



DER AUTOR

Dr. Gerd Landsberg

ist Geschäftsführendes
Präsidialmitglied des Deutschen
Städte- und Gemeindebundes.

Der Deutsche Städte- und
Gemeindebund vertritt die Interessen
der Kommunalen Selbstverwaltung der
Städte und Gemeinden in Deutschland
und Europa. Über seine Mitglieds-
verbände repräsentiert er rund 11.000
Kommunen in Deutschland.

Mitgliedsverbände

- Bayerischer Gemeindetag
- Gemeinde- und Städtebund
Rheinland-Pfalz
- Gemeinde- und Städtebund
Thüringen
- Gemeindetag Baden-Württemberg
- Hessischer Städte- und
Gemeindebund
- Hessischer Städtetag
- Niedersächsischer Städte- und
Gemeindebund
- Niedersächsischer Städtetag
- Saarländischer Städte- und
Gemeindetag
- Sächsischer Städte- und
Gemeindetag
- Schleswig-Holsteinischer
Gemeindetag
- Städte- und Gemeindebund
Brandenburg
- Städte- und Gemeindebund
Nordrhein-Westfalen
- Städte- und Gemeindebund Sachsen-
Anhalt
- Städte- und Gemeindetag
Mecklenburg-Vorpommern
- Städtebund Schleswig-Holstein
- Städtetag Rheinland-Pfalz

STATEMENT ZUR LUFTREINHALTUNG IN KOMMUNEN

Verkehrswende voranbringen

- **Dringend: Aktionsplan Luftreinhaltung**
- **Schadstoffe an der Quelle bekämpfen**
- **Hersteller zur Dieselnachrüstung verpflichtet**
- **Radverkehr und ÖPNV stärken!**

Saubere Luft ist von enormer gesellschaftlicher Bedeutung. Sie sorgt für eine hohe Lebensqualität in Städten und Gemeinden und macht sie als Standort attraktiv. Luftverschmutzungen hingegen beeinträchtigen die Gesundheit der Menschen in hohem Maße, indem sie Atemwegserkrankungen wie beispielsweise Asthma verursachen oder befördern. Die Überschreitung der Grenzwerte in vielen Städten zeigt, dass die Verunreinigung der Luft mit Schadstoffen wie Feinstaub und Stickstoffdioxiden endlich wirksam bekämpft werden muss, bevor Gerichte Fahrverbote verhängen.

Insbesondere Europa, Bund und Länder, aber auch die Automobilindustrie, sind dringend zum Handeln aufgefordert! Eine saubere Luft ist nur mit sauberer Mobilität zu erreichen. Städte und Gemeinden brauchen die richtigen Rahmenbedingungen, um eine Verkehrs-, Klima- und Umweltschutzpolitik betreiben zu können, die die Gesundheit der Bürger schützt und die Lebensqualität verbessert. Deshalb fordert der Deutsche Städte- und Gemeindebund einen Aktionsplan Luftreinhaltung mit den nachfolgenden Bausteinen:

Schadstoffe an der Quelle bekämpfen – Fahrverbote keine Lösung!

Einfache Lösungen wie Fahrverbote für Dieselfahrzeuge beinhalten eine einseitige Belastung für Pendler, Handel und Wirtschaft. Luftverschmutzungen müssen an der Quelle bekämpft und die Verursacher angemessen in Anspruch genommen werden. Die Bundesländer sind dazu aufgefordert, ausgewogene und rechtssichere Luftreinhaltepläne aufzustellen. Zudem sollte die EU-Kommission dann, wenn die Städte und Gemeinden ihre Möglichkeiten zur Luftreinhaltung ausgeschöpft haben, eine Aussetzung bzw. Fristverlängerung für die Einhaltung der Grenzwerte bei Stickoxiden vornehmen.

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat mit Urteil vom 28. Juli 2017 entschieden, dass der Stuttgarter Luftreinhalteplan unzureichend ist und Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge das wirksamste Mittel seien, um die Belastungen mit Stickstoffdioxid zu reduzieren.

Das Gericht befand, dass der Gesundheitsschutz höher zu bewerten sei als die Interessen der Dieselfahrer. Andere von der Planungsbehörde in Betracht gezogene Maßnahmen wie etwa die Nachrüstlösung,


DSTGB

 Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Fahrverbote in geringerem Maße sind nach Auffassung des VG Stuttgart nicht gleichwertig. Bedenken hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge und der tatsächlichen Umsetzung dieser Verbote sah das VG Stuttgart nicht.

Derartige Fahrverbote hätten jedoch gravierende Auswirkungen auf die Funktion der Städte (Sicherheit und Ordnung, Rettung, Ver- und Entsorgung, Pendler, Handel und Wirtschaft). Dies ist kaum vertretbar. Lebendige Kommunen sind Orte des Handels und der Begegnung. Niemand kann wollen, dass die Städte und Gemeinden praktisch lahmgelegt werden.

Verkehrswende erforderlich

Wiederholt hat der Deutsche Städte- und Gemeindebund daher darauf hingewiesen, dass Fahrverbote für Dieselfahrzeuge keine umfassende Lösung für ein grundlegendes Problem beinhalten. Das beinhaltet aber dennoch, dass die schon aus Gründen des Gesundheitsschutzes und zur Einhaltung der Grenzwerte erforderliche Umrüstung der Dieselfahrzeuge von den Verursachern, also den Fahrzeugherstellern, allein zu tragen ist.

Nötig ist aber darüber hinaus eine auf Dauer wirksame und nachhaltige Verkehrswende. Zu dieser gehört ein Bündel von Maßnahmen wie eine vermehrte Förderung, auch durch Bund und Länder, von Fahrzeugen mit Elektroantrieb im Bereich des ÖPNV und

der kommunalen Fahrzeugflotte sowie eine prioritäre Umstellung des Handwerks- und Lieferverkehrs auf Elektromotoren. Auch Elektroautos sind aber nur dann völlig abgassauber, wenn sie mit 100 Prozent Ökostrom aus erneuerbaren Energien aufgeladen werden. Sonst gilt nach einer Aussage von Professor Koch vom Karlsruher Institut für Kolbenmaschinen, dass „moderne Dieselfahrzeuge rund halb so viele Stickoxide emittieren wie Elektrofahrzeuge auf der Basis der aktuellen deutschen Stromherstellung“.

Auch muss der ÖPNV weiter ausgebaut und für die Bürger noch attraktiver gemacht werden. Hinzukommen müssen vernetzte Car-sharing-Modelle sowie der Ausbau des emissionsfreien Fahrradverkehrs. Ferner kann eine Optimierung und auch verbesserte Digitalisierung des Verkehrs dazu beitragen, Emissionen spürbar zu reduzieren. So könnte durch gezielte Systeme der reine „Suchverkehr“ für Parkplätze, der einen Großteil von Emissionen verursacht, speziell in unseren Innenstädten stark reduziert werden. Nötig sind auch verkehrsgerechte Schaltungen von Ampelanlagen, durch die der Verkehr verflüssigt wird, so dass das Potential eines möglichst schadstoffarmen Pkw-Verkehrs genutzt werden kann. Denn auch das ständige Anfahren und Bremsen verursacht Umweltbelastungen bereits durch den Abrieb der Reifen.

Klar ist jedenfalls, dass eine dringend notwendige Verkehrswende nicht durch eine einzelne Maßnahme wie ein Fahrverbot bewirkt werden kann. Diese kann nur

durch einen vernünftigen Mix an Maßnahmen aus individuellem und öffentlichen Verkehr, der möglichst flüssig und schadstoffarm unterwegs ist, herbeigeführt werden.

Andere Ursachen beseitigen

Die Ursachen für Luftverschmutzungen liegen zudem nicht nur im PKW-Verkehr, sondern häufig außerhalb des Einflussbereichs von Kommunen. Zu nennen sind nur Kraftwerke, der Eisenbahn- und Autobahnverkehr, aber auch die Heizungen privater Haushalte. Auch diese Verursacher sind in die Pflicht zu nehmen. Die Ursachen unterscheiden sich dabei von Ort zu Ort. In den Städten und Gemeinden an großen Flüssen oder Häfen, wie z. B. Hamburg, Düsseldorf oder Köln, erfolgt ein großer Anteil des Schadstoffeintrages auch über die Schifffahrt (Schätzungen gehen von bis zu 30 Prozent aus). Hier können schadstoffmindernde Regelungen, wie etwa zusätzliche Anforderungen an die Schiffsdiesel oder die Abgasreinigung, nur auf europäischer Ebene getroffen werden. Für andere, insbesondere kleinere Städte, die in der Nähe von Autobahnkreuzen liegen, ist der hier konzentrierte Straßenverkehr für die hohe Schadstoffbelastung verantwortlich. Auch natürliche Gegebenheiten wie Inversionswetterlagen oder Kessellagen von Städten und Gemeinden sind oft mit hohen Schadstoffbelastungen verbunden. Sie sind aber nicht kommunal beeinflussbar. Diese Belastungen der Luft würden auch bei einem Fahrverbot fortbestehen.

Kein umfassender Mehrwert für die Luftqualität kann darüber hinaus



DSTGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

durch die Einführung einer blauen Plakette erzielt werden. Die Umweltzonen haben bei Kommunen bereits hohe Kosten und viel bürokratischen Aufwand verursacht, jedoch keine positive Wirkung auf die Luftqualität, wie ein aktuelles Gutachten des Fraunhofer-Instituts bestätigt.

Hersteller in die Pflicht nehmen – Hardware nachrüsten

Der Straßenverkehr in Deutschland verursacht derzeit 18 Prozent der gesamten deutschen CO₂-Emissionen. Um diesen Wert weiter zu senken, müssen emissionsreduzierende Maßnahmen gefördert und gefordert werden.

Ein richtiger Schritt zur Verringerung der Feinstaub-Belastung war beispielsweise die Förderung der Nachrüstung von Diesel-Kfz mit Partikelfiltern durch den Bund.

Eine derartige staatliche Förderung muss allerdings dringend durch eine Verbesserung der Motorentechnik der Hersteller bei PKW und LKW flankiert werden, um neben der Luftbelastung durch Feinstaub auch den Ausstoß von Stickoxiden zu verringern. Besonders bei Diesel-Motoren, die deutlich mehr Stickoxide emittieren als gewöhnliche Otto-Motoren, haben die Fahrzeughersteller erheblichen Nachholbedarf. Der Dieselskandal hat deutlich gemacht, dass die Automobilindustrie dem Versprechen von schadstoffarmen Motoren nicht nachgekommen ist und insbesondere die Diesel-Motoren die strengere EURO 6-Norm im tatsächlichen Alltagsbetrieb gar nicht einhalten können.

Die auf dem „Diesel-Gipfel“ am 02.08.2017 erzielten Ergebnisse zur Senkung des Stickoxidausstoßes durch ein Software-Update sowie Umstiegsprämien können nur ein erster Schritt sein, reichen aber nicht aus. Nötig ist auch eine auf Kosten der Hersteller durchzuführende und wirksame Hardware-Nachrüstung.

Die Umwelt- und Klimaentlastung im Personenverkehr kann aber letztlich nicht auf Dauer allein durch Nachrüstungen erreicht werden. Die absoluten CO₂-Emissionen des Straßengüterverkehrs haben sich zwischen 1995 und 2013 trotz der Fortentwicklung der Fahrzeugtechnik um 13 Prozent erhöht. Dies ist auf eine generelle Zunahme des Fahrzeugverkehrs, insbesondere bei Diesel-Fahrzeugen, zurückzuführen. Über Nachrüstungen an vorhandenen Fahrzeugen hinaus müssen daher weitere und wirksamere Ansätze verfolgt werden.

Elektromobilität zielgerichtet fördern!

Neben der Verbesserung herkömmlicher Motoren muss die Elektromobilität als Antrieb der Zukunft weiter gefördert werden. Statt der eingeführten Kaufprämie für Elektroautos wäre es zielführender, es insbesondere dem ÖPNV, dem Handwerk und den örtlichen Lieferanten zu ermöglichen, auf Elektromobilität umzusteigen und die Förderung primär auf diese Sektoren zu konzentrieren.

Gerade die Deutsche Post ist mit den StreetScootern ein positives Beispiel im Lieferverkehr, dem

möglichst viele Gewerbetreibende folgen sollten. Bezeichnend für das Problem ist dabei, dass die Deutsche Post ihre Elektro-Scooter selber entwickelte, da der Markt keine entsprechenden Angebote bereithielt.

Private Elektrofahrzeuge können zudem durch das Einräumen von Benutzervorteilen wie besonders günstig gelegenen Parkraum oder durch die Kombination von Parken und Laden für Nachfrager attraktiv gemacht werden. Dem Elektromobilitätsgesetz (EMoG) müssen insoweit weitere Fördergesetze folgen, die z. B. eine Privilegierung der Nutzung von öffentlichen Straßenflächen durch stationsbasiertes Carsharing für umweltschonende und stadtverträgliche Verkehrsnutzungen ermöglichen.

Radwege und ÖPNV ausbauen!

Für Bürgerinnen und Bürgern muss es attraktiver und leichter gemacht werden, Fortbewegungsmittel zu nutzen, die ohne jegliche Emissionen auskommen. Die Umkehrung der Politik der autogerechten (Innen-)Stadt zu einer fußgänger- und fahrradfreundlichen Stadt muss endlich in breiter Form vollzogen werden.

Deshalb ist insbesondere ein Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur dringend erforderlich: Radfahren muss einfacher, schneller, bequemer und sicherer werden. Radwege müssen in qualitätsvoller Substanz vorhanden und ausreichend breit sein, die wesentlichen Alltagsziele in Innenstädten ebenso wie Freizeitziele direkt mit den Wohngebieten verbinden und überörtlich vernetzt sein.



DSTGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

Erforderlich ist daher auch ein planerisches Umdenken, das sich an den Bedürfnissen der Menschen im Nahraum orientiert. Es zeigt sich, dass besonders lebenswerte Städte fußgänger- und radfahrerfreundlich sind. Durch Abstellanlagen an den Haltestellen des ÖPNV kann sichergestellt werden, dass eine umweltfreundliche Mobilitätskette ohne Unterbrechungen ineinander greift.

Einem gut ausgebauten, preiswerten, pünktlichen sowie in engeren Taktzeiten fahrenden öffentlichen Personennahverkehr kommt eine Schlüsselstellung bei der umweltfreundlichen Mobilität zu. Für Kommunen ist der ÖPNV schon heute das Rückgrat einer modernen und umweltschonenden Verkehrspolitik. Dabei setzen Städte und Gemeinden auch zunehmend auf Elektrobusse oder bieten bei der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten vergünstigte Tickets an.

Der Um- und Ausbau von Infrastruktur ist kostenintensiv. Ein angebotsorientierter Betrieb des ÖPNV ist regelmäßig defizitär. Ohne eine angemessene finanzielle Unterstützung werden viele Kommunen dies nicht bewältigen können. Bund und Länder haben einen Kompromiss zur Neuordnung der Finanzbeziehungen gefunden, der keine gesonderte Fest-

legung zur Deckung der Finanzbedarfe im Verkehrsbereich enthält. Die Länder müssen daher den Kommunen wie bisher Investitionsmittel zur Verfügung stellen und diese dynamisieren, um sie dauerhaft in die Lage zu versetzen, eine umwelt- und klimarechte nachhaltige Verkehrspolitik umzusetzen!

Kompakte Stadtentwicklung fördern

Die „Stadt der kurzen Wege“ ist am besten geeignet, Schadstoffe zu reduzieren. Eine moderne Stadtentwicklung und Bauleitplanung sollte daher für kompakte sowie „grüne“ Siedlungs- und Verkehrsstrukturen Sorge tragen. Gerade für eine Verbesserung der Luftqualität sind stark zergliederte Stadt- und Gemeindestrukturen mit einem dadurch verursachten hohen Verkehrsaufkommen schädlich. Es muss daher in der Stadtentwicklung und für die Bauleitplanung der Grundsatz gelten: Innenentwicklung stärken und Außenentwicklung reduzieren!

Innovative Ansätze erproben!

Neben der Bekämpfung von Emissionen an der Quelle sowie Verkehrsflussoptimierungen müssen auch innovative Ansätze verstärkt gefördert, getestet und eingesetzt werden. Dazu gehören beispiels-

weise neuartige Pflastersteine, die Stickoxide aus der Luft abbauen, oder das Pilotprojekt der Stadt Stuttgart, durch Moose Feinstaub aus der Luft zu filtern.

Daneben müssen sowohl öffentliche als auch private Arbeitgeber in Maßnahmen zur Reduzierung von Emissionen einbezogen und aktiv werden. Hierzu gehört beispielsweise auch die weitere Flexibilisierung von Arbeitszeiten. Hohe Schadstoffbelastungen in den Städten entstehen regelmäßig zur so genannten Rush-Hour, wenn die Arbeitnehmer zum Betrieb bzw. nach Hause fahren. Durch eine Flexibilisierung von Arbeitszeiten können die üblichen Staus vor und nach der Arbeit reduziert werden.

Aktionsprogramme und -tage in den Städten beispielsweise durch vergünstigte Tickets für den ÖPNV oder das erfolgreiche Programm Stadtradeln müssen ebenfalls verstärkt getestet und umgesetzt werden. Damit dies aber nicht als Einmaleffekt verpufft, müssen die Rahmenbedingungen dafür stimmen, dass die Menschen emissionsarme Antriebe als taugliche Alternative zum klassischen PKW sehen. Der Schlüssel hierfür liegt in einer gut ausgebauten Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr sowie für die Elektromobilität.

Berlin, 3. August 2017