

Fahrverbote drohen – kommt nun die Verkehrswende?

Städten und ihren Bewohnern drohen Fahrverbote für schmutzige Dieselfahrzeuge. Dies sollte Anlass sein, autofreie urbane Räume, bessere öffentliche Verkehrsmittel und attraktivere Angebote für den Radverkehr zu schaffen. Dabei benötigen sie Unterstützung!

In stark belasteten Kommunen drohen wegen zu hoher Stickoxidemissionen ab 2018 Fahrverbote für „Schmutzdiesel“. Der Stickoxidausstoß der Dieselfahrzeuge führt zu Tausenden vorzeitiger Todesfälle. Stickoxide (NOx) reizen Schleimhäute und damit Atemwege sowie Augen. Bei hohen Konzentrationen steigt das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, die zu Schlaganfällen führen können. Die Europäische Umweltagentur European Environment Agency errechnete in ihrem „Air quality in Europe“-Report für Deutschland 2016 mehr als 10.000 vorzeitige Todesfälle durch Stickoxide.

Die weit verbreitete Hoffnung, dass Software-updates von Diesel-Fahrzeugen Fahrverbote doch noch abwenden können, dürfte trügen. Die Deutsche Umwelthilfe e.V. klagte erfolgreich vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart gegen das Land Baden-Württemberg gegen die Fortschreibung des Luftreinhalteplans/Teilplans der Landeshauptstadt Stuttgart. Nach dem Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 28. Juli 2017 würde ein Verkehrsverbot auch nicht gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verstoßen, weil der Gesundheitsschutz höher zu gewichten sei als das Recht auf Eigentum und die allgemeine Handlungsfreiheit der vom Verbot betroffenen Kraftfahrzeugeigentümer. Wenn nur noch Kraftfahrzeuge in die Städte oder auf bestimmten Straßenzügen fahren dürfen, die beim Stickoxid auch im realen Fahrbetrieb die Euro-6-Grenzwerte einhalten, werden die meisten der mehr als 15 Millionen in Deutschland zugelassenen Diesel-Pkw davon betroffen sein. Die Mehrheit der Deutschen befürwortet Fahrverbote für Dieselfahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß in Stadtteilen mit besonders schlechter Luftqualität. In einer repräsentativen Emnid-Umfrage sprechen sich laut Bericht in der Stuttgarter Zeitung vom 22. Februar 2017 61 Prozent der Teilnehmenden für solche Verbote aus.

Die Kommunen müssen gleichzeitig Mobilität und die Gesundheit der Bürger gewährleisten. Weil absehbar ist, dass die meisten Diesel-Pkw die vorgeschriebenen NOx-Grenzwerte auch nach einem Software-Update noch nicht einhalten, muss jetzt die Kommunalpolitik die Gesundheit der Bürger schützen, ohne dass die Städte lahmgelegt

werden. Neben NOx geht es im Umweltschutz auch um Lärm, Feinstaub, CO₂ und Flächenverbrauch. Im öffentlichen Verkehr gilt es, schmutzige Dieselfahrzeuge möglichst rasch durch Elektro- und Erdgasbusse zu ersetzen oder mit einer wirksamen Abgasreinigung nachzurüsten.

In den Kommunen wird die Aufgabe, Fahrverbote zu kontrollieren und schadstoffarme Diesel-Fahrzeuge zu erkennen, kaum lösbar sein, wenn es dafür kein einfaches System gibt. Deshalb sollte es analog zur grünen Feinstaubplakette die blaue Plakette geben, um Fahrzeuge zu kennzeichnen, die die Euro-6-Grenzwerte für Stickoxide im praktischen Betrieb überschreiten. Der Bundesgesetzgeber sollte dazu in einem einheitlichen System auf Basis der Euro-Normen differenziert beide Typen von Verbrennungsmotoren erfassen: den Diesel, insbesondere wegen NOx, und die Benziner, unter anderem wegen des im Vergleich höheren CO₂-Ausstoßes.

Für viele Gewerbetreibende, Einwohner und Pendler sind Fahrverbote ein herber Einschnitt. Für schlecht an den Nahverkehr angebundene Pendler, Familien, Lieferanten und Handwerker ist das Auto fast unverzichtbar und vorzeitiger Ersatz nicht leistbar. Die nach dem Dieselpfand am 2. August 2017 eingeführten Umtausch- und Rabatt-Aktionen der Automobilwirtschaft reichen dafür nicht aus. Als die Umweltzonen eingeführt wurden, wurden die Fahrzeuge innerhalb der Familien und betrieblichen Flotten getauscht, Neuwagen früher als geplant angeschafft und einige echte Härtefälle aufgefangen, z.B. durch befristete Ausnahmegenehmigungen. Grundsätzlich sind jedoch die Verursacher dieser Misere – Automobilindustrie und Kontrollinstanzen – gefordert, die durch Betrug und Nicht-Kontrolle verursachten Schäden adäquat auszugleichen, künftig technisch funktionierende Lösungen anzubieten und diese dann von unabhängiger Stelle so zu kontrollieren, dass ein Betrug nicht mehr möglich ist.

Der Dieselskandal und das Klimaabkommen von Paris eröffnen die Chance, die Städte zu entlasten – Bürgern und Gewerbetreibenden hingegen, ihre eigenen Mobilitätsmuster zu reflektieren. So bieten Fahrverbote also auch die Chance, einen Wandel im Umgang mit dem motorisierten



Foto: David Ausserhofer



Dipl.-Volksw.
Tilman Bracher
+49 30 39001-260
bracher@difu.de



Individualverkehr insgesamt anzustoßen. Wie zeitgemäß ist die Mobilität mit Privatautos eigentlich noch? Was können wir tun, um aktive Mobilität und öffentliche Verkehrsmittel attraktiv zu machen und im öffentlichen Raum mehr Lebensqualität zu schaffen? Warum gelingt es seit Jahren nicht, die fahrende und parkende Autoflut einzudämmen, den Ausstoß von Klimagasen und Stickoxiden durch den Verkehr signifikant zu senken und die Lärmbelastung zu reduzieren? Die Förderung des Radverkehrs stößt in Großstädten auf breite Zustimmung: In Köln drehten sich zehn der 25 meist unterstützten Anträge zum „Bürgerhaushalt Köln 2016“ um das Rad, so berichtete der Kölner Stadtanzeiger vom 25. Mai 2017. In Berlin gelang es der Bürgerinitiative „Volksentscheid Fahrrad“ in kürzester Frist, weit mehr Unterschriften als erforderlich zu sammeln, um einen Antrag auf ein Volksbegehren einzureichen.

Durch die Digitalisierung sind neue Angebote entstanden, und die junge Generation ist „multi-modal“ unterwegs, wechselt also mehrmals innerhalb einer Woche das Verkehrsmittel. Kommunen werden von einer verbesserten Förderkulisse zur Anschaffung von E-Bussen, emissionsarmen Nutzfahrzeugen, Elektrofahrzeugen und durch die Förderung des Radverkehrs profitieren. Sie erhalten Förderungen für die Aufstellung von Masterplänen. Damit können sie die Umweltauflagen berücksichtigen und zugleich deutlich verbesserte Angebote des öffentlichen Nahverkehrs planen und sind mittel- und langfristig als Kommune auf zusätzliche Umsteiger vom Auto gut vorbereitet.

Angeichts vieler Pendler und Touristen muss Verkehrsplanung über Stadtgrenzen und kommunale Zuständigkeiten hinaus denken. Da Autos die meiste Zeit am Tag parken und beim Fahren häufig nur mit einer Person besetzt sind, bieten

Sharing- und Mitfahr-Apps die Chance, leere Kapazitäten zu nutzen. Wo auf der Schiene keine Platzreserven vorhanden sind, sollten kurzfristig Entlastungsbusse organisiert werden. Dazu sollten Fahrstreifen auf den Einfallstraßen als Busspuren – auch für Radfahrer – reserviert werden. Die Städte brauchen neue und bessere Radwege, Bike & Ride-Angebote und Radschnellwege zwischen Umland und Stadt, die Förderung der E-Mobilität, verbesserte Verkehrslenkung und preiswerte öffentliche Verkehrsmittel im dichten Takt. Auch Pendler-Apps mit Parkplatzbuchung und Echtzeit-Routing für Park & Ride könnten ein Instrument zur Entlastung der Städte sein.

Innovative Lösungen für die Mobilität der Zukunft betreffen aber auch Geschäftsmodelle der Gewerbetreibenden, Standortangebote und Prozesse. Durch die Digitalisierung lassen sich Wege sparen, die früher physisch zurückgelegt werden mussten. Die Pioniere unter den Zustelldiensten verteilen auf den letzten Metern bereits Waren per Cargo-Bike oder sind elektrisch unterwegs. Gewerbetreibende können vom alten Dieseltransporter auf moderne Logistikkonzepte umsteigen. Die Bündelung des Lieferverkehrs im Rahmen der City-Logistik wird wieder zum Thema, und neben dem Wohnungsbau wird auch über die Aufwertung von Stadtteilzentren, über Werkwohnungen und Umzugsbeihilfen statt Pendlerpauschalen diskutiert.

Die drohenden Fahrverbote für „Schmutzdiesel“ und der auf dem Diesel-Gipfel von Bundesregierung und Automobilwirtschaft angekündigte (mit 1 Mrd. € dotierte) Fonds für kommunale Maßnahmen eröffnen die Chance auf einen neuen Diskurs über die Zukunft der urbanen Mobilität. Auch für den Klimaschutz wäre eine „Verkehrswende“ dringend notwendig.

zum Weiterlesen

EEA Report No 28/2016
der Europäischen Umwelt-
agentur

➔ www.bit.ly/2qc2lL9

Pressemitteilung des Ver-
waltungsgerichts Stuttgart
28.7.2017

➔ www.bit.ly/2v5O0V1

Stuttgarter Zeitung
22.2.2017

➔ www.bit.ly/2xZlxOV

Kölner Stadt-Anzeiger
vom 25.5.2017

➔ www.bit.ly/2y5hjG7