

Stickoxid und Fahrverbote in Stuttgart Die Mär von den plötzlich gültigen Grenzwerten

Von [Thomas Durchdenwald](#) 08. August 2017 - 17:23 Uhr

Die Debatte um Luftbelastung und Fahrverbote erregt aktuell die Gemüter. Doch schon vor 27 Jahren war von Stickoxidalarm und verkehrsbeschränkenden Maßnahmen die Rede – ausgerechnet in einer Regierungserklärung eines CDU-Umweltministers. Wir klären das Rätsel auf.



Erwin Vetter (hinten links) in der CDU/FDP-Landesregierung von 1996 Foto: StN

Stuttgart - In der Debatte um **Luftbelastung** und **Diesel-Fahrverbote** erwecken viele Politiker, assistiert von der Automobilbranche, in diesen Tagen gerne den Eindruck, als handle es sich um eine Problematik, die erst in den vergangenen Jahren aufgetaucht sei. Dass dem nicht so ist, dafür hat unser Leser Stefan Frey, der im Vorstand des baden-württembergischen Landesnaturschutzverbands sitzt, jetzt ein besonderes Fundstück in seinem privaten Archiv entdeckt: eine Regierungserklärung des damaligen baden-württembergischen Umweltministers Erwin Vetter, gehalten am 9. Mai 1990 im Landtag.

Stickoxidalarm mit Verkehrsbeschränkungen

Vor 27 Jahren sprach Vetter davon, dass in Baden-Württemberg die „fortschrittlichsten Luftreinhaltepläne Deutschlands“ erarbeitet würden. „Und auch wenn sie kritisiert werden: Sie sind einmalig deswegen, weil das erste Mal im Verkehrsbereich Maßnahmen konkret erwogen werden“, sagte der CDU-Politiker im Parlament. Außerdem sei auf Initiative Baden-Württembergs über die Smogverordnung hinaus bundesgesetzlich geregelt worden, „dass bei einer erhöhten Luftbelastung örtliche verkehrsbeschränkende Maßnahmen angeordnet werden können – das ist der sogenannte

Stickoxidalarm“, so steht es wörtlich auf Seite 20 der in einer Broschüre gebundenen Regierungserklärung. Der mittlerweile 80-jährige Vetter war anschließend von 1992 bis 1998 zuerst Staats- und dann Sozialminister unter Ministerpräsident Erwin Teufel, danach zehn Jahre lang Leiter der Führungsakademie des Landes und bis 2006 auch Landtagsabgeordneter.

Für den Verwaltungsjuristen Stefan Frey beweist die Regierungserklärung aus dem vergangenen Jahrhundert, dass „es damals wenigstens auf dem Papier und in Worten noch Mut gab und das Primat der Politik galt“. 1990, „zu Zeiten von Erwin Vetter, dem baden-württembergischen Grandseigneur der Umweltpolitik“, sei man bei den Themen Luftreinhaltung und Verkehrsbeschränkung „fast schon weiter gewesen“ als heute, meint Frey.

Grenzwerte nicht über Nacht

Auch der frühere Stadtklimatologe Jürgen Baumüller wendet sich gegen den Glauben, „der Grenzwert für Stickstoffdioxid sei quasi über Nacht hereingebrochen.“ Schon im Jahr 2002 sei er basierend auf einer EU-Richtlinie aus 1999 beschlossen. „Dabei war die Vorgabe, dass von 2003 an die Luftwerte so reduziert werden sollen, dass im Jahr 2010 der Grenzwert eingehalten wird“, erinnert sich Baumüller, der bis 2008 Leiter der Abteilung Stadtklimatologie im Stuttgarter Umweltamt war. „Man hatte also lange Zeit oder besser gesagt Vorlauf, um das Ziel zu erreichen“, sagt er. Aber der 2005 erlassene Luftreinhalteplan sei ungeeignet gewesen, um die von 2010 an geltenden Grenzwerte zu erreichen. Dies setze sich bis heute fort, wobei Baumüller vor kurzem betonte, dass die geplanten, aber nun wieder auf der Kippe stehenden Diesel-Fahrverbote unterhalb der Euro-6-Norm nur an Feinstaubtagen aus seiner Sicht unzureichend seien, um die Stickstoffdioxid-Grenzwerte einzuhalten. Dafür müssten sie das ganze Jahr gelten.

Für den Stuttgarter Klimaexperten ist es angesichts dieser Vorgeschichte „ungeheuerlich, dass die Bürger den Staat verklagen müssen, damit er für die Einhaltung der Grenzwerte sorgt, die er selbst erlassen hat“. Das sei der „eigentliche Gipfel in Zeiten des Dieselpipfels“, sagt Baumüller.