

Verantwortungsvoller Schutz für reine Luft und Mensch sieht anders aus.



30.11.2017: Die inszenierten

Ankündigungen und Versprechungen der Bundesregierung für eine sofortige Abhilfe gegen die verkehrsbedingten Luftverschmutzungen in den Städten und Gemeinden finden ihre Fortsetzung im "2. Diesel-Gipfel". Der zweite Gipfel hatte zum Ziel, die extrem angestiegenen Stickoxid-Belastungen in bundesdeutschen Städten durch ein Sofortprogramm unmittelbar in Angriff zu nehmen. Es geht darum, ein innerstädtisches Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge zu verhindern.

Die bereits bei den Verwaltungsgerichten anhängigen Verfahren eines generellen Dieselvebots für die Innenstädte sind nicht vom Tisch; dies wird sich mit nicht absehbaren Konsequenzen für den Individual-Verkehr, für den Handel, für Lieferanten, für den öffentlichen Bus- und Bahn-Verkehr auswirken.

Im Vorfeld sah sich die Bundesregierung durch zunehmenden Unwillen in der Bevölkerung dazu genötigt, ein Versprechen für eine Initiative zur Eindämmung der Schadstoffbelastungen durch den Autoverkehr abzugeben; die Luftverschmutzung ist in einem Ausmaß angestiegen, so dass von einer zunehmenden gesundheitlichen Gefährdung in städtischen Räumen gesprochen werden kann.

Über den Beteiligungs-Fond "Nachhaltige Mobilität für die Stadt" sollen den Kommunen Mittel in Höhe von 1 Mrd. € zur Verfügung gestellt werden, um in den Regionen mit der größten Luftbelastung vorliegende Pläne zur Verbesserung der Atemluft umzusetzen.

Es geht konkret um die sofortige Bereitstellung der Fördermittel für Maßnahmen in den Bereichen Elektrifizierung bei Bussen und Bahnen, für die Errichtung von Mobilitätsstationen, Schaffung von Plätzen für Car-Sharing und für Fahrräder, für eine Erweiterung der Haltestellen für den öffentlichen Personen-Verkehr, für die Erschließung neuer Linien, für einen sinnvollen Ausbau des elektrifizierten Straßenbahn-Netzes zur Bewältigung des Massentransportaufkommens, für das Einsteuern von Maßnahmen zur Umstellung leichter Nutzfahrzeuge, Kehrmaschinen, Abfallfahrzeuge, Krankentransporte, für die Elektrifizierung von Taxis und Mietwagen sowie für einen schnelleren Ausbau von Ladesäulen für E-Autos und für den Ausbau von Radwegen.

Der nachhaltige Mobilitätsfond war bislang unkonkret geblieben. Es gab und gibt keine eindeutigen Fördermittelrichtlinien für ein schnelles Umsetzen, und vor allem sind bislang auch keine Gelder an die Städte und Gemeinden ausgezahlt worden. Jetzt sollen die Kommunen noch in dieser Woche Förderanträge stellen können.

Die erneuerten Versprechen zur Mittelbereitstellung auf dem 2. Diesel-Gipfel werden der Öffentlichkeit mitgeteilt, ohne dass die Hauptverursacher der Luftverschmutzung, die Automobilkonzerne mit ihrem gewinnbringenden Diesel-Fahrzeugabsatz an den Kosten beteiligt werden.

Zum Nachteil ausnahmslos aller Bevölkerungsteile erweisen sich die abgegebenen Versprechen der Bundesregierung als konzeptloses, unvernünftiges politisches Stückwerk. Aus dem Fördertopf sind 350 Mio. für eine schnelle Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs mit E-Bussen vorgesehen, ohne dass es dafür ein passendes Produktangebot gibt. Mit weiteren 150 Mio. Euro sollen Dieselbusse nachgerüstet werden. Komplett vage bleibt aber die Verwendung der verbleibenden 500 Mio. €, die in digitalisierte Verkehrsleitsysteme fließen sollen.

Und hierbei sind die von der Automobilindustrie geforderten und nicht bereitgestellten 250 Mio. eingerechnet. Dieser lasche und nachsichtige Umgang mit der mangelnden Bereitschaft der Automobilkonzerne ihren Zahlungsverpflichtungen nachzukommen, zeigt einmal mehr die Unwilligkeit der Bundesregierung, den sozial-ökologischen Wandel für eine saubere Umwelt ernst genug zu nehmen. Das Maß aller Dinge bleibt der Einfluss der Automobil-Lobbyisten, die alles daran setzen, dass die Automobilkonzerne als Hauptverursacher der verunreinigten Luft ihren finanziellen Beitrag zur Schadensbegrenzung nicht zahlen brauchen.

Unmittelbar nach dem ersten Diesel-Gipfel, als die Abgasfälschungen bei Dieselfahrzeugen öffentlich wurden (Abschalten der Abgasreinigung ab einer bestimmten Motortemperatur), erging ein Appell an die Automobilkonzerne, für umfangreiche Nachrüstungen von Dieselautos zu sorgen. Es ging dabei stets um Maßnahmen, die weit über die Einspielung von Software-Updates hinausreichen. 5,3 Millionen Dieselautos sollen in Deutschland mit einer neuen Software nachgerüstet werden. Betroffen sind davon Diesel-Fahrzeuge der Emissionsklasse Euro 5 und teilweise Euro 6, der gegenwärtig aktuellsten Grenzwertbestimmung. Die anstehenden Software-updates bei Dieselfahrzeugen neueren Datums erbringen nach den Berechnungen des Umweltbundesamtes eine Senkung der Stickoxide von 6%. Man kann auch sagen, besser als nichts, aber mehr auch nicht.

Für ältere Diesel-Fahrzeuge der Emissionsklasse 3 und 4 lehnen die Autokonzerne schadstoff-regulierende Maßnahmen aus Kostengründen ab. Stattdessen werden Umrüstprämien für einen Umstieg auf Elektrofahrzeuge angeboten, die sich viele Besitzer dieser älteren Fahrzeuge nicht leisten können. Nach Meinung von Experten steht es wohl außer Frage, dass es zusätzlich zu den Software-updates auch technische Umrüstungen älterer Fahrzeuge geben muss, die technisch auch möglich sind.

Anzustreben und auch realisierbar ist wohl eine Reduktion der Stickoxide von 30%.

Das Umweltbundesamt bestätigt, dass in etwa 70 deutschen Städten die Stickoxid-Konzentration bereits höher ist als die festgelegten Grenzwerte. Kann die Bundesregierung mit ihren Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte nicht durchsetzen, wird es aller

Wahrscheinlichkeit nach zu Fahrverboten kommen. Fahrverbote hängen offenbar sehr davon ab, wie viele Diesel-Fahrzeuge nachgerüstet werden und wie viele alte Autos aus dem Stadt-Verkehr verschwinden.

Die Automobilkonzerne sind sich in einer Sache einig, auch in Zukunft ihre Autos um jeden Preis an den Mann/an die Frau zu bringen. Sie sind gerade auch deshalb bemüht, Veränderungen zugunsten eines nachhaltigen Materialeinsatzes und Optimierungen an den Verbrennungs- Motoren zur weiteren Abgasreinigung vorzunehmen; aber ohne jeden Zweifel sind sie für die Luftverschmutzung als Hauptverursacher verantwortlich und somit ohne Wenn und Aber an den Aufwendungen zur Schadensbegrenzung finanziell zu beteiligen. Nach dem Verursacherprinzip dürfen sich die Autokonzerne ihrer Verpflichtung zur Schadensbekämpfung der verpesteten Luft nicht entziehen.

Es ist jetzt allerhöchste Eisenbahn (welch schöne Metapher – elektrische Eisenbahn und Bus ich hör Dir trapsen!), die Städte und Gemeinden bei der Eindämmung der Luftverschmutzung politisch und finanziell zu unterstützen: die Gesundheit der Menschen muss nach allen Regeln der Kunst das Maß aller Dinge werden.

Den Sofortmaßnahmen für eine saubere Luft muss sich ein alternatives, nachhaltiges Verkehrsgesamtkonzept anschließen mit den Schwerpunkten

- Priorität für den Öffentlichen Verkehr, für Schiene statt Straße
- Verkehrswegeoptimierungen,
- Schadstoff-reduzierter Individualverkehr
- Umrüstung des öffentlichen Nahverkehrs auf Elektromobilität
- Ausbau einer zeitgerechten Ladeinfrastruktur für e-Fahrzeuge
- Umrüstung städtischer Fahrzeuge auf e-Mobilität von Handwerkern, Gewerbe- und Lieferverkehr
- Einer zukunftsgerichteten alternativen Gesamtverkehrsplanung unter Einbeziehung von Individualverkehr, öffentlichen Transportmitteln, gewerblichem Verkehrs, Radwege, Car-Sharing und ergänzt durch umfassende Aufklärung für ein
- Umdenken in Sachen städtischer Verkehr zur Eindämmung der Luftverschmutzung.

"Wem seine Gesundheit lieb und teuer ist, biete das Mögliche auf, in reiner Luft seine Zeit zu verbringen." (Sebastian Kneip)

txt: wisa

siehe auch

- [Umsteuern! - Sondergutachten des Umweltrates](#)
- [Saubere Luft! Dieselabgase töten](#)
- [Jürgen Resch: "deutschen Autokonzerne nicht Teil der Lösung, sondern Kern des Problems"](#)
- [Sabine Leidig: Der Kapitalismus zerstört Arbeit und Natur](#)
- [Sabine Leidig: Abgas-Skandal zeigt Grundproblem neoliberal geprägter Volkswirtschaften](#)