



Diesel-Umrüstung jetzt statt Fahrverbote

Nach dem Bundesverwaltungsgerichts-Urteil fordert der Städte- und Gemeindebund NRW Sofortmaßnahmen des Bundes

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, dass Kommunen grundsätzlich Diesel-Fahrverbote in Betracht ziehen müssen, wenn sich die Schadstoffkonzentration an bestimmten Straßen nicht anders senken lasse, führt zu einem massiven Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung. "Städte und Gemeinden dürfen nicht für die Versäumnisse anderer haftbar gemacht werden", machte der Hauptgeschäftsführer des Städte- und Gemeindebundes (StGB) NRW, **Dr. Bernd Jürgen Schneider**, heute in Düsseldorf deutlich.

Konkret ging es heute um die Luftreinhaltepläne der Städte Düsseldorf und Stuttgart. Auch wenn das Bundesverwaltungsgericht nur über diese Fälle in NRW und Baden-Württemberg verhandelte, hat die Entscheidung dennoch deutschlandweit Auswirkungen. Für jede Stadt, in der Grenzwerte überschritten werden, können jetzt Fahrverbote für ältere Diesel-Pkw als Option in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden.

Kommunen hätten die Pflicht, das geordnete Zusammenleben ihrer Bürger und Bürgerinnen möglich zu machen. Ein sofortiges pauschales Fahrverbot für tausende Diesel-Kfz würde zu massiven Störungen in der Arbeitswelt, im Handel und im Gesundheitswesen führen. "In den größeren Städten kann der ÖPNV den zusätzlichen Verkehr nicht aufnehmen", warnte Schneider. Abgesehen von Problemen bei der Kontrolle wäre der volkswirtschaftliche Schaden einer solchen Zwangsmaßnahme enorm. Zudem bedeutete dies einen Eingriff in die Persönlichkeitsrechte der Eigentümer/innen von Diesel-Kfz: "Wenn jemand im Vertrauen auf die Herstellerangaben zum Schadstoffausstoß ein Dieselauto gekauft hat und dieses plötzlich nicht mehr nutzen darf, kommt dies einer Enteignung gleich."

Abzuwarten bleibe, wie Städte mit der Entscheidung aus Leipzig umgehen. Fahrverbote - so Schneider - seien stets Einzelfall-Entscheidungen und könnten von Stadt zu Stadt unterschiedlich ausfallen. Sie könnten etwa auf bestimmte Strecken, Stadtzonen oder Tageszeiten begrenzt sein, in denen die Grenzwerte am stärksten überschritten werden. Überdies müssten Fahrverbote in NRW von den Bezirksregierungen im Rahmen der Luftreinhaltepläne angeordnet werden. Und es werde einige Zeit dauern, bis

solche Maßnahmen in die Luftreinhaltepläne der Kommunen eingearbeitet seien.

Überdies wäre ein pauschales Dieselfahrverbot nur begrenzt wirksam. "Wir haben es mit einer Vielzahl von Schadstoff-Emittenten zu tun - vom Individualverkehr über den ÖPNV, Baumaschinen und Dieseltriebwagen bis hin zu Frachtschiffen", betonte Schneider, Welche Quelle an einem bestimmten Messpunkt für die Überschreitung von Schadstoff-Grenzwerten verantwortlich sei, lasse sich nicht sicher feststellen. "Die Reduzierung von Luftschadstoffen muss da ansetzen, wo sie entstehen - direkt an den Motoren", forderte Schneider. Dies sei originäre Aufgabe der Automobilindustrie.

Gleichwohl führe kein Weg daran vorbei, dass die Luft in den Städten und Gemeinden wieder sauber werden muss. Das kürzlich vom Bund initiierte Sofortprogramm zur Luftreinhaltung reiche dazu nicht aus. Denn es lege den Schwerpunkt auf Änderungen im Mobilitätsverhalten, die erst mittelfristig wirksam werden.

Daher müsse der Bund als nationale Instanz des Umweltschutzes umgehend ein Programm zur Umrüstung von Dieselmotoren der Schadstoffklassen Euro 5 und Euro 6 auflegen. "Der Feldversuch des ADAC hat bewiesen, dass eine solche Nachrüstung mit Katalysator-Systemen technisch machbar und finanziell darstellbar ist", betonte Schneider. Bezahlen müssten dies die Autohersteller, welche die Schadstoffmisere durch den Einbau von Abschaltsoftware herbeigeführt hätten. "Es ist Aufgabe des Bundes, die Firmen dafür in die Pflicht zu nehmen oder notfalls selbst einzuspringen", so Schneider. Auf keinen Fall dürften die Besitzer/innen von Diesel-Pkw mit diesen Zusatzkosten belastet werden.

Bis die Umrüstaktion greife, müsse auf Fahrverbote verzichtet werden. Mittelfristig sei es sinnvoll, das bewährte System der Umweltzonen, die nur mit einer grünen Plakette befahren werden dürfen, durch eine blaue Plakette zu ergänzen. Denn dafür gebe es bereits ein erprobtes Kontrollsystem. Eine blaue Plakette sollen alle Diesel-Pkw bekommen, die nach Einbau einer leistungsfähigen Abgasreinigung auch im Alltagsbetrieb die Schadstoff-Grenzwerte einhalten. Für ältere Dieselfahrzeuge, die nicht mehr umzurüsten seien, müsse der Bund gemeinsam mit der Automobilindustrie attraktive Umtauschprogramme auflegen. "Wenn irgend möglich sind unsere Bürger und Bürgerinnen durchaus bereit, ihren Teil zur Luftreinhaltung beizutragen", erklärte Schneider abschließend.