

Am Neckartor

Darüber, wie die Schadstoffbelastung am Neckartor gesenkt werden kann, gibt es unterschiedliche Meinungen.

Fotos: Archiv/Veigel/dpa

Von unserem Korrespondenten
Peter Reinhardt

Des Landes dreckigste Kreuzung

STUTT GART *Das Neckartor erhitzt schon lange die Gemüter*



Dieter Roßkopf,
Vorsitzender des ADAC Württemberg



Peter Erben,
Sprecher der Bürgerinitiative Neckartor

Peter Erben schöpft in diesen Tagen neue Hoffnung. „Es scheint nichts ausgeschlossen, vielleicht kommt sogar ein ganzjähriges Fahrverbot für Diesel heraus“, sagt Erben. Der 57-Jährige wohnt in der Nähe des Stuttgarter Neckartors, bundesweit inzwischen als Deutschlands dreckigste Kreuzung mit den höchsten Feinstaubwerten bekannt. Rund 80 000 Autos rollen Tag für Tag über die sechs Fahrspuren. Nun könnte tatsächlich der immerwährende Verkehrsstrom zumindest teilweise gestoppt werden. Seinen Optimismus schöpft Erben aus einem Prozess vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) will per Gerichtsbeschluss die Innenstadt für alle Dieselpkw sperren lassen. An diesem Freitag wird Richter Wolfgang Kern das Urteil verkünden. So wie Kern das Luftreinhaltekonzept der grün-roten Landesregierung in einer sechsstündigen Verhandlung zerpfückt hat, droht der Politik eine empfindliche Klatsche.

Gesundheitsschäden Erben findet, es wäre höchste Zeit. Vor 13 Jahren ist er hierher gezogen, „freiwillig, weil das Kernerviertel so lebendig ist und wir hier eine größere Wohnung gefunden haben“. Da war gerade die zweite Tochter geboren worden. Es gibt hier schöne Jugendstilhäuser, die Läden sind fußläufig und der Feinstaubalarm war weit weg. Aber der Verkehr habe seither immer mehr zugenommen und seine Furcht vor gesundheitlichen Schäden durch die Abgase auch. „Die Angst vor einer Erkrankung ist gewachsen“, sagt Erben. Es mag eine subjektive Empfindung sein, gibt der nachdenkliche Mann zu.

Natürlich kennt der Aktivist die Horrorzahlen. Auf 47 000 schätzte das Umweltbundesamt die Zahl der Todesfälle allein durch Feinstaub schon 2015. Feinster Staub kann weit in die Lunge eindringen, andere Schadstoffe schädigen Herz und Kreislauf. Vergangenen Winter hat Erben gegen den Stuttgarter Oberbürgermeister Fritz Kuhn von den Grünen eine Strafanzeige wegen Körperverletzung mit Todesfolge eingereicht. Die

Staatsanwaltschaft wies sie ab, ein eindeutiger Zusammenhang zwischen dem Schmutz in der Luft und dem Ableben eines Menschen sei nicht nachzuweisen.

Keine zwei Meter neben der Messstation, die seit 2004 der Stadt Stuttgart republikweit den Ruf als Feinstaubhauptstadt verschafft hat, steht das Amtsgericht. Der nüchterne Zweckbau aus den 70er Jahren hat keine Klimaanlage. „Man ist gezwungen, die Fenster aufzumachen“, sagt eine Beamtin. Ihr Büro geht in den Innenhof. Wie es um die Luft dort bestellt ist, zeigen die schwarzen Hände des Raumpfleger, wenn er einmal im Jahr die Vorhänge zum Waschen holt. „Ein großes Thema ist die Luftbelastung aber in den Alltagsgesprächen nicht“, sagt sie.

„Zwischen medialer Wahrnehmung und Wirklichkeit liegen Welten“, sagt Gabriele Renz. Die Landtagssprecherin wohnt seit vielen Jahren mit ihrer Familie im Kernerviertel. Das Gerede über den Dreck in der Luft führe dazu, dass jenseits des Viertels viele denken, dort würde man ersticken. Renz findet es „schade, dass die Stadt so in Verruf gekommen ist“. Das sei eine ganz normale Gegend. Auch Erben will bleiben. „Wo soll man hin“, fragt er sich. In anderen Teilen der Stadt gebe es ja ebenfalls Durchgangsstraßen mit entsprechender Luftbelastung.

Handeln Am Neckartor musste die Politik immer zum Handeln gezwungen werden. Vor 13 Jahren wurde das Land durch die Klage eines Anwohners in die Pflicht genommen, einen Luftreinhalteplan zu erstellen. Vor einem Jahr akzeptierte das Land einen gerichtlichen Vergleich. Danach muss der Verkehr am Neckartor ab Januar 2018 um 20 Prozent sinken, wenn die Grenzwerte im laufenden Jahr erneut gerissen werden. Die beim Feinstaub erlaubten 35 Überschreitungen sind schon zur Mitte des Jahres weit übertroffen. Und nun droht ein Gerichtsurteil, das der Politik noch einmal Beine macht.

Richter Kern hat in der Verhandlung deutlich signalisiert, dass seine Geduld zu Ende geht. Die von ihm verlangten belastbaren Zahlen für die Nachrüstung der Euro-5-Diesels blieben die Vertreter des Landes schuldig.

Hinter verschlossenen Türen haben die heimischen Hersteller Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) versprochen, die Stickstoffdioxidbelastung um die Hälfte zu senken. Aber bewiesen ist das nicht. Trotzdem setzt Grünen-Regierungschef Winfried Kretschmann weiter auf den Weg der Schadstoffreduzierung. Die Nachrüstung müsse schnell kommen, wirksam sein und überprüfbare Ergebnisse liefern, fordert er. Das Urteil des Verwaltungsgerichts hält er für zweitrangig, „entscheidend“ sei der Autogipfel in Berlin in der nächsten Woche. Längst überlegen sie in der Regierungszentrale, ob man in Berufung gehen oder auf eine Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts warten soll.

Distanz Weiter als Kretschmann geht Dieter Roßkopf auf Distanz zur Autoindustrie. Vom Vorsitzenden des ADAC Württemberg erwartet man das nicht unbedingt. Aber seine Aussage ist klar. „Der Schutz der Gesundheit hat Vorrang vor der individuellen Mobilität“, betont der Heilbronner Anwalt. Das sei nicht verhandelbar, und zur Not müssten dafür auch Verkehrsbeschränkungen in Kauf genommen werden. Roßkopf sieht die Hersteller am Zug: „Die Autos müssen so umweltfreundlich werden, wie sie verkauft wurden.“ Ihm ist klar, dass Fahrverbote unvermeidlich sind, wenn die Luft dadurch nicht besser wird.

Von seinem Büro in der Stuttgarter Verwaltungsstelle blickt Roßkopf auf das Zentrum der verkehrspolitischen Diskussion. Ein Brennpunkt wie diese Kreuzung schärfe den Blick auf die Notwendigkeiten. Er kritisiert die Politik, die jetzt den Umstieg auf Busse und Bahnen fordere. Aber der öffentliche Nahverkehr sei an der Grenze der Belastbarkeit, weil der rechtzeitige Ausbau versäumt wurde. „Saubere Luft gibt es nicht zum Nulltarif“, betont er. Da sei zu lange gespart worden.

Roßkopf findet, dass sich Deutschland „zu lange auf dem Auto ausgeruht hat“. Die Menschen würden sich heute eine Mobilität wünschen, die sich mit guter Lebensqualität vereinbaren lässt. Die logische Konsequenz: „Aus heutiger Sicht ist im urbanen Bereich das Auto mit Verbrennungsmotor nicht das Modell der Zukunft.“