

## StadtRevue Archiv | Artikel

Ausgabe: 11.2017

Kategorie: Titel

Stichwort: Luftverschmutzung Köln, Autos Innenstadt, Verkehr, Titelthema Stadtrevue, Gesundheitsbelastung, Luft

### Atemlos durch die Stadt

*Der Diesel-Skandal hat die Menschen aufgeschreckt: Das Gift in unserer Luft ist wieder ein Thema. Dabei werden schon seit Jahren die Grenzwerte überschritten, ohne dass jemand Alarm geschlagen hätte. Nun drohen den Großstädten womöglich Fahrverbote für Autos. Doch was manchen Umwelt-Aktivisten freuen würde, wäre ein Desaster*



Foto: Dörthe Boxberg

»Das sind ja Peking-Werte!« Christian Döring steht an einer Bushaltestelle am Wiener Platz in Mülheim. Es ist ein Freitag Anfang Oktober, acht Uhr morgens, grau und nasskalt. Um Döring herum tobt die Rushhour: Busse und Bahnen sind überfüllt, Automassen schieben sich über den Clevischen Ring. Döring blickt auf ein kleines Gerät, das er in der Hand hält. Es misst die Konzentration von Feinstaub in der Luft. Als die Zahlen aufblinken, wirkt selbst Döring ein wenig erschrocken: »Erstaunlich hoch«, sagt er. Es klingt nach einer Mischung aus Entsetzen und Faszination. »Bei Regen und Wind sind die Werte sonst eigentlich niedriger«, erklärt er. Christian Döring ist von Beruf Kinderarzt und arbeitet am Hansaring. Und er ist Lobbyist für gute Luft: Döring hält Vorträge über die Gefahren der Luftverschmutzung, er berät Organisationen und Initiativen. Luft ist sein Element. Autos nennt Döring »Emittenten auf vier Rädern«, und er sagt Sätze wie »Am besten atmet man nur noch aus«. Dann lacht er, obwohl ihm sein Anliegen sehr ernst ist.

### Die Luft ist dreckig, giftig und macht krank

Luft ist längst eines der größten Probleme in den Städten geworden. Weil sie dreckig und giftig ist. Weil sie Menschen krank macht. Weil es der Politik nicht gelingt, Menschen vor dieser Gefahr zu schützen. Zum Sinnbild der Kölner Misere ist eben jener Clevische Ring in Mülheim geworden, an dem Christian Döring mit seinem Messgerät im Nieselregen steht. Die Bundesstraßen 8 und 51 laufen hier auf fünf Spuren zusammen.

Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (Lanuv) hat hier eine Station zur »Luftqualitätsüberwachung« aufgestellt, ein Dutzend weitere stehen an anderen »Hotspots« im Kölner Stadtgebiet. Sie messen verschiedene Schadstoffe wie Feinstaub, Ozon oder Stickoxide — ein Sammelbegriff für Sauerstoffverbindungen von Stickstoff, die bei

Verbrennungsprozessen entstehen. Vor allem die Konzentration von Stickoxiden ist in Köln eklatant hoch. Der Clevische Ring bringt es in ganz NRW auf die höchsten Werte der insgesamt 127 Messstellen im Land. Das Jahresmittel an Stickoxiden betrug hier im vergangenen Jahr 63 Mikrogramm pro Kubikmeter — der Grenzwert liegt bei 40 Mikrogramm.

Schon seit etlichen Jahren hat Köln flächendeckend dieses Problem mit Luftschadstoffen, vor allem mit Stickoxiden. Gerührt hat sich die Stadt trotzdem kaum. Zwar gibt es für Köln bereits seit 2007 einen »Luftreinhalteplan« (LRP), der 2012 sogar noch mal überarbeitet wurde. Doch das mehr als 200 Seiten starke Dokument enthält viele Absichtsbekundungen. Bewirkt hat der Kölner LRP in zehn Jahren allein, dass die sehr schlechte Luft nicht noch schlechter geworden ist. Gestört hat sich daran niemand.

### Prozesse im Akkord

Dann kam der 13. September 2016. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH), ein deutschlandweit tätiger Verband, gewann vor dem Verwaltungsgericht Düsseldorf einen Prozess gegen die dortige Bezirksregierung. Die DUH argumentiert in ihrer Klage, dass die Grenzwerte für Luftschadstoffe geltendes EU-Recht darstellen — und jeder Bürger einen Anspruch habe, dass sie eingehalten würden. Die Städte und Gemeinden, so die DUH, müssten dafür die Bedingungen schaffen. Weil viele Städte das aber nicht tun, will die DUH sie nun per Gericht dazu verpflichten. Der Umweltverband führt dieser Tage Prozesse im Akkord. Beklagt sind 17 Städte, darunter auch Köln und die Kölner Bezirksregierung. Die DUH will verbindliche Pläne erstreiten, die »erforderliche Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung« des Stickoxid-Grenzwerts enthalten. Mit Erfolg: Der Verband ist auf einem Siegeszug durch die deutschen Verwaltungsgerichte, nicht nur in Düsseldorf. Den Städten droht dadurch womöglich ein Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge — und ein großes Chaos.

Entsprechend nervös sind plötzlich die Verantwortlichen, und genervt von der Deutschen Umwelthilfe, einem kleinen Lobbyverband mit noch nicht einmal 300 Mitgliedern. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat Berufung gegen das Urteil des dortigen Verwaltungsgerichts eingelegt, der Prozess geht nun vor das Bundesverwaltungsgericht nach Leipzig. Am 22. Februar 2018 wird dort das Urteil verkündet. Im Kölner Rathaus ist man nervös. Das Verfahren gegen die Bezirksregierung Köln, bei dem die Stadt Köln Beigeladene ist, ist zunächst zwar ausgesetzt — doch wenn im Februar das Urteil in Leipzig fällt, gilt der Richterspruch als richtungsweisend für das Urteil des Kölner Verwaltungsgerichts. Dass Politik und Verwaltung jahrelang das Recht auf saubere Luft missachtet haben, könnte sich dann rächen.

### War OB Reker untätig?

»Relativ wenige Städte haben ernsthaft an Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte gearbeitet — auch Köln nicht«, sagte Harald Rau, seit verganginem Jahr Kölner Umweltdezernent, im März gegenüber dem Kölner Express. Das war auch eine Kritik an Raus Vorgängerin im Umweltdezernat und heutige Chefin: Oberbürgermeisterin Henriette Reker. 2010 hatte Reker die Leitung des Umweltdezernats übernommen. 2010 war auch das Jahr, in dem die EU ihre Grenzwerte aufstellte, die Köln seither nicht einhält.

Jetzt könnte die Stadt ihre Macht darüber verlieren, mit welchen Maßnahmen die Luft künftig sauberer werden soll. Statt Politik und Verwaltung würden dann Gerichte in Köln durchlüften. Und das würde womöglich ungemütlich. Denn Fahrverbote, besonders für Diesel-Fahrzeuge, gelten als das wirksamste und schnellste Mittel, um die Luft von Stickoxiden zu reinigen. Sie sind aber auch ein letzter Ausweg. Denn praktisch bedeutete das einen massiven Eingriff in das Leben der Menschen — nicht nur für leidenschaftliche Autofahrer.

### Leere Supermarktregale?

Ulrich Soénius ist stellvertretender Hauptgeschäftsführer der Industrie- und Handelskammer (IHK) zu Köln. »Kommt das Dieselfahrverbot, dann bricht die Versorgung in der Stadt zusammen«, sagt er. »Dann stehen die Waren nicht mehr in den Regalen.« Die meisten Menschen kaufen nun mal im Supermarkt, erklärt er, und die Filialen würden mit 40-Tonnern beliefert. »Das geht auch nicht anders, sonst wären da noch mehr Fahrzeuge unterwegs, also noch mehr Stau. Elektromobilität ist wichtig, aber einen Elektro-40-Tonner gibt es nicht.«

Schärfer ist der Ton bei Ortwin Weltrich, Hauptgeschäftsführer der Kölner Handwerkskammer (HWK). Die Handwerksbetriebe sind alarmiert. »Wenn die Luft wirklich ein so großes gesundheitliches Problem ist, ist mir dieses Laissez-faire über all die Jahre umso unverständlicher«, sagt er. Zudem werde die Stadt mit ihren Betrieben ihrer Vorbildfunktion nicht gerecht. »Allein die Müllabfuhr müsste wohl eigentlich eine Rote Plakette bekommen.« Allerdings hält Weltrich auch nicht viel von Umweltzonen. Da werde ein gesundheitlicher Nutzen oft nur suggeriert, sagt er. Die Feinstaubwerte seien eher durch veränderte klimatische Bedingungen und die Abwrackprämie gesenkt worden. Natürlich müsse die Luft besser werden. Aber Fahrverbote ruinierten die Handwerksbetriebe. Deren Transporter würden nun mal mit Diesel betrieben. Dürften sie nicht mehr in die Innenstadt, wären die Folgen drastisch. Für die Betriebe, aber auch für die Kunden: »Sollen die nach dem nächsten Sturm das Dach selbst neu decken?« Weltrich fordert ein Nachrüstprogramm für leichte Nutzfahrzeuge, wie sie Handwerksbetriebe benötigen. Die Nachrüstsätze müssten gefördert werden und billig sein. Und Elektroautos? »Bis sich alle ein E-Auto leisten können, werden noch viele Jahre

vergehen«, glaubt Weltrich. »Dann wird man feststellen, dass es nur eine Übergangstechnologie war. Und der Strom kommt von der Braunkohle, weil uns Atomenergie zu gefährlich ist.«

### **Fahrverbote als letzter Ausweg**

Zwar sehen auch die Grünen Fahrverbote kritisch, doch als ultima ratio lassen sie auch solche drastischen Maßnahmen gelten. »Man muss sich aber darüber im Klaren sein, dass Fahrverbote nichts sind, was sich die Stadt selbst auferlegt«, sagt Lino Hammer, verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Kölner Rat.

Auch der Deutschen Umwelthilfe geht es nicht in erster Linie um Fahrverbote, der Verband wäre allerdings bereit, auch dieses Mittel einzufordern, wenn Städte ihre Luft anders nicht sauber bekommen. In Baden-Württemberg prozessierte die DUH erfolgreich vor dem Landesverwaltungsgericht, weil Stuttgart die Grenzwerte im gesamten Stadtgebiet überschreitet. Eine »Blaue Plakette« für schadstoffarme Autos sowie Fahrverbote für ältere Diesel-Modelle wären schon ab dem 1. Januar 2018 möglich gewesen. Doch die Landesregierung unter dem grünen Ministerpräsidenten Winfried Kretschmann entschloss sich, ebenfalls vor das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zu ziehen. Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben.

Auch auf europäischer Ebene herrscht dicke Luft: Die EU-Kommission hat gegen die Bundesrepublik im vergangenen Jahr ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Wenn Deutschland, das europaweit die meisten Stickoxide ausstößt, nicht die Grenzwerte einhält, droht der Gang vor den Europäischen Gerichtshof — und womöglich Strafen in dreistelliger Millionenhöhe. Auch das erhöht den Druck auf Städte und Kommunen.

### **Retten, was kaum noch zu retten ist**

Erst als die Klagen der DUH und damit mögliche Fahrverbote näher rückten, schien sich auch Köln plötzlich seiner Verantwortung für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger zu erinnern. Nur wenige Wochen nach dem Urteil des Düsseldorfer Verfassungsgerichts lud Umweltdezernent Harald Rau im Oktober 2016 zum ersten »Runden Tisch zur Luftreinhalteplanung«. Das Gremium soll retten, was kaum mehr zu retten ist. Unter Zeitdruck erarbeiten nun Akteure aus Wirtschaft und Logistik, Handwerk und Handel, Umweltverbänden und städtischen Ämtern gemeinsam mit der Bezirksregierung einen »Entwurf für die Überarbeitung des Luftreinhalteplans«. Dabei gilt es auch, die unterschiedlichen Interessen von Wirtschaft und Umweltgruppen auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen.

Ulrich Soénius von der IHK leitete für den Runden Tisch den Arbeitskreis Verkehr. Die Atmosphäre sei sehr sachorientiert gewesen, sagt er. »Vertreter von Umweltverbänden und Wirtschaft haben erkannt, dass sie nur gemeinsam eine Lösung finden können.« Soénius sagt aber auch: » Man darf sich nicht in die Tasche lügen: Die kurzfristigen Maßnahmen werden nicht sofort greifen.« Dass Köln das Problem viel zu spät angegangen ist, sieht auch Soénius. Wichtig sei nun, auch langfristige Maßnahmen für bessere Luft und auch eine gesicherte Versorgung anzugehen. Dazu zählten ein Baustellenmanagement und eine moderne Verkehrssteuerung. Vor wenigen Tagen, am 16. Oktober, trat der Runde Tisch abschließend zusammen. Die Zeit drängt. Denn der Rat der Stadt soll in seiner letzten Sitzung des Jahres, am 18. Dezember, den neuen Luftreinhalteplan absegnen. Danach kann dieser offiziell von der Bezirksregierung aufgestellt werden. Es steht viel auf dem Spiel: Die Maßnahmen, die der Runde Tisch beschlossen hat, müssen die Gerichte überzeugen. Ob es reicht, vor allem guten Willen zu zeigen, ist durchaus fraglich. Der neue Luftreinhalteplan ist der einzige Trumpf, den die Stadt noch in der Hand hält.

### **SPD und Grüne im Clinch**

Die Politik blickt skeptisch auf den Runden Tisch. »Ich weiß nicht, warum es diesen Runden Tisch noch geben musste«, sagt Andreas Pöttgen, verkehrspolitischer Sprecher der SPD im Rat. »Es gibt einen Luftreinhalteplan — an den hat sich die Verwaltung allerdings nicht gehalten.« Lino Hammer von den Grünen im Rat befürwortet zwar das Gremium des Runden Tisches, sagt aber auch: »Die Ideen sind ja nicht neu. Es wurde in den vergangenen Jahren allerdings zu wenig getan.« Hammer kritisiert die Stadt: »In der Verwaltung herrschte wohl eine kölsche Auffassung: Wir kommen da schon irgendwie durch.« In welches Lager man auch hineinhört, einig ist man sich darin, dass sich die Versäumnisse der Luftreinhaltung über Jahre angehäuft haben. Die damaligen Koalitionspartner SPD und Grüne werfen sich gegenseitig Versagen vor: Hat Reker, die den Grünen nahesteht, als Umweltdezernentin die Dringlichkeit nicht erkannt? Oder ist sie genauso wie das klimapolitische Engagement der Grünen vom damaligen OB Jürgen Roters (SPD) und seiner Partei ausgebremst worden? Einiges spricht dafür, dass beides zutrifft.

Die Vorzeichen für die Ratsdebatte im Dezember, die mit einem Beschluss für den neuen Luftreinhalteplan enden soll und muss, sind ungünstig. Im April bezichtigten sich die einstigen Koalitionspartner SPD und Grüne im Stadtrat gegenseitig, das Thema Saubere Luft verschlafen zu haben. Solche Vorwürfe sind für die Grünen naturgemäß besonders schwer auszuhalten. Sie betonen immer wieder, dass in der rot-grünen Koalition und der Roters-Ära die Klima- und Umweltpolitik grundsätzlich behindert worden sei. Tatsächlich verbindet man umweltpolitische Impulse kaum mit dem Alt-OB. Aber die Grünen lassen sich womöglich auch von ihrem jetzigen Koalitionspartner CDU ausbremsen. Während im April 2017 Grünen-Fraktionschef Jörg Frank in seiner Rede »ergebnisoffen alle Möglichkeiten« prüfen will, steht im gemeinsamen Antrag mit der CDU, dass etwa eine City-Maut ausgeschlossen sei.

Das sieht übrigens auch die SPD nach wie vor so. Für die Sozialdemokraten wiegt hier das Argument der sozialen Gerechtigkeit schwerer als das Ziel, in Köln endlich saubere Luft zu haben. Reiche Menschen könnten sich die City-Maut leisten, Arme nicht, sagt die SPD. Dem widerspricht die Linke im Rat, sie versetzt die Perspektive: Gerade arme Menschen würden unter den Schadstoffen in der Luft leiden, so Michael Weisenstein. Sie könnten sich keine Wohnung in weniger belasteten Vierteln leisten. Eine Dissertation am Lehrstuhl für Verkehrsökologie der TU Dresden gibt dem verkehrspolitischen Sprecher der Linken recht. Der Verkehrsingenieur Thilo Becker zeigte am Beispiel von Berlin, dass überwiegend Menschen mit niedrigem sozialem Status an stark belasteten Straßen wohnen.

### Ultrafeinstaub im Gehirn

Feinstaub und Stickoxide sind neben Ozon die am weitesten verbreiteten Schadstoffe in der Luft. 90 Prozent aller europäischen Stadtbewohner sind Mengen ausgesetzt, die gesundheitsgefährdend sind. Dabei gilt die Belastung mit Feinstaub sogar als rückläufig. Die Feinstaubmessungen in Köln liegen seit einigen Jahren fast immer unter den Grenzwerten, weshalb das Thema von der politischen Agenda verschwunden ist. Die Gesundheitsrisiken durch Feinstaub seien allerdings geblieben, sagt Luft-Experte Christian Döring: »Vor allem die Belastung durch Ultrafeinstaub ist immens.« Im Vergleich zum gewöhnlichen Feinstaub (PM 10) gelangt der hundertmal kleinere Ultrafeinstaub (PM 0,1) tiefer in den menschlichen Organismus. Einen wirksamen Schutz gebe es nicht, sagt Döring. Er berichtet von Feinstaubpartikeln, die man bei Obduktionen in menschlichen Gehirnen gefunden habe, und von Auswirkungen auf Ungeborene, wenn Schwangere nur leicht erhöhten Feinstäuben ausgesetzt sind. Döring vertritt keineswegs eine Minderheitenmeinung.

Allein durch Feinstaub sinke die Lebenserwartung eines Europäers durchschnittlich um acht Monate, teilt die Europäische Umweltagentur (EUA) in ihrem aktuellen Bericht mit. Ähnlich dramatisch sind die Zahlen für Stickoxide, dem Gift in der Luft, gegen das Köln gerade hilflos ein Gegenmittel sucht. Im Jahr 2015 gab es durch die Überschreitung gesetzlicher Grenzwerte knapp 38.000 vorzeitige Todesfälle durch Stickoxide, von denen rechnerisch 11.400 in der Europäischen Union aufgetreten sind. Das hat ein Team um die Forscherin Susan Anenberg von der Organisation »Environmental Health Analytics« (LLC) aus Washington berechnet und in der Fachzeitschrift Nature veröffentlicht.

### Alles völlig übertrieben?

Aber es gibt auch andere Stimmen. Damian Franzen ist Facharzt für Innere Medizin, Kardiologie und Lungenheilkunde. Dem promovierten Mediziner und Professor an der Universität Köln ist die Debatte viel zu aufgeregt. Zwar verweist auch Franzen auf aktuelle Studien, die »einen linearen Zusammenhang zwischen Schadstoffen und Lebenserwartung klar belegen«, wie er zugibt. »Aber von einer akuten Gesundheitsgefährdung zu reden — das ist völlig übertrieben«, sagt er. »In meiner Praxis habe ich in all den Jahren nicht einen einzigen Fall gehabt.« Vor allem fehle in der Debatte um Luftreinheit die Ausgewogenheit, sagt Franzen. Der Mediziner mit Praxis in Sülz ist auch Sprecher der IG Marienburg. Die Initiative wehrt sich mit Umweltgruppen gegen die Abholzung der Bäume an der Bonner Straße, die der Nord-Süd-Stadtbahn weichen sollen. »Wir brauchen aber gerade mehr Straßenbäume, sie stellen ja auch einen Schutz dar«, sagt Franzen. Für den ÖPNV Bäume zu fällen, das findet Franzen so widersprüchlich wie vieles in der Politik. »Jetzt alles auf die Dieselmotoren zu schieben, ist falsch. Das Thema ist viel komplexer.« Er wünscht sich, dass mehr Ingenieure in die Debatte eingriffen, oft fehle das technische Verständnis.

Gebraucht wird das oftmals schon bei der Entstehung von Stickoxiden. Die kommen zwar auch aus Kleinf Feuerungsanlagen, also etwa Kamin- und Kachelöfen, die als zusätzliche Wärmequelle im Trend liegen. Dennoch ist es vor allem der Straßenverkehr mit Verbrennungsmotoren, der die Luft mit dem ätzenden Reizgas vergiftet. Die EU-Kommission geht davon aus, dass mindestens 40 Prozent der Stickoxide im Verkehr entstehen. In Städten wie Köln, in denen sich der Verkehr auf den Straßen staut oder eben auch über den Rhein verläuft, sind die Werte mutmaßlich höher. Genau weiß man das nicht. Denn es gibt kein aktuelles Datenmaterial über den Schadstoffausstoß im Kölner Verkehr. Auch das soll erst im Zuge des Runden Tisches erhoben werden. Die Stadt will zwar grundsätzlich den Anteil von Autos am gesamten Verkehr von 40 auf 33 Prozent senken. Aber das wird nichts nützen, wenn der Autoverkehr insgesamt trotzdem zunimmt, wovon bislang auszugehen ist. Hinzu kommen berechtigte Zweifel daran, wie verlässlich die Angaben zum Schadstoffausstoß der Fahrzeuge sind. Wie skrupellos die deutsche Autoindustrie ihre Kunden betrügt, aber auch die Gesundheit der Menschen schädigt, hat der Diesel-Skandal gezeigt. Wie sehr die deutsche Automobilindustrie auf den Verbrennungsmotor fixiert ist, zeigt sich zudem, wenn kommunale Verkehrsunternehmen keine E-Busse aus deutscher Fertigung serienmäßig bekommen können. Die Elektrobusse der KVB etwa stammen vom belgisch-niederländischen Hersteller VDL.

## Regionale Hintergrundbelastung

Die Kölner Luftschadstoffbilanz vereint auch einige Besonderheiten. Eine ist die sogenannte regionale Hintergrundbelastung, die durch Emissionen der Industrie und vor allem des Braunkohleabbaus entsteht. Eine andere Giftquelle ist der Schiffsverkehr. Der Rhein ist gewissermaßen eine Autobahn für Schiffe, die mitten durch Köln führt. Etwa 400 Schiffe passieren Köln täglich. Und die Stadt will den Transport gar noch stärker von der Straße aufs Wasser verlagern: um Staus zu vermeiden, und weil Containerschiffe bedeutend weniger Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) ausstoßen als LKW. Das ist aber auch schon alles: Der Schwefelanteil im Treibstoff liegt 3500-mal höher als bei Diesel-LKW, so der Naturschutzbund Deutschland (Nabu). Schiffe verursachen außerdem beträchtliche Mengen an Schwefeldioxid und Feinstaub sowie Stickoxiden. Weil trotzdem keine Stickoxid-Katalysatoren oder Diesel-Ruß-partikelfilter vorgeschrieben sind, ist im Schiffsverkehr der Schadstoffausstoß überproportional hoch. Ab 2019 gelten zwar strengere EU-Auflagen für den Schadstoffausstoß in der Binnenschifffahrt, vor allem für Stickoxide. Doch die Verordnung wird zunächst nur für neue Motoren gelten. Die Stadt Köln geht das Problem derweil erst gar nicht an, denn die Zuständigkeit liegt beim Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt (WSA) — und das ist dem Bundesverkehrsminister unterstellt. Als am Runden Tisch über die Luftreinhaltung in Köln gestritten wurde, saß kein Vertreter des WSA dabei.

## Umdenken fällt schwer

Welche Maßnahmen aber sind es, die Köln schnell und auf Dauer vor Luftschadstoffen schützen würden? Die Deutsche Umwelthilfe — die ihrerseits für ihre vermeintliche Nähe zum japanischen Automobilhersteller Toyota und ihre Geschäfte mit Abmahnschreiben in der Kritik steht — macht den Städten und Kommunen nicht nur Probleme. Sie reicht ihnen auch gleich Lösungsvorschläge ein. In ihrem umfassenden Maßnahmen-Paket, das als Anlage auch dem Kölner Stadtrat vorgelegt wurde, finden sich etwa »zeitlich und sachlich beschränkte Fahrverbote« oder eine »Verschärfung der Umweltzone durch Blaue Plaketten«, aber auch die Förderung des ÖPNV, die Reduzierung des Parkraums oder schadstoffarme Taxi- und Busflotten. Zusammengefasst ist es der Ruf nach einer Verkehrswende — einer schnellen Verkehrswende. Dabei könnte Köln Geld aus dem Bund helfen: Auf dem zweiten Dieselpipfel Anfang September erhöhte die Bundesregierung den Mobilitätsfonds für jene Kommunen, die stark von Stickoxid betroffen sind. Eine Milliarde Euro werden bereitgestellt. Geld, das vor allem in den ÖPNV fließen soll.

Ist es also die Verkehrswende, die in Köln für saubere Luft sorgen wird? Zwar will sich Umweltdezernent Harald Rau derzeit nicht zu aktuellen Inhalten des Runden Tisches äußern. Doch es ist kein Geheimnis, dass vielen Teilnehmern an Raus Tafelrunde ein Umdenken noch immer schwerfällt. Statt eine Verkehrswende zu vollziehen, setzt man lieber auf neue Technik. Statt neue Wege einzuschlagen, heißt das letztlich: Weiter so, bloß digitaler. Hilfe erhofft man sich etwa durch verbesserte Verkehrstechnik: »Umweltsensitive Ampeln« und ein neuer Verkehrsrechner sollen den Verkehr auf den Kölner Straßen besser fließen lassen. IHK-Vertreter Ulrich Soénius wundert manches: »Natürlich benötigen wir ganz schnell am Clevischen Ring die umweltsensitive Ampelschaltung — aber darüber wird in der Politik schon seit fast zehn Jahren geredet, warum ist da nichts passiert?« Digitalisierung statt Verkehrswende Überhaupt: Digitalisierung. Das Schlagwort stellt für viele schon die Lösung dar. »Smart Parking« soll den Parksuchverkehr verringern. Das klingt nach Fortschritt. Für Christoph Schmidt ist es in Wirklichkeit das Gegenteil: »Es wäre eine komische Politik, wenn man den Schadstoffausstoß im Verkehr dadurch reduzieren will, dass man den Komfort des Autofahrens steigert«, sagt der Vorstand des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) in Köln. Erhöhe man die Attraktivität des Autofahrens, führe das nachweislich zu noch mehr Autoverkehr. Das sieht auch Ulrich Soénius von der IHK so: »Parkraum muss stark eingeschränkt oder ganz aufgehoben werden, vor allem dort, wo genügend Parkhäuser vorhanden sind«, sagt er. Das mache den öffentlichen Raum attraktiv für Fußgänger und nütze letztlich auch dem Handel. »Da müssen Teile der Wirtschaft umdenken und dazulernen.«

Aber womöglich muss auch die Kölner Verwaltung noch umlernen. »Intelligente Verkehrsführung« ist eines der Lieblingsthemen von Verkehrsdezernentin Andrea Blome — die Luftreinhaltung allerdings weniger. Auf Anfrage verweist ihr Büro auf die Zuständigkeit des Umweltdezernats von Harald Rau. Die mag dort verortet sein, am Runden Tisch wird allerdings vor allem an Verkehrsthemen gearbeitet. Es gibt aber solche Maßnahmen, die mit dem Verkehr nichts zu tun haben. So könnten Stadtbegrünung und vor allem Moos, etwa an Hausfassaden oder Haltestellen, Schadstoffe binden. Das würde funktionieren — aber eine Verbesserung der Luft erst in Jahren, wenn nicht Jahrzehnten erzielen. Genau das ist die Schwierigkeit im Kampf gegen Gift und Dreck in der Luft: Viele Emissionsquellen haben über lange Zeit die Luft vergiftet. Sie nun wieder zu säubern, wird ebenso viel Zeit brauchen.

## Viele kleine Bausteine

»Es gibt keine bequeme Lösung«, sagt Christoph Schmidt vom ADFC. »Wer das glaubt, hat das Problem nicht verstanden.« Er spricht von »einer grundlegenden Veränderung unseres Mobilitätsverhaltens«. Damit ist der ADFC-Vertreter nicht so weit von der Industrie- und Handelskammer entfernt. »Jeder sollte sich fragen, ob er ins Auto steigen muss«, sagt Ulrich Soénius. »Strecken bis zehn Kilometer kann man mit dem ÖPNV oder dem Fahrrad zurücklegen, ich bin selbst Fahrradfahrer und weiß, wovon ich rede.« Auch für Lino Hammer von den Grünen im Kölner Rat wird eine sinnvolle Lösung »aus vielen kleinen Bausteinen bestehen, die Zeit brauchen und Geld kosten.«

Anders sieht das allerdings ausgerechnet der neue NRW-Verkehrsminister. »Es gibt innovativere, cleverere Ansätze, die Probleme zu lösen«, erklärte Hendrik Wüst (CDU) jüngst gegenüber dem WDR. Der Minister möchte an den »Hotspots« Elektrobusse fahren lassen. »Dann sind wir schon fast da, wo wir hinmüssen vom Grenzwert«, glaubt er. Verbote seien dagegen eine »Steinzeitlösung.«

Die Debatte um saubere Luft ist schon vor den entscheidenden Gerichtsurteilen in eine erhebliche Schiefelage geraten. Wenn die Vermeidung von Fahrverboten als oberstes Ziel postuliert wird — nicht die Gesundheit der Menschen. Wenn man mit der Einhaltung von Grenzwerten an den Symptomen herumlaboriert — nicht aber an den tiefer liegenden Ursachen. Wenn vermeintliche Verluste und Verbote ins Zentrum der Diskussion rücken — nicht der Gewinn, den sie schaffen würden. »Jeder Einzelne kann jeden Tag etwas dazu beitragen, dass am Ende alle bessere Luft atmen«, sagt Christoph Schmidt vom ADFC. Wann damit anfangen? Anbieten würde sich ein Tag, der ohnehin mit guten Vorsätzen überladen ist: Raketen und Böller in der Silvesternacht sorgen jedes Jahr für extrem hohe Feinstaubwerte.

Von: Jan Lüke, Bernd Wilberg