

Daten | Fakten | Argumente

THEMA DER WOCHE

2019: Jahr der Fahrverbote oder der sauberen Luft?

Diesel-Gipfel, Nachrüstungen, Gesetzesänderung: Automobilindustrie und Bundesregierung stellen immer neue Maßnahmen für saubere Luft in Aussicht. Ohne deren Wirkung abzuwarten, ordnen Verwaltungsgerichte für viele Städte Fahrverbote an. Für Dieselfahrzeuge der Euro-5-Abgasnorm und darunter sollen sie ab dem 1. September 2019 etwa in Stuttgart, Frankfurt und Köln flächendeckend gelten; in Essen ist sogar eine Autobahn betroffen.

Verbote ziehen finanzielle Verluste nach sich

■ Für Unternehmen, deren Fahrzeuge hauptsächlich von Dieselmotoren angetrieben werden, hätten die Verbote drastische Folgen. Sie müssten viele ihrer Pkw, Lieferwagen, Busse oder Lkw ersetzen beziehungsweise nachrüsten. Gleichzeitig finden sie im Liefer- und Schwerlastverkehr bisher kaum echte Alternativen zum Dieselfahrzeug. Hinzu kommen Abschreibungen: Schon heute berichtet der Kfz-Handel von Einbußen aufgrund von Wertverlusten und längeren Standzeiten der Diesel-Pkw. All diese Unternehmen brauchen Rechtssicherheit.

Eine Chance bleibt noch

■ Das Bundesverwaltungsgericht hat klargestellt: „Sollten Grenzwertüberschreitungen deutlich stärker als bisher prognostiziert abnehmen, müsste mit einem Verzicht auf Fahrverbote zumindest für Euro-5-Fahrzeuge reagiert werden.“ Ob die Verbote 2019 in Kraft treten, wird demnach vor allem von der Entwicklung der Luftqualität abhängen. Sind Fahrverbote also noch aufzuhalten?

Schadstoffbelastung geht zurück

■ Die Auswertung der vorläufigen Messungen einiger Bundesländer zeigt für 2018 erneut einen Rückgang der Stickstoffdioxidkonzentration (NO₂) verkehrsnaher Messstationen. Im Vergleich zu den Vorjahresmonaten sank die Belastung um durchschnittlich vier Prozent. In den sogenannten Intensivstädten mit Werten über 50 µg/m³ NO₂ im Jahresmittel waren es sogar mehr als sechs Prozent. Setzt sich dieser Trend 2019 fort, dürften viele Städte die Grenzwerte früher einhalten als prognostiziert. Damit Gebiete mit besonders hohen Werten ihre Zielmarken rechtzeitig erreichen, muss allerdings noch mehr passieren.

Maßnahmenbündel noch nicht ausgereizt

■ Denn der Rückgang der Schadstoffbelastung beruht bisher vor allem auf der Wirkung der Umtauschprämien und der Software-Updates für bestehende Diesel-Pkw. Die vielen anderen auf den Diesel-Gipfeln beschlossenen Maßnahmen kamen im Jahr 2018 dagegen kaum zum Tragen: So beantragten die Städte beim „Sofortprogramm saubere Luft 2020“ des Bundes bisher erst knapp ein Viertel der insgesamt möglichen einer Milliarde Euro für intelligente Ampelschaltungen, Elektrofahrzeuge oder vernetzte Verkehrsangebote. Und nur eine Million Euro konnten sie bisher aufgrund abgeschlossener Projekte tatsächlich abrufen.

Eile ist geboten

■ Die Luftqualität verbessert sich vielerorts etwas stärker als prognostiziert, obwohl die zahlreichen angekündigten Programme bisher kaum wirken. Kommen diese Maßnahmen 2019 doch noch auf die Straße, kann die Schadstoffbelastung noch viel deutlicher zurückgehen. Doch um diese letzte Chance zu nutzen, bleibt wenig Zeit. Nur wenn Nachrüstungen, Elektromobilität und nachhaltige Verkehrskonzepte zeitnah umgesetzt werden, kann 2019 statt des Jahres der Fahrverbote doch noch das Jahr der sauberen Luft werden.