

Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Region Leonberg (AGVL)

Ewald Thoma (Sprecher)
Schwabstr. 22
71229 Leonberg
Tel.: 07152 31027
E-Mail: ewald.thoma@t-online.de
Internet: www.agvl-leonberg.de



Leonberg, 04.03.2015

Kommentar zu Presseäußerungen zum Thema Schadstoffbelastung in Leonberg in den letzten Tagen

Man könnte nach diesen Veröffentlichungen den Eindruck gewinnen, als sei inzwischen die Luft in Leonberg recht sauber geworden und die künftigen Aussichten wären dank neuer Abgasvorschriften und dank des Ausbaus der A8 auf 8 Fahrspuren bestens. Sicherlich hat sich für die Grabenstraße das LKW-Durchfahrtsverbot und die aktive Überwachung der Umweltzone durch die Stadt positiv ausgewirkt. Dies ist ausdrücklich zu begrüßen.

Leider zeigen aber die letzten Jahre, dass die Reduzierung der Schadstoffbelastung ein sehr mühsames Geschäft ist. Dass die Feinstaubbelastung in den letzten 3 Jahren etwas gesunken ist und der Grenzwert leicht unterschritten wurde, hat hauptsächlich damit zu tun, dass wir im Winterhalbjahr in den letzten 4 Jahren relativ wenige austauscharme Wetterlagen hatten. Der Grenzwert könnte jederzeit wieder überschritten werden, wenn es im Winter viele kalte, hochdruckdominierte Wetterlagen ähnlich wie im Jahre 2010 gäbe. Es gab auch früher schon Jahre mit leichter Unterschreitung des Grenzwertes (siehe beigefügte Grafik). Von einer sicheren Unterschreitung des Grenzwertes kann man daher derzeit nicht sprechen.

Das Hauptproblem in der Grabenstraße war aber auch noch nie der Feinstaub, sondern der Schadstoff Stickstoffdioxid (NO₂), da der Dieselanteil an den dort fahrenden Kfz relativ gering ist. Obwohl die NO₂-Konzentration in den letzten Jahren leicht gesunken ist, wird der Grenzwert des NO₂-Jahresmittels nach wie vor um ca. 50% überschritten. Die Behörden können bis heute keinen Termin nennen, bis wann dieser Grenzwert eingehalten werden kann, obwohl er bereits seit dem Jahre 2010 verbindlich einzuhalten ist. NO₂ ist auch ein gutes Beispiel dafür, dass sich die Wissenschaftler irren können und Abgasvorschriften auf Basis von Laborbedingungen alleine noch keine saubere Luft garantieren. Eigentlich sollte es nämlich nach den ursprünglichen Prognosen heute keine Probleme mit NO₂ mehr geben. Aber die Realität sieht eben anders aus. Dabei spielt eine Rolle, dass die Motoren- und Filtertechnik inzwischen an Grenzen stößt und insbesondere die Optimierung des Verbrauchs, die Reduktion von CO₂ und die Reduktion von Feinstaub und NO₂ zu Zielkonflikten führt. Da neue Abgasvorschriften nur für Neufahrzeuge gelten wird ein spürbarer Effekt (wenn überhaupt) erst in vielen Jahren eintreten. Ein kritisches Problem ist auch, dass die Dieselmotoren durch die Effizienzsteigerung immer mehr kleinere Staubteilchen (Ultrafeinstaub) ausstoßen, welche besonders gesundheitsschädlich sind, weil sie direkt in die Lunge und sogar ins Blut gelangen können und dadurch vor allem das Immunsystem belasten. Hinzu kommt, dass in Leonberg mit großem Abstand nicht der Stadtverkehr der Hauptemittent ist, sondern die Autobahnen mit ihren hohen Schwerver-

Die Arbeitsgemeinschaft Verkehrslärm Leonberg (AGVL) wird von folgenden Vereinen/Initiativen getragen:
Bürgerforum Magstadt e.V., Bürgerinitiative Bahnlärm Leonberg –Höfingen, Bürgerverein Eltingen e.V., Bürgerverein Leonberg-Ezach e.V. Bürgerverein Leonberg Silberberg e.V., Bürgerinteressengemeinschaft Gartenstadt/Glemstal e.V. (BiGG), Haldenberg Leonberg Initiativgemeinschaft (H.A.L.Lig), Bürgergemeinschaft Ramtel e.V., Interessengemeinschaft Renningen-Kindelberg, Interessengemeinschaft Renningen-Hummelbaum

kehranteilen sowie die B 295. Der 8-spurige Ausbau der A8 / A81 sowie der kreuzungsfreie Ausbau der B295 / B464 werden in den nächsten Jahren die Kapazitäten auf diesen Fernverkehrsstraßen weiter deutlich erhöhen. Nicht nur der regionale Verkehr sondern vor allem der großräumige Verkehr wird sich nach dem kompletten 3-spurigen Ausbau der A8 bis Karlsruhe umorientieren und diese Kapazitäten nutzen. Dass es vor diesem Hintergrund nach den Ausbaumaßnahmen weniger Staus geben wird, ist unwahrscheinlich. Noch nicht einmal der ADAC glaubt dies. Ergebnis wird vielmehr sein, dass sich der Verkehr in unmittelbarer Nähe von Leonberger Wohngebieten nochmals stark erhöhen wird und damit auch die Belastung mit Schadstoffen und Lärm.

Die bereits heute extrem hohen Verkehrsmengen (sie sind in Deutschland Spitze) tragen im Übrigen auch zur hohen Hintergrundbelastung in Leonberg und dem Ballungsraum Stuttgart bei. Selbst wenn sich die Lage in der Grabenstraße vielleicht verbessern sollte (vielleicht zusätzlich durch die Verlagerung der dortigen Messstelle nach der Renovierung), heißt dies daher noch lange nicht, dass dies auch in den Autobahn-nahen Wohngebieten der Fall sein wird. Wie dort die Lage tatsächlich ist, wissen wir nicht, nachdem nun dort seit vielen Jahren nicht mehr gemessen wird und das Regierungspräsidium eine entsprechende Untersuchung schon seit Jahren ablehnt. Hinzu kommt: Nach Meinung der Weltgesundheitsorganisation sind die europäischen Grenzwerte ohnehin viel zu hoch. Statistisch gehen ca. 40.000 Todesfällen in Deutschland auf das Konto der Feinstaubbelastung. Dies ist eine viel zu hohe Zahl. Nur zum Vergleich: Dies entspricht etwa dem 12-fachen der Todesfälle durch Verkehrsunfälle.

Fazit und Ausblick :

Es gibt keinen Grund zur Entwarnung. Statt darauf zu hoffen, dass die Schadstoffe irgendwann von alleine zurückgehen, ist es mehr denn je notwendig, so schnell wie möglich Maßnahmen zu ergreifen, um die Belastungen durch die Fernstraßen rund um Leonberg und natürlich auch im Stadtgebiet zu reduzieren. Die Gesundheit der Bürger ist ein hohes Gut. So lange die Autobahnen 'Tabu-Zonen' sind (die Umweltzone endet direkt an der Autobahn) und es z.B. noch nicht einmal möglich ist, entlang des hoch belasteten Stadtteils Silberberg eine simple Geschwindigkeitsbegrenzung zu erreichen, wird das Schadstoff - und Lärmproblem von den Behörden offensichtlich nicht ernstgenommen. Gerade Geschwindigkeitsbegrenzungen sind ein wirkungsvolles und preisgünstiges Mittel zur Reduzierung der Schadstoffemissionen. Tempo 80 auf den Fernstraßen wäre geboten, denn der Ausstoß von Schadstoffen steigt bei hohen Geschwindigkeiten überproportional. Diese Geschwindigkeit hätte auch den Vorteil, dass die Straßenkapazität optimal ausgenutzt wird und der Verkehr sicherer würde. Damit würde der Verkehr am besten fließen und auch der Lärm würde deutlich geringer. Wichtig wäre auch, bei austauschbaren Wetterlagen und damit hohen Schadstoffwerten, die Bevölkerung aktiv zu informieren und durch gezielte Verkehrseinschränkungen die Schadstoffkonzentrationen zu verringern. Weiterhin sind die derzeitigen Umweltzonen viel zu kleinteilig. Es müsste ein Luftreinhaltekonzept für den gesamten Ballungsraum Stuttgart geben, denn die Schadstoffe kennen keine städtischen Grenzen.

Anlage

Langjährige Messreihen für NO2 und Feinstaub und in der Grabenstraße

Quelle: Jahresberichte der LUBW, Karlsruhe

Anmerkung: In den Jahren 2005 und 2006 wurde an einem anderen Standort der Grabenstraße gemessen.

