

DÜSSELDORF

Neue Grenzwerte setzen die Stadt unter Druck

Auf EU-Ebene wurden neue Vorgaben für Stickstoffdioxid in der Luft vereinbart. Sie würden derzeit bei weitem nicht eingehalten.



Auf der Corneliusstraße wurden die aktuellen Grenzwerte für Stickstoffdioxid zuletzt eingehalten. RP-FOTO: ANDREAS BRETZ

DÜSSELDORF | Die Belastung mit Schadstoffen in der Luft hat im Jahr 2023 erneut nicht die geltenden Grenzwerte überschritten. Was beim Feinstaub schon seit mehr als zehn Jahren gilt, ist seit 2020 auch für Stickstoffdioxid feststellbar. Allerdings: Nach der jetzt auf EU-Ebene vereinbarten Luftqualitätsrichtlinie soll es eine Verschärfung geben.

Und die ab 2030 wahrscheinlich geltenden Werte wurden im vergangenen Jahr an elf von elf Messstationen zur Stickstoffdioxidbelastung des Straßenverkehrs in Düsseldorf gerissen, wie auf dem Portal des Umweltbundesamtes dokumentiert ist.

Der Grenzwert soll von jetzt 40 auf 20 Mikrogramm pro Kubikmeter gesenkt werden. Von dieser neuen Vorgabe für Jahresmittelwerte war man aber 2023 noch weit entfernt.

Das galt für folgende Stationen: Bernburger Straße (34), Burgunderstraße (31), Corneliusstraße (32), Herzogstraße (34), Kaiserstraße (31), Ludenberger Straße (34), Merowinger Straße (31), Südring (27), Südring II (36), Uerdinger Straße (35) und in Bilk (36). Nur an einem Messpunkt gab es im Vergleich zum Vorjahr eine leichte Verschlechterung, ansonsten lagen die Werte meist um ein bis zwei Mikrogramm pro Kubikmeter besser, an der Corneliusstraße sogar um vier.

Weniger problematisch sind die Feinstaubbelastungen. Bei Korngröße kleiner 2,5 Mikrometer soll der Grenzwert von 25 auf zehn Mikrogramm pro Kubikmeter gesenkt werden. An der Merowingerstraße lag er sogar im Vorjahr schon darunter (9,2), an der Corneliusstraße nur knapp darüber (12).

Auch wenn das förmliche Verfahren auf EU-Ebene für die neue Richtlinie noch nicht abgeschlossen ist und die Länder dann noch zwei Jahre Zeit für die Umsetzung in nationales Recht haben: die Stadt muss die neuen Vorgaben natürlich in den Blick nehmen. Auch wenn sie den Handlungsbedarf vor allem oberhalb der kommunalen Ebene sieht.

Wie ein Sprecher sagt, sei man „zu den aktuellen Entwicklungen in engem fachlichen Austausch mit den zuständigen Landes- und Bundesbehörden sowie mit anderen Städten und den kommunalen Spitzenverbänden“. Nötig sei insbesondere eine „überregionale Betrachtungen“ sowie ein Ansatz mit „gemeinsamen wirksamen Maßnahmen“ auf Ebene der Bundesländer und des Bundes.

Ob die neuen Grenzwerte eingehalten werden können, ist aus Sicht der Stadt offen. „Das kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht valide dargestellt werden.“ So sei zu bedenken, „dass Industrie, Landwirtschaft, Schifffahrt oder Energieversorgung deutliche Hintergrundbelastungen verursachen, die maßgeblich zu den Luftschadstoffbelastungen beitragen und auf deren Minderung die Stadt keinen direkten Einfluss hat“. Die Stadt selbst setze weiter auf umweltsensitive Verkehrssteuerung, mehr Tempo 30 sowie den Ausbau von Radwegen, Radabstellanlagen, Mobilitätsstationen sowie des Bus- und Bahnangebots.

Zudem darf sich die Stadt Hoffnung machen, dass der Druck der neuen Grenzwerte gar nicht so groß wird. So können die Staaten unter Umständen Fristverlängerungen bis 2035 oder 2040 beantragen. Fahrverbote sollen keine Rolle spielen. Heftige Kritik hatten die Ausnahmeregeln bei der Deutschen Umwelthilfe ausgelöst, die in der Vergangenheit auch gegen Düsseldorf geklagt hatte, wenn Grenzwerte nicht eingehalten worden waren. Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch nannte die Neuregelung „verantwortungslos“. Die Grenzwerte seien zu lax, da sie bei Stickstoffdioxid und für Feinstaub (PM 2,5) doppelt so hoch angesetzt sind, wie die Weltgesundheitsorganisation empfiehlt. „Die Gesundheit der EU-Bürgerinnen und -Bürger ist bei den Verhandlungen dem Diktat der Industrieinteressen zum Opfer gefallen.“ Mit Blick auf Düsseldorf mahnte etwa Dirk Jansen, Geschäftsleiter des BUND NRW, dass der motorisierte Individualverkehr deutlicher reduziert werden müsse. Zuletzt sah er eine Debatte über eine autofreie Innenstadt für geboten an. Politisch umsetzbar ist das derzeit allerdings nicht, so betonten etwa OB Stephan Keller sowie andere CDU-Vertreter, wie wichtig die Erreichbarkeit der City mit dem Auto für Düsseldorf sei.

INFO

Was jetzt auf Ebene der EU vereinbart wurde

Stand Das Europäische Parlament und der Rat der EU haben sich im Februar 2024 vorläufig über einen Vorschlag für eine neue EU-Luftqualitätsrichtlinie geeinigt. Das erforderliche förmliche Annahmeverfahren (Parlament muss zustimmen) vor Inkrafttreten der Richtlinie ist noch nicht abgeschlossen und auch noch nicht terminiert. Nach der Annahme müssen die Mitgliedstaaten die neue Richtlinie innerhalb von zwei Jahren in nationales Recht umsetzen

WHO Die Weltgesundheitsorganisation hatte ihre Empfehlungen im Jahr 2021 erneuert. Die Belastung mit Stickstoffdioxid in der Luft soll demnach nicht bei über zehn Mikrogramm pro Kubikmeter liegen. Zuvor waren es noch 40 Mikrogramm, was dem aktuellen EU-Grenzwert entspricht, ab 2030 sollen es 20 sein.