HANS CHRISTIAN PLAMBECK/ LAIF

Hinweisschild in Berlin: *Sinnfreie Ökosymbolik?*

FEINSTAUB

In der Dunstglocke

Trotz Umweltzone und Plakettenzwangs verschlechtert sich die Luft in vielen Innenstädten. Experten stehen vor einem Rätsel, Ökoverbände drohen mit Klagen.

Am Nachmittag, wenn im Westen die Sonne versinkt und den Himmel über der Ruhr in glutrotes Licht taucht, ist es in diesen Tagen besonders schlimm: Feinstaubalarm in Gelsenkirchen. Die Kontrollstation an der Kurt-Schumacher-Straße hat seit dem Jahreswechsel schon an 17 Tagen den Luftnotstand gemessen, ein trauriger Negativrekord. In Herne, Essen, Oberhausen und Bottrop sieht es nicht viel besser aus.

Dabei hatten doch gerade die Menschen an Rhein und Ruhr fest damit gerechnet, dass sich die Luft im neuen Jahr verbessern würde. Seit dem 1. Januar ist das Ruhrgebiet eine einzige große Umweltzone. Für Autos ohne Feinstaubplakette ist die gesamte Region tabu. In den nächsten Jahren werden die Grenzwerte schrittweise verschärft. Etwa jeder zehnte Autobesitzer ist insgesamt betroffen, bei Nutzfahrzeugen sogar mehr als jeder zweite, ein beträchtlicher Vermögensschaden. Doch nun das: Kaum trat das Fahrverbot in Kraft, schnellten die Feinstaubwerte nach oben. Die Menschen vor Ort stehen vor einem Rätsel. Wie ist es bloß möglich, dass genau das Gegenteil von dem eintritt, was alle erwartet hatten?

Das Feinstaubmysterium befeuert einen Streit, der in den kommenden Wochen auch die Politiker in Berlin und Brüssel beschäftigen wird. Es geht um die Frage, was Deutschland tun muss, um seine Bürger wirksam vor potentiell gesundheitsschädlichen Partikeln in der Atemluft zu schützen. Ökolobbyisten wie die Deutsche Umwelthilfe verstärken ihre Kampagne gegen die Feinstaubbelastung in den Innenstädten. In der EU-Kommission wird erwogen, die Bundesrepublik wegen fortgesetzter Verletzung von Luftreinhalterichtlinien zu verklagen.

Nun können sich alle bestätigt fühlen, die die Umweltzone schon immer für ein besonders eklatantes Beispiel sinnfreier Ökosymbolik hielten. Ob ältere Autos durch die Stadt fahren dürfen oder nicht, hat auf die Luftqualität offenkundig nur einen geringen Effekt. „Die Umweltzone gilt, aber sie hilft nicht“, heißt es hinter vorgehaltener Hand aus der Verwaltung in Gelsenkirchen. Und sogar Tübingens grüner Oberbürgermeister Boris Palmer bekannte, dass die Umweltzone vor allem die Gemüter der Bürger aufgewirbelt habe.

Besonders augenfällig ist das Scheitern in Berlin. Bereits 2008 hatte der damalige rot-rote Senat die Stadt mit einer Zonengrenze wieder in zwei Teile geteilt, diesmal zu Umweltzwecken. Und tatsächlich schien sich die Lage zunächst zu bessern, etwa an der Messstation Frankfurter Allee im Osten der Stadt. Die Zahl der kritischen Feinstaubtage ging von 29 auf 24 zurück.

Doch dann kehrte sich der Trend um. 2009 gab es 39 kritische Tage, 2010 sogar 53. Auch 2011 waren es laut vorläufiger Bilanz wieder 47 Tage, an denen die Feinstaubkonzentration über dem von der EU tolerierten Höchstwert lag. Und nicht nur da. Ob Stuttgart, München, Leipzig oder Frankfurt: überall das gleiche Bild. In Deutschlands Umweltzonen ist dicke Luft.

Das Umweltbundesamt sagt, es könne am Wetter liegen. In einer aktuellen Stellungnahme der Behörde ist viel von windstillen „Inversionswetterlagen“ die Rede, die dazu führten, dass der Feinstaub wie in einer Dunstglocke über den Innenstädten festhänge. Andererseits könnten es auch gerade die besonders windreichen Tage sein, an denen viel Feinstaub von außen in die Städte geweht wird. Berlin etwa leide mitunter stark unter Sandkörnern aus Brandenburg, Ruß aus Polen oder Salzkristallen aus der Ostsee. Ein wachsendes Problem stellen nach Angaben des Amts auch die Holzheizungen dar, die sich viele Hausbesitzer eingebaut haben im naiven Glauben, diese seien ökologisch von Nutzen.

Die Umweltverbände wollen das Feinstaubproblem jetzt radikal angehen. „Die Umweltzone funktioniert, aber sie reicht lange nicht aus“, sagt der Berliner Anwalt Remo Klinger, der die Deutsche Umwelthilfe bereits in mehreren Prozessen vertreten hat. „Es muss mehr gemacht werden; es muss weitergehen. Jeder betroffene Bürger hat das Recht zu verlangen, dass alles getan wird, damit die vorgeschriebenen Werte endlich eingehalten werden.“ Greenpeace hält es für das Beste, den gesamten Autoverkehr aus besonders belasteten Straßen zu verbannen.

Die Europäische Union könnte gegen Deutschland ein Verfahren wegen Vertragsverletzung einleiten. Der ADAC rechnet bereits mit möglichen Strafen von bis zu 100 000 Euro pro Tag, sollte eine Kommune das Problem nicht in der Griff bekommen.

Die Beweisführung wäre vergleichsweise einfach. Anders als die meisten anderen EU-Staaten ist Deutschland inzwischen überall mit hochmodernen Feinstaubmessstationen ausgestattet.

ALEXANDER NEUBACHER