

# Noch Luft nach oben

Umweltverwaltung stellt Plan zur Verbesserung der Luftqualität in Luxemburg vor

Von Glenn Schwaller

**Luxemburg.** Wie ist es um die Luftqualität in Luxemburg bestellt und welche Maßnahmen werden zur Verbesserung ergriffen? Einige Antworten hierzu liefert der Entwurf des nationalen Luftqualitätsplans. Dieser wurde nun von Vertretern der Umweltverwaltung im Rahmen einer vom Mouvement écologique organisierten Videokonferenz vorgestellt. Während die europäischen Grenzwerte in Bezug auf Feinstaub und Ozon hierzulande durchaus eingehalten werden, ist es hingegen die überhöhte Belastung mit Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), die Sorgen bereitet.

Zu vernachlässigen sind die hohen Werte dabei keineswegs. So geht aus dem Entwurf beispielsweise hervor, dass laut Schätzungen der Europäischen Umweltagentur allein in Europa jährlich mehr als 50 000 Menschen an den Folgen einer überhöhten Belastung mit Stickstoffdioxid, die sich schädlich auf Atemwege und Lunge auswirken können, sterben.

## Zu hohe NO<sub>2</sub>-Werte

Die zu hohen NO<sub>2</sub>-Werte sind zugleich auch der eigentliche Grund für die Erstellung des Luftreinhalteplans. Weil in Luxemburg im Jahr 2018 an mehreren Teststationen der von der Europäischen Union vorgeschriebenen Höchstwert beim Jahresmittelwert überschritten wurden, war die Regierung dazu verpflichtet, einen entsprechenden Qualitätsplan mit konkreten Verbesserungsvorschlägen vorzulegen.



Dieselfahrzeuge sind die primäre Quelle für erhöhte Stickstoffdioxidbelastung.

Foto: Lex Kleren / LW-Archiv

Der Entwurf, der bereits zum Jahreswechsel veröffentlicht wurde, befindet sich noch bis Mitte März in der öffentlichen Konsultationsphase und kann auf dem nationalen Internetportal für Beteiligungsverfahren eingesehen werden, über das Bürger der Umweltverwaltung auch eigene Anmerkungen zukommen lassen können.

Primäre Quelle für die erhöhte Belastung durch Stickstoffdioxid sind wenig überraschend Fahrzeuge mit Dieselmotoren, während Benzin-Modelle einen vergleichsweise geringen Anteil beisteuern. Dieselaautos haben an sechs der sieben Teststationen, an denen zu hohen Werte registriert wurden, für je-

weils mindestens die Hälfte des gemessenen Ausstoßes gesorgt. Lediglich an der Messstation am Boulevard Royal im Zentrum der Hauptstadt haben Busse den verhältnismäßig größten Anteil am Ausstoß von NO<sub>2</sub>.

Pierre Dornseiffer von der Umweltverwaltung versicherte, dass die Auswahl der Messstandorte eine repräsentative Darstellung der Luftqualität hierzulande ermögliche, und wies zugleich darauf hin, dass sich die Belastung mit dem Schadstoff seit 2015 an fast allen Standorten verringert habe.

Mit Blick auf 2020 habe sich vor allem der Lockdown im Frühjahr mit dem damit verbundenen Ein-

bruch des Verkehrs positiv auf die NO<sub>2</sub>-Belastung ausgewirkt, doch auch in den vorangegangenen Jahren habe die Belastung abgenommen. Dies sei in erster Linie auf die strengeren Euro-Abgasnormen für Dieselmotoren zurückzuführen, die nun verstärkt Wirkung zeigen, so Dornseiffer.

Doch auch wenn sich eine Entspannung der Situation erkennbar macht, sind im Entwurf des Plans mehrere Maßnahmen zur weiteren Reduzierung der Belastung aufgelistet. Hierbei nimmt die Mobilität als Hauptverursacher der entsprechenden Abgase eine entscheidende Rolle ein: Einerseits durch das nachhaltige Verkehrs-

konzept MoDu 2.0, durch welches unter anderem der öffentliche Nahverkehr sowie Fahrgemeinschaften gefördert werden sollen, andererseits auch in Form von Prämien, die beispielsweise beim Kauf von Elektroautos oder Fahrrädern ausbezahlt werden, wie Jean-Marie Strasser von der Umweltverwaltung erläuterte.

Doch vor allem die auf europäischer Ebene festgelegten Abgasnormen für Dieselmotoren dürften einen weiterhin essenziellen Beitrag im Kampf gegen die Schadstoffbelastung leisten. Zusätzlich setze man auf nationalem Plan auch auf Information und Sensibilisierung der Bevölkerung, so etwa mit der „Meng Loft“-App, über die sich Nutzer über die aktuelle Luftqualität erkunden können. Zudem trage sowohl die Modernisierung der RGT-R-Busflotte als auch der Ausbau der Tram zur weiteren Abnahme des Ausstoßes bei, so Strasser weiter.

## Hesperingen weiter problematisch

Den Prognosen der Umweltverwaltung zufolge dürfte der Ausstoß somit weiter reduziert werden, sodass die NO<sub>2</sub>-Werte bis 2023 nur noch an einer der sieben betroffenen Messstationen, nämlich in Hesperingen, überschritten werden dürfte. Vorausgesetzt wird dem jedoch, dass der angepriesene nachhaltige Verkehrswandel unter dem Mobilitätskonzept MoDu 2.0 auch umgesetzt und eine weitere Abkehr von Euro-5-Dieseln hin zu den emissionsärmeren Euro-6-Modellen bis dahin erreicht wurde.