



Messort Mühlstraße: In der Luft der Tübinger Süd-Nord-Verbindung sind zu viel Feinstaub und Sickingoxid.

Archivbild: Sommer

# Die Luft bleibt zu dreckig

## Ein baldiger Abbau der Staubbelastung in Tübingen ist nicht zu erwarten

**TÜBINGEN (bei).** In Tübingen ist an drei Messplätzen die Luft dreckiger als erlaubt. Wahrscheinlich gibt es aber auch anderswo in der Innenstadt und in manchen Nachbarorten eine zu hohe Belastung mit Staub und Stickoxid. Das war auf einer Informationsveranstaltung zu hören, zu der die grünalternative Ratsfraktion am Mittwoch ins Bürgerheim eingeladen hatte.

Im Januar 2005 traten neue, strengere Grenzwerte für die Luftbelastung mit Feinstaub und Stickoxid in Kraft. In der Mühlstraße, der Kelterstraße und in der B 28-Durchfahrt von Unterjesingen wird dieses Limit überschritten. Das ergaben Messungen, die von der Karlsruher Firma Umeg im Jahr 2003 vorgenommen wurden. Peter-Michael Valet, der Chef dieser Firma, ließ am Mittwoch im Bürgerheim wenig Zweifel daran, dass dort und in Straßenschluchten mit ähnlichem Verkehr die Luft immer noch schlecht ist. Vor allem die Feinstäube habe man bisher nicht im Griff. Die brächten einen zwar nicht direkt um, „aber sie erhöhen das Risiko zu sterben, so wie beim Rauchen“.

Seit Anfang des Jahres müsste eigentlich – nach einer mittlerweile sechs Jahre alten EU-Richtlinie – etwas dagegen getan werden. Weil ein großer Teil der Schadstoffe vom Ver-

kehr, insbesondere von Dieselfahrzeugen herrührt, könnten Fahrverbote verhängt werden. Sogar eine City-Maut wäre möglich, fasste Valet den Stand der Dinge zusammen. Solche Verkehrsbeschränkungen, meinte Boris Palmer, der umweltpolitische Sprecher der grünen Landtagsfraktion, dazu, wolle jedoch die Landesregierung verhindern. Sein Beleg: Noch im Herbst habe die Stuttgarter Regierung versucht, die Vorschrift über den Bundesrat zu kippen.

Erst hinterher machten sich die mit der Aufgabe betrauten Regierungspräsidien daran, nach Möglichkeiten zur Verbesserung der Luftqualität zu suchen. Zunächst, so berichtete Valet, habe die Stuttgarter Mittelbehörde damit angefangen, ein entsprechendes Konzept zu entwickeln. Danach erst hätten sich auch das Karlsruher und schließlich das Tübinger Regierungspräsidium ernsthaft mit dem Thema beschäftigt. Inzwischen wer-

den die vorgelegten Luftreinhaltepläne von der Umeg auf ihre Wirksamkeit hin überprüft.

In Tübingen, so berichtete die Umweltbeauftragte Sybille Hartmann, hätten sich Regierungspräsidium und Stadtverwaltung bereits über erste Vorschläge zur Luftverbesserung ausgetauscht. Näheres dazu will sie demnächst im Gemeinderat vortragen. Hartmann wollte am Mittwoch von Valet wissen, ob die relativ hohen Staubkonzentrationen, die 2003 in der Mühlstraße registriert wurden, mit der extremen Trockenheit im vorvergangenen Sommer zu erklären seien, zumal die Werte bei einer Nachmessung im Jahr 2004 günstiger ausgefallen seien. Von dieser These hielt der Umeg-Chef allerdings nicht viel.

Wenn der Rückgang nur darauf zurückzuführen sei, dass im feuchteren Jahr 2004 weniger Staub aufgewirbelt wurde, hätte man auch an anderen Messpunkten bessere Werte bekommen müssen. Er vermutete, dass inzwischen weniger Diesel-Laster durch die Mühlstraße fahren. Weil dort aber fast nur Busse unterwegs sind, kann sich wohl in erster Linie der TüBus den Rückgang der Staubkonzentrationen an die Fahnen heften: 45 der insgesamt 54 Bus-

se, die unter Regie des Tübinger Stadtverkehrs fahren, bekamen in den letzten Jahren Rußfilter.

Trotzdem liegt die Schadstoffbelastung in der Mühlstraße noch immer über dem Limit. Deshalb fragte Helga Vogel, die Vorsitzende der grünalternativen Ratsfraktion, ob sich eine Klage auf Einhaltung der Grenzwerte lohnen würde. Prinzipiell sei das möglich, antwortete Valet, doch der Erfolg sei fraglich: „Wenn gerade ein Luftreinhalteplan in Arbeit ist, hat das wenig Chancen.“

Noch schwieriger wird es für die Anwohner von Straßen, in denen noch nie gemessen wurde. Valet zeigte sich überzeugt davon, dass beispielsweise an der Entringer Ortsdurchfahrt die Schadstoffbelastung ähnlich hoch ist wie in Unterjesingen. Ohne konkrete Messwerte habe man aber vor Gericht schlechte Karten. Das Problem dabei: Eine Messung, die sich über ein Jahr erstrecken muss, kostet mindestens 60 000 Euro. Zudem, so Valet weiter, schaffe er es mit den 25 Messeinrichtungen seiner Firma ohnehin nicht, die Schadstoffkonzentrationen flächendeckend zu überprüfen: „In Orte wie Ammerbuch kommen wir nicht rein, weil die Belastung dort nicht augenfällig ist.“