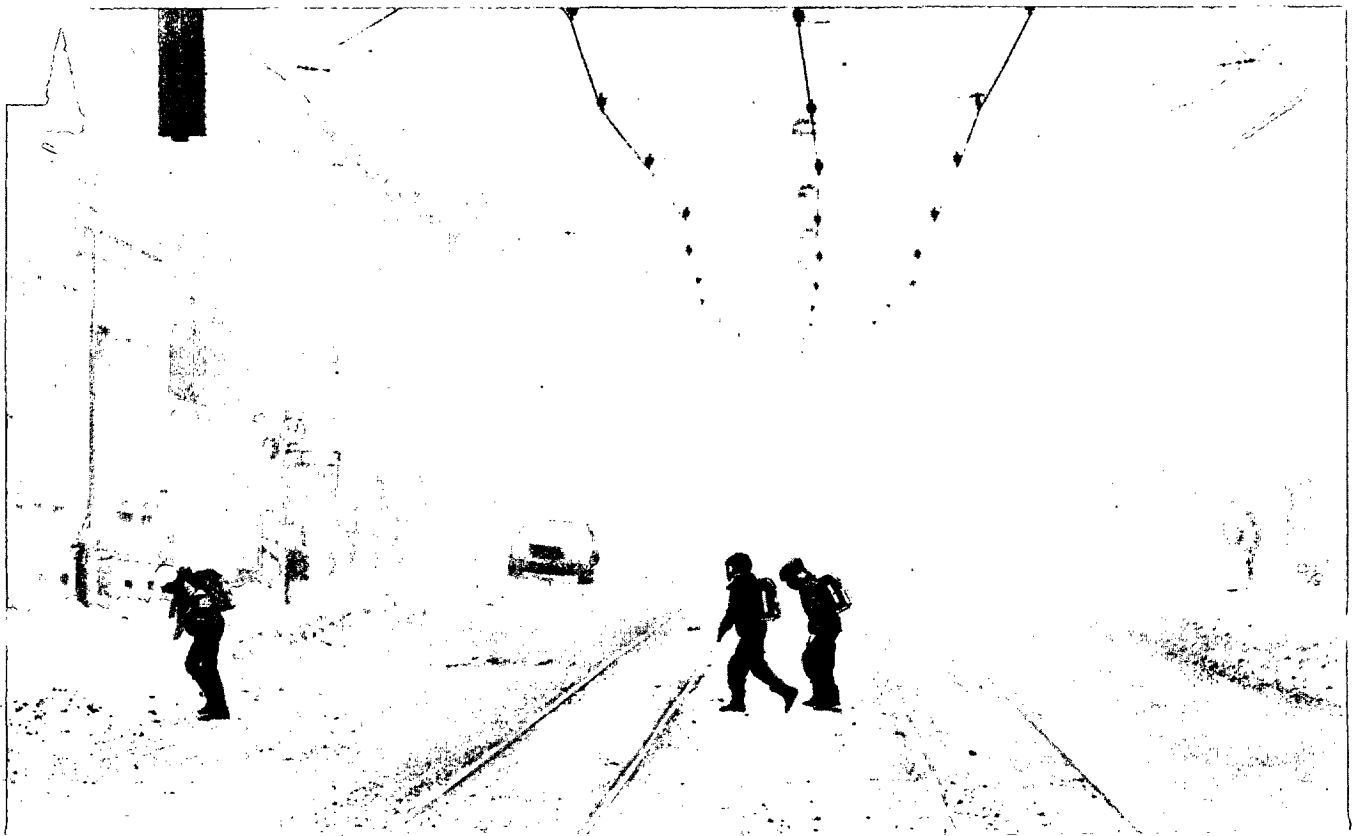
Smog-Alarm der Katastrophen-Stufe III auslösen mußte: Fahrverbot für Privatwagen, Stilllegung oder Produktionsdrosselung in Hunderten von Betrieben.

Lokalreporter registrierten „Krisenstimmung im Revier“ („Westfälische Rundschau“), wo Schüler „smogfrei“ bekamen und Kliniken ihre Sauerstoffvorräte aufstockten. Im größten industriellen Ballungsgebiet Europas (mehr als fünf Millionen Einwohner) waren die Innenstädte tagsüber so leer wie sonst erst nach Ladenschluß.

Rundfunksender wie auch der telefonische Ansagedienst – Ruf 0211/116 02 – verbreiteten Smog-Warnungen und Gesundheitstips des Düsseldorfer Sozialministers Friedhelm Farthmann: „Auch Radfahren sollte vermieden werden.“

Und wie im Kohlenpott – wo tags zuvor der Kommunalverband Ruhr eine Werbekampagne für ein neues Revier-Bild „jenseits von Rauch, Ruß und Hochöfen“ angekündigt hatte – waberte dicke Luft über Bayern und dem Saar-

Smog in Essen: Katastrophenalarm zu spät ausgelöst?



land, über Kassel und Berlin; dort gaben die Behörden gleichfalls Luftalarm.

Nicht etwa die häufig zitierten Warmluftmassen vom Mittelmeer, die sich über die polare Bodenluft schoben und für eine Umkehr („Inversion“) der üblichen Wetterlage sorgten, waren die eigentliche Smog-Ursache: Nur dann, wenn sich unter diesem – zur Winterzeit nicht seltenen – Warmluftdeckel massenhaft giftige Gase und Stäube stauen, entstehen jene atemberaubenden Konzentrationen, die letzte Woche weiträumig zum Notstand führten.

Auf den Tag genau sechs Jahre nach dem 17. Januar 1979, an dem im Revier erstmals Smog-Alarm gegeben wurde, rief das Fahrverbot der Nation ins Bewußtsein, daß – entgegen allen Versprechungen des Bonner Ankündigungsministers Friedrich Zimmermann – in Wahrheit kaum etwas geschehen ist, die Luftverschmutzung wirksam zu bekämpfen.



Gesundheitsminister Farthmann
„Auch Radfahren vermeiden“

Mehr als drei Winter nach den ersten alarmierenden Forstschadensmeldungen (SPIEGEL-Serie 47-49/1981: „Der Wald stirbt“) sind die Haupt-Emissionsquellen noch nicht einmal halbwegs verstopft:

- ▷ Anders als in Japan und den USA werden Katalysatoren, entgegen den ursprünglichen Plänen, erst von 1989 an die Stickoxid-Abgase westdeutscher Neuwagen entgiften; die Einführung eines sofort wirksamen Tempolimits wird von Bonn mit Hilfe des in der vergangenen Woche gestarteten „Großversuchs“ weiter hinausgezögert;
- ▷ Schwefeldioxid-Emissionen von Kraftwerken können – ebenfalls anders als in Japan, wo unter dem Druck einer Abgas-Abgabe bereits mehrere hundert Entschwefelungsanlagen in Betrieb sind – auf Grund zu



Straßensperrung in Essen: „Kinder in der Wohnung halten“

lascher Bonner Umweltverordnungen erst in den 90er Jahren hinreichend eingedämmt werden.

Dabei ist bereits seit mindestens einem Dritteljahrhundert bekannt, daß, vor allem bei Inversionswetterlagen, dieselben Gifte, die überall in Europa die Wälder ruinieren, auch Menschen töten können.

In London etwa hatten sich 1952 Smoke und Fog zu einem derart giftigen Rauchnebel verdichtet, daß als Folge davon binnen dreier Tage mehr als 4000 Menschen ums Leben kamen. Und als im Dezember 1962 in Teilen des Ruhrgebiets der Schwefeldioxid-Anteil der Luft auf 5000 Mikrogramm pro Kubikmeter – rund dreimal soviel wie letzte Woche – anstieg, starben 156 Menschen mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres.

Heutzutage freilich kommen Krankheit und Tod, anders als einstmal in London, nicht plötzlich, sondern „auf leisen Sohlen“ („Deutsches Allgemeines Sonntagsblatt“). So konnte ein junger Rundfunk-Reporter kaum fündig werden, als er, wie er berichtete, letzte Woche auf Dortmunder Straßen nach „zusammengebrochenen Smog-Opfern“ suchte. Unübersehbar allerdings werden sich die Smog-Folgen in den amtlichen Sterbestatistiken abzeichnen.

Bereits bei 110 Mikrogramm Schwefeldioxid pro Kubikmeter Luft in Verbindung mit Schwebstaub registrieren Mediziner eine Häufung von Atemwegsleiden bei Erwachsenen. Werden mehrere Tage lang 500 Mikrogramm gemessen, ist laut Umweltbundesamt „eine erhöhte Mortalitätsrate bei älteren Menschen festzustellen“ – ein Wert, der weit unter der 800-Mikrogramm-Grenze liegt, bei deren Überschreitung gewöhnlich Smog-Alarm der (niedrigsten) Stufe I gegeben wird.

Bewohner der Berliner Bezirke Wedding, Tiergarten, Kreuzberg und Charlottenburg jedoch mußten mehrfach Schwefeldioxid-Belastungen bis zu 2000 Mikrogramm ertragen. Das Statistische Landesamt meldete, die Sterblichkeit älterer Berliner liege nach Wintertagen mit hoher Luftverschmutzung um fast 15 Prozent über der an Tagen mit niedrigeren Schwefeldioxid-Werten.

An Rhein und Ruhr haben Untersuchungen an rund 40 000 Menschen „eindeutig eine Erhöhung der Bronchitis-häufigkeit in den durch Schwefeldioxid besonders belasteten Gebieten“ (Sozialministerium) belegt: Alte Menschen, aber auch Kinder in solchen Gegenden erkrankten doppelt so häufig an Bronchitis wie in Reinluftgebieten. Bereits 1970 fanden Forscher des Londoner Royal College of Physicians heraus, daß bei bestimmten Smog-Werten die Zahl der Sterbefälle von Säuglingen steigt.

In Frankfurt angestellte Untersuchungen weisen auf Zusammenhänge zwischen Smog und dem berüchtigten Pseudokrapp-Husten hin, der allein im letzten Jahr zur Gründung von mehr als hundert Elterninitiativen geführt hat. Die lebensbedrohende Kehlkopfschwellung trete, so die Frankfurter Forscher, „vor allem“ dann auf, wenn die Großstadtluft „besonders hohe Konzentrationen“ an Staub und Schwefeldioxid enthält. Der statistische Zusammenhang, meldete das „Deutsche Ärzteblatt“, sei „hochsignifikant“.

Häufig freilich erfahren die Bürger gar nichts von der Gefahr in der Luft. In vielen Bundesländern nämlich wird nur deshalb nie Smog-Alarm gegeben, weil es dort, im Gegensatz etwa zu Nordrhein-Westfalen, an Alarmverordnungen oder gar an Meßgeräten mangelt.

Zwar verständigten sich im November letzten Jahres die Umweltminister der Länder auf eine wesentlich verschärfte „Muster-Smogverordnung“, nach der die Grenzwerte für Schwefeldioxid, Staub und Stickstoffdioxid drastisch gesenkt und die Bedingungen für einen Alarm herabgesetzt werden sollen. Doch als einziges Bundesland hat bislang Nordrhein-Westfalen die neuen Werte in Kraft gesetzt – in der Nacht zum Donnerstag letzter Woche, in der dann prompt Alarm ausgelöst werden mußte.

Bereits am Mittwoch, als die Giftdichte etwa in Dortmund und Essen den eben noch gültigen alten Schwellenwert (800 Mikrogramm Schwefeldioxid) knapp unterschritt, aber bereits über der neuen Grenze (600 Mikrogramm) lag, ließ Düsseldorf vorsorglich die Bürger über Funk und Fernsehen vor den Gefahren warnen. Über Nacht wurde, aufgrund einer politischen Entscheidung, aus einer Vorwarnung echter Alarm.

Anderswo ließen sich Regierungen und Parlamente mehr Zeit. Das Land Hessen, das nur in Kassel und Gießen die Alarmstufe I nach den alten Werten auslöste, will die neue Verordnung erst vom 1. Februar an anwenden. Wäre sie schon in Kraft, hätte auch in Frankfurt und in der Region Untermain bereits letzte Woche Alarm gegeben werden müssen.

Bayern, wo es überhaupt noch keine Smog-Verordnung gibt, löste immerhin vorletzte Woche die Vorwarnung nach den neuen Richtwerten für den Ballungsraum Erlangen-Nürnberg und für Nordostbayern aus. In Baden-Württemberg soll nun die alte Verordnung „schnellstens überarbeitet“ werden.

In Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg ist Smog amtlich gar nicht vorgesehen. In Hamburg, das die „Muster-Smogverordnung“ übernehmen will, stritten sich vergangene Woche noch Fachbehörden, ob so etwas überhaupt notwendig sei: Der einen sind die erforderlichen Smog-Warnschilder zu teuer (rund eine halbe Million Mark), andere, die wirtschaftliche Einbußen fürchten, weisen darauf hin, daß es auf der ganzen Welt keine Hafenstadt mit Smog-Alarmplänen gebe. Am Freitag erst verständigten sich der Wirtschafts- und der Umweltsenator darauf, so zu verfahren, als ob die neuen Smog-Werte schon gültig wären: Bei Alarm sollen erwachsenen Hamburgern Bus- und U-Bahn-Fahrkarten zum Kindertarif verkauft werden.

Auch der Berliner Senat, der just zur Wahlkampfzeit ein „Sofortprogramm“ zur Luftreinhaltung beschlossen hat, sträubt sich einstweilen noch gegen die neuen Grenzwerte. Bereits aufgrund der bisherigen Limits mußten in Berlin die Bürger häufiger als anderswo alarmiert werden – vorletzte Woche zweimal, letzte Woche einmal.

Daß auch die neuen Smog-Alarmwerte für den Schutz der Menschen „absolut unzureichend“ seien, kritisierte der

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND). Die Verordnung greife „nämlich erst dann ein, wenn die Zunahme der Luftschadstoffe nicht mehr aufzuhalten ist“. Die Fürsorge beschränke sich damit „auf das Hoffen auf den Wind“.

Die Alarmstufe I, so der BUND, bewirke praktisch nichts: Autofahrer, die in diesem Stadium lediglich zu freiwilligem Verzicht auf Fahrten aufgefordert werden, scherten sich kaum um derartige Appelle. Smog-Alarm müsse deshalb schon Tage früher ausgelöst werden – dann, wenn eine „stabile Inversionswetterlage zu erwarten ist“. „Skandalös“ sei überdies, daß es für große Teile des Landes, etwa für das belastete Gebiet Köln und Düsseldorf, überhaupt keine Alarmpläne gibt.

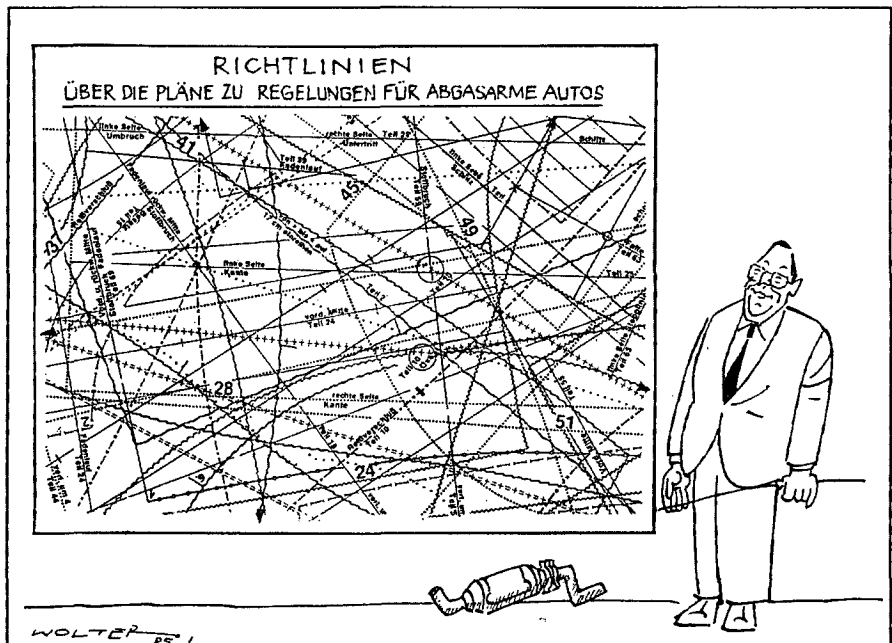
KATALYSATOR

Drei Klassen

Für die allgemeine Verwirrung in der Katalysator-Frage macht Innenminister Zimmermann den Finanzkollegen Stoltenberg verantwortlich.

Bundesinnenminister Friedrich Zimmermann wurde, nach eigener Einschätzung, „fuchsteufelswild“. Lautstark ging der Bayer am vorigen Mittwoch im Kanzleramt den Finanzstaatssekretär Hansjörg Häfele an.

Auftragsgemäß hatte Häfele im Koalitionsgespräch dem Plan Zimmermanns widersprochen, ein kompliziertes Dreiklassen-Recht der Kraftfahrzeugsteuer



Stuttgarter Nachrichten

Die von den Behörden verbreiteten „Verhaltensmaßregeln im Smog-Fall“ sind auch nicht immer hilfreich, etwa der gutgemeinte Rat der Düsseldorfer Regierung an die Eltern, Kinder „in der Wohnung zu halten“, oder die Anweisung des Dortmunder Gesundheitsamtes, Schüler hätten die Pausen „nicht auf dem Hof, sondern im Klassenzimmer“ zu verbringen.

Denn: Drinnen ist, dank Holzschutzmitteln und Formaldehyd zum Beispiel, die Luft mitunter auch nicht besser (siehe Seite 58).

Am selben Tag, als im Ruhrrevier Kinder in ihren Klassenzimmern eingeschlossen wurden, schickte die Schulbehörde in Bielefeld 460 Schüler und 35 Lehrer an die sogenannte frische Luft: Aus den frisch schamponierten Teppichböden der Schule stiegen Gase auf, die bei Schülern wie Lehrern – ächz, würg – Husten, Übelkeit und Erbrechen auslösten.

zu schaffen. Alle technischen Möglichkeiten sollten nach Zimmermanns Vorstellungen ausgeschöpft werden, um auch bei Alt-Autos Auspuffgase zum Wohle des Waldes sauberer zu machen.

Zimmermanns Konzept, so Häfele, sei zu kompliziert. Der Umweltminister müsse sich mit zwei Kategorien von steuerlich begünstigten Autos begnügen.

Seit vielen Monaten, brüllte Zimmermann Häfele an, hindere das Finanzministerium ihn mit seinen Bedenken, „die schwierigste Sache, die eine Regierung seit der Währungsreform angepackt hat“, endlich zu Ende zu bringen. Nun sei Schluß, endlich müsse Klarheit geschaffen werden.

Die Attacke des CSU-Ministers galt nicht dem Staatssekretär, sondern seinem Vorgesetzten, dem Finanzminister Gerhard Stoltenberg.

Die rauhe Tonart war bereits am Freitag zuvor von Zimmermanns Parteichef