

Verkehrswende angehen – Luftqualität verbessern – Mobilität erhalten

Trotz steigenden Verkehrsaufkommens verbessert sich die Luftqualität in Städten seit Jahren. Durch Erneuerung der Fahrzeugflotte und lokale Einzelmaßnahmen konnte allein 2018 an den deutschen Messstationen die NO₂-Konzentration im Schnitt um 25 Prozent reduziert werden¹. Die Zahl der deutschen Städte mit Überschreitungen des zulässigen Jahresmittelwertes sank von 2016 auf 2017 von 90 auf 65.

Erste Daten für das Jahr 2018 bestätigen auch diese positive Entwicklung. Dieser Trend wird sich durch die Einführung neuer Abgasnormen in Zukunft noch beschleunigen. Dennoch wird der Grenzwert von 40 µg/m³ NO₂ im Jahresmittel an besonders belasteten Straßen einiger Städte zeitnah nur erreicht, wenn weitere Maßnahmen ergriffen werden. Deshalb fordern Städte vom Bund, Dieselfahrzeugen die Zufahrt in belastete Straßen oder Umweltzonen zu verbieten. Das Bundesverwaltungsgericht hält Fahrverbote allerdings nur dann für zulässig, wenn sie das einzig geeignete Mittel zum Erreichen der Grenzwerte sind. Selbst in diesem Fall müssen sie verhältnismäßig ausgestaltet werden.

Da mehr als 96 Prozent² der Unternehmen in Ostbrandenburg Fahrzeuge nutzen, die durch Dieselmotoren angetrieben werden, belasten Fahrverbote Unternehmen in besonderem Maße. Selbst wenn für den Wirtschaftsverkehr Ausnahmen gelten würden, müssten Unternehmen mit Einschränkungen der Erreichbarkeit ihrer Betriebe durch Kunden, Mitarbeiter oder Lieferanten rechnen. Schon heute belastet die Unsicherheit über Fahrverbote Wirtschaft und Verbraucher: Wertminderung und Schwierigkeiten beim Absatz gebrauchter Dieselfahrzeuge führen zu hohen Abschreibungen und Verlusten, insbesondere im Kfz-Handel.

Wirtschaft durch Fahrverbote nicht ausbremsen!

Insbesondere im Wirtschaftsraum Berlin-Brandenburg müssen regionale Fahrverbote/-beschränkungen auch im Kontext der überregionalen (verkehrlichen) Auswirkungen betrachtet werden. Die Branchen Industrie, Handel, Hotellerie, Gastronomie, Bau und Dienstleistungen sind auf eine gute Mobilität für Unternehmen, Mitarbeiter und Kunden angewiesen. Diese ist sicherzustellen, soll auch zukünftig eine wirtschaftliche Entwicklung stattfinden können.

¹ vorläufige Daten des UBA Januar 2019

² Ergebnisse Konjunkturbefragung Jahresbeginn 2018

1. Nachhaltige Mobilität in Städten stärken

Die Politik sollte in erster Linie Maßnahmen zur Minderung der NO₂-Belastung ergreifen, die gleichzeitig die Mobilität in Städten insgesamt nachhaltiger ausrichtet. Städtebau und Verkehrsplanung müssen dieses Ziel stärker berücksichtigen. Die Bundesregierung sollte die Kommunen darüber hinaus bei folgenden Maßnahmen unterstützen:

- intelligente Verkehrslenkung und -steuerung einführen oder ausweiten, um den Verkehrsfluss zu optimieren und die Infrastruktur auszulasten
- in die städtische Infrastruktur investieren, etwa um die Nutzung des ÖPNV (Straßenbahn, [O-]Bus) attraktiver zu gestalten oder mit Ortsumgehungen bzw. Entlastungsstraßen Durchgangsverkehr in den zu stark belasteten Innenstadtbereichen zu vermeiden
- digitale Angebote für die Vernetzung und Auslastung der verschiedenen Verkehrsträger verbessern
- Mobilitätsmanagement und Parkraumbewirtschaftung optimieren

Vom bereits beschlossenen Hilfspaket konnten das Bundesverkehrs- und das Bundesumweltministerium bisher erst einzelne Programme realisieren. Damit die Kommunen verlässlich auf weitere Maßnahmen für nachhaltige Mobilität zurückgreifen können, sollten die Mittel zeitnah ausgeweitet und verstetigt werden. Damit die verschiedenen Projekte für nachhaltigen Verkehr in den Städten verlässlich eingeplant werden können, sollten diese durch einen Träger dauerhaft koordiniert werden. So kann die Luftreinhalteplanung auch tatsächlich auf den von der Bundesregierung angekündigten Instrumentenkoffer für nachhaltige Mobilität zurückgreifen und auch Unternehmen die damit verbundenen Instrumente zugänglich machen.

2. Keine Pauschalkritik am Diesel

Die aktuelle Diskussion um die Luftreinhaltung fokussiert sich auf Dieselfahrzeuge, da sie für den überwiegenden Teil der verkehrsbedingten Stickoxidemissionen verantwortlich gemacht werden. Diese Pauschalkritik verkennt jedoch die Umweltvorteile des Diesels. Dies gilt insbesondere für die Einsparung von CO₂-Emissionen: Ein Diesel-Pkw stößt rund 20 Prozent weniger CO₂ aus als ein vergleichbarer Benziner. Die NO₂-Emissionen von Nutzfahrzeugen wurden seit dem Jahr 2000 um über 80 Prozent reduziert. Dadurch spielen Nutzfahrzeuge bei den verkehrsbedingten NO₂-Emissionen eine untergeordnete Rolle. Zudem wurde bei Nutzfahrzeugen zu keinem Zeitpunkt ein Verstoß gegen geltende Abgasnormen festgestellt. Um die Luftqualität zu verbessern, sollten wirtschaftlich vertretbare technische Nachrüstlösungen zur weiteren Minderung von NO₂-Emissionen bei Dieselfahrzeugen gefunden werden.

Auch auf absehbare Zeit wird der Verkehrssektor nicht ohne dieselbetriebene Fahrzeuge (insbesondere Lkw, Busse, Militär, Polizei und Feuerwehren) auskommen.

3. Emissionsarmen Wirtschaftsverkehr und alternative Antriebe voranbringen

Mehr als ein Viertel des Verkehrsaufkommens in Städten ist Wirtschaftsverkehr. Fahrzeuge von Unternehmen müssen oft mehrmals am Tag belastete Straßenabschnitte befahren, um ihre Waren und Werkzeuge zu transportieren oder Personen zu befördern. Maßnahmen für eine nachhaltigere Innenstadtlogistik und für emissionsarme Antriebe im städtischen Wirtschaftsverkehr oder in öffentlichen Fuhrparks sind deshalb besonders geeignet, die Luftqualität und Attraktivität von Städten zu verbessern.

Auch eine stärkere Erneuerung oder Nachbesserung von Fahrzeugen, die besonders häufig in Städten fahren, kann den Wirtschaftsverkehr optimieren. Dazu zählen:

- die technologieoffene Förderung emissionsarmer Antriebe, die neben den bestehenden Programmen für Elektrofahrzeuge auch die Nutzung von Hybrid-, Brennstoffzellen- oder Gasfahrzeugen unterstützt
- der Aufbau, die Erweiterung und die Vereinheitlichung der dafür notwendigen Infrastruktur
- die Nachrüstung der in Ballungsräumen genutzten Busse oder Nutzfahrzeuge
- die Unterstützung von nachhaltigem Lieferverkehr, z. B. durch Ladezonen, Mikro-Hubs
- die Unterstützung von Initiativen für betriebliches Mobilitätsmanagement und nachhaltigen Verkehr in Unternehmen.

Aktuell fördert das Bundesumweltministerium die Beschaffung gewerblich genutzter elektrischer Pkw und leichter Nutzfahrzeuge in den betroffenen Städten. Diese Unterstützung sollte zeitnah auf weitere alternative Antriebe und Nachrüstungen auch für Nutzfahrzeuge ausgeweitet werden.

Ist seit 2019 für LNG-, Elektro- und Hybridfahrzeuge im Rahmen Deminimis eingeführt, wenn auch nicht kostendeckend!

Daneben sind die Anstrengungen des Bundes und der Länder zu intensivieren, den Verkehrsträgermix (Modal-Split) durch Ausbau des Schienennetzes und der Wasserstraßen zu verbessern und so die Straßen und Autobahnen insbesondere vom Langstrecken- und Schwerlastverkehr zu entlasten.

4. Nachbesserung von Dieselfahrzeugen kosteneffizient umsetzen

Hauptquelle für an Straßen gemessene NO₂-Werte sind – abhängig von lokalen Gegebenheiten – Diesel-Pkw. Dabei halten auf dem Prüfstand die meisten Fahrzeuge die gesetzlichen Emissionsgrenzwerte ein, die zum Zeitpunkt ihrer Erstzulassung galten. Soweit dies nicht der Fall ist, tragen die Fahrzeughersteller die Verantwortung zur vollständigen Nachbesserung.

Derzeit tragen jedoch Fahrzeughalter und Kfz-Gewerbe die Hauptlast der durch Wertminderung und sinkende Absatzzahlen von Diesel-Pkw entstehenden Kosten. Deshalb sollten auch die Fahrzeughersteller im Interesse ihrer Kunden und Handelspartner einen wirksamen Beitrag zur Bewältigung der Situation leisten. Einige Automobilhersteller haben bislang softwaregestützte Nachbesserungen (sog. Software-Updates) für insgesamt 5,3 Millionen Euro-5- und Euro-6-Dieselfahrzeuge sowie die Einführung von Umweltprämien zum Umtausch alter Diesel-Pkw zugesagt. Importeure, die bislang keine Leistungen angeboten haben, sollten hier nachziehen.

Damit Hersteller und Halter der Fahrzeuge einen Anreiz zur Durchführung der Updates erhalten, sollte diese Änderung im Fahrzeugschein eingetragen werden können. So könnten diese Fahrzeuge später von eventuell erforderlichen Fahrverboten ausgenommen werden, sollten diese eingeführt werden.

Werden die zugesagten Nachbesserungen durch Software-Updates erfolgreich umgesetzt, ist mit einem Rückgang der verkehrsbedingten NO_x-Emissionen im Durchschnitt um bis zu zehn Prozent zu rechnen. In Städten mit größerem Abstand zum Grenzwert werden Updates und Umtauschprämien nach Einschätzung vieler Gutachten aber nicht ausreichen, um diesen zu unterschreiten. Zur Abwendung von Fahrverboten sollte daher auch eine weitergehende technische Nachbesserung im Bestand in Betracht gezogen werden, dies gilt auch für Nachrüstungen mit SCR-Katalysatoren (Hardware-Nachrüstungen).

Viele Fahrzeughersteller und ein Gutachten der Bundesregierung verweisen nachvollziehbar auf hohe Kosten und lange Zeiträume für Entwicklung und Zulassung von Nachrüstungen für alle Diesel-Pkw. Um dennoch einen kurzfristigen zusätzlichen Effekt erzielen zu können, sollten sich Bundesregierung und Fahrzeughersteller in einem ersten Schritt auf Fahrzeuge konzentrieren, die eine hohe Emissionsminderung erwarten lassen und schnell mit Nachrüstsyste^men ausgestattet werden können.

Der Bund sollte daher in Abstimmung mit Herstellern und Handel einen Fördermechanismus beschließen, der sich am maximalen Minderungsertrag für die Stickoxidbelastung an bestehenden Hotspots sowie dem minimalen Einsatz staatlicher Mittel orientiert.

Fahrverbote und der durch diesen erzwungene Austausch von Dieselfahrzeugen können für Unternehmen und Verbraucher teurer sein als die technische Nachrüstung betroffener Fahrzeuge. Daher könnten Halter abhängig vom Einsatzgebiet und Alter der Fahrzeuge die technische Nachrüstung bevorzugen. Ergänzend sollte der Bund deshalb geeignete Rahmenbedingungen zur wirksamen und effizienten technischen Nachrüstung von Diesel-Pkw schaffen und dazu

- zeitnah eine Richtlinie zur Straßenverkehrsordnung vorlegen, die Städten die Möglichkeit einräumt, Dieselfahrzeuge aufgrund einer Nachrüstung von nach den Grundsätzen des Bundesverwaltungsgerichts unvermeidlichen Fahrverboten auszunehmen
- sich für die Unterstützung der Hersteller bei Zulassung, Gewährleistung und Durchführung der Nachrüstung einsetzen.

5. Forderungen für Ostbrandenburg

1. Das Land Brandenburg muss sich mit dem Land Berlin verständigen, um weitere Fahrverbote in Berlin zu verhindern.
2. Die weitere Siedlungsentwicklung sollte auf Verkehrsreduzierung orientieren, d.h. neue Wohnstandorte müssen mit ÖPNV erreichbar sein und Platz für gewerbliche Entwicklung vorhanden sein.
3. Das Land Brandenburg sollte bei drohenden Fahrverboten alle Rechtsmittel ausschöpfen, um Fahrverbote zu verhindern.
4. Im Falle von Fahrverboten sind umfangreiche Ausnahmen für den Wirtschaftsverkehr erforderlich.
5. Eine mögliche Fahrverbotszone sollte so klein wie möglich gehalten werden.
6. Sobald die Grenzwerte eingehalten werden, ist es geboten, die Fahrverbotszone wieder aufzuheben. Es ist davon auszugehen, dass bis dahin Fahrzeuge ausgetauscht und Fahrzeugflotten modernisiert sind.
7. Die Forschung und Förderung von alternativen Antriebstechniken soll technologieoffen erfolgen, eine nachhaltige und ganzheitliche (Umwelt-)Betrachtung aller Antriebsarten ist erforderlich, eine ausschließliche Fokussierung auf Elektromobilität ist dagegen kontraproduktiv, weil sie nicht allen Anforderungen gerecht werden kann.
8. In der Hauptstadtregion ist der schnelle Ausbau der ÖPNV-Angebote erforderlich, damit Arbeitnehmer diesen verstärkt nutzen können.
9. An den Haltepunkten von S- und Regionalbahn sind weitere P&R-Plätze auszubauen, dies muss unter Beachtung des Flächenverbrauches geschehen, Parkhäuser sind ggf. vorzuziehen. Pendler werden so eher auf die Bahn umsteigen. Die Kommunen sind dabei auf Förderung von Bund und Land angewiesen.
10. Der Ausbau wichtiger Autobahn- (u. a. A12) und Straßenverbindungen sowie Ortsumgehungen muss beschleunigt werden, um Städte und Kommunen von überregionalen Verkehren zu entlasten.
11. Die Ertüchtigung der Wasserstraßen und der Ausbau der Schienenwege sind mit Nachdruck voran zu treiben und zukunftsorientiert zu gestalten, die Erhöhung der KV-Kapazitäten ist zudem eine Voraussetzung um Güter von der Straße zu bekommen
12. Der Ausbau der Breitbandfunknetze in die entlegensten Winkel Brandenburgs ist eine Grundvoraussetzung um Verkehrsleitung bzw. Verkehrsleitsysteme und Kommunikation zwischen den Fahrzeugen untereinander und einer Verkehrsleitzentrale überhaupt erst zu ermöglichen
13. Gezielte und umfassende Kontrolle des LKW-Verkehres im Land Brandenburg, hier insbesondere Überholverbote, Geschwindigkeit und Abstand um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.