

Interview mit Umweltministerin Tanja Gönner und Obermeister Klaus-Dieter Schaal

Frau Gönner, warum gibt es nicht in allen Städten des Landes eine Umweltzone?

Tanja Gönner: Die EU-Feinstaubrichtlinie schreibt vor, dass bei einer Überschreitung der Schadstoffgrenzwerte wirksame Maßnahmen zur Luftreinhaltung und zum Gesundheitsschutz der in den betroffenen Gebieten lebenden Menschen ergriffen werden müssen. Allerdings nur für die Gebiete, in denen erhöhte Schadstoffwerte gemessen wurden. Für eine Ausweitung von Umweltzonen auf weitere Städte gibt es keine rechtliche Grundlage.

Was ist eigentlich Feinstaub und wie gefährlich ist Feinstaub?

Tanja Gönner: Es handelt sich um kleinste Staubpartikel. Sind die Staubpartikel im Durchmesser kleiner als zehn tausendstel Millimeter (PM10), gelten sie als gesundheitsgefährdend, weil sie unter anderem in die Lunge vordringen können. Feinstaubpartikel können unter anderem zu Allergien, Atembeschwerden und Asthmaanfällen führen. Feine Staubpartikel werden in Zusammenhang mit der Entstehung von Lungenkrebs gebracht.

Herr Schaal, gibt es denn für alle Fahrzeuge, die Feinstaub ausstoßen auch Partikelfilter?

Klaus-Dieter Schaal: Leider nein. Die Hersteller der Partikelfilter haben sich zuerst auf die Fahrzeuge konzentriert, die in großer Zahl gefahren werden. Inzwischen sind auch die Modellreihen an der Reihe, von denen es nicht so viele zugelassene Fahrzeuge gibt. Die Kraftfahrzeug-Innung sammelt Fälle, wo die Nachrüst-Filter noch fehlen und versucht, die Hersteller dazu zu bringen, dafür Filtersysteme anzubieten.

Frau Gönner, machen nur die Autos Feinstaub?

Es gibt natürliche Quellen wie

beispielsweise Saharastaub, der mit starken Südwinden in seltenen Fällen bis zu uns ins Land transportiert wird. Für den Großteil des Feinstaubes ist aber der Mensch verantwortlich: Industrieanlagen und Privathaushalte, insbesondere Heizungsanlagen, sowie der Straßenverkehr sind die Hauptquellen. Im Straßenverkehr sind es vor allem die Dieselfahrzeuge; hinzu kommt der Abrieb von Straßen, Reifen, Bremsen und so weiter.

Frau Gönner, warum beschränkt sich dann die Feinstaubbekämpfung auf den Verkehr und ältere Autos?

Das tut sie gar nicht. Die in Baden-Württemberg ausgearbeiteten Aktions- und Luftreinhaltungspläne enthalten eine Vielzahl von einzelnen Maßnahmen. Eine Überschreitung von Schadstoffgrenzwerten wird in Baden-Württemberg allerdings ausnahmslos entlang viel befahrener Straßen gemessen. Der Anteil des Verkehrs an den Feinstaubkonzentrationen liegt teilweise deutlich über 50 Prozent. Es werden derzeit jedoch auch die gesetzlichen Vorgaben für Industrieanlagen wie auch für Heizanlagen – insbesondere Holzöfen – verschärft, um die Feinstaubemissionen insgesamt zu verringern und die Luftqualität weitläufig zu verbessern.

Herr Schaal ist die Nachrüstung nicht vor allem ein großes Geschäft für die Werkstätten unter dem Deckmantel Umweltschutz?

Klaus-Dieter Schaal: Mich erinnert die jetzige Diskussion an die erste Nachrüstdebatte, die wir 1985 um den geregelten Katalysator hatten. Jeder hat ein Argument, warum er von der Nachrüstung ausgenommen werden soll, jeder will aber auch saubere Luft atmen. Das erste und

wichtigste Argument war damals wie heute der Gesundheitsschutz. Damals bekamen die sauberen Autos die achteckigen Smogplaketten, heute bekommen sie die grünen (oder roten oder gelben) Feinstaubplaketten. Damals gingen die Wogen hoch, heute gehen die Wogen hoch. Aber im Rückblick wird keiner mehr bestreiten, dass die Einführung des Katalysators richtig war.

Frau Gönner, lohnt sich denn die Nachrüstung mit Russpartikelfiltern auch wirtschaftlich?

Tanja Gönner: In der Regel Ja. Die Kosten liegen etwa zwischen 600 und 1.200 Euro. Für die Nachrüstung gibt es einen Steuerbonus von 330 Euro; wer dagegen nicht nachrüstet zahlt einen Malus bei der Kfz-Steuer, der bei einem Fahrzeug mit 2-Liter Hubraum jährlich rund 24 Euro Mehrbelastung ausmacht. Die Nachrüstung mit einem Russpartikelfilter erhöht außerdem den Fahrzeugwert um mehrere Hundert Euro. Ein Russpartikelfilter verringert den Feinstaubausstoß um mindestens 30 bis 60 Prozent. Unterm Strich fällt damit die Bilanz der Nachrüstung in der Regel positiv aus.

Klaus-Dieter Schaal: Lassen Sie mich das bitte ergänzen. Die ersten Erfahrungen aus den Umweltzonen zeigen, dass die Preise für Fahrzeuge, die keine grüne Plakette bekommen, massiv abstürzen. Nachrüstung dient also dem Werterhalt. Es kann sich auch rechnen, Herstellerangebote zu nutzen, bei denen für alte Fahrzeuge spezielle Prämien bezahlt werden und für Firmen und Handwerker bietet unsere Branche im Moment Fahrzeuge zu Top-Konditionen an. Wirtschaftlich gibt's kein Argument gegen die Nachrüstung.