

Die Luft in den Städten wird sauberer – Weniger Argumente für Fahrverbote

Ein Fakten- und Analysepapier des DIHK-Bereichs Energie, Umwelt, Industrie

Hermann Hüwels, Bereichsleiter | Hauke Dierks, Referatsleiter

Diesel-Gipfel, Nachrüstungen, Gesetzesänderung: Automobilindustrie und Bundesregierung kündigen immer neue Maßnahmen für saubere Luft und gegen Fahrverbote an. Dennoch ordnen Verwaltungsgerichte in Stuttgart, Frankfurt und Köln ab dem 1. September 2019 flächendeckende Fahrverbote für Dieselfahrzeuge der Euro-5-Abgasnorm und darunter an. Innerhalb der Essener Umweltzone soll das Fahrverbot sogar für die A40 gelten.

Für die Wirtschaft hätten derartige Fahrverbote drastische Folgen. Drei Viertel der gewerblichen Fahrzeuge werden von Dieselmotoren angetrieben. Die Liefer- und Schwerlastverkehre finden zum Diesel bisher kaum Alternativen. Schon heute berichtet der Fahrzeughandel von Einbußen aufgrund von Wertverlusten und längeren Standzeiten gebrauchter Dieselfahrzeuge. Kommt es in den deutschen Ballungszentren zu Fahrverboten, drohen besonders Einzelhandel und Dienstleistern Umsatzeinbußen und Standortnachteile.

Das Bundesverwaltungsgericht hat Anfang des Jahres allerdings klargestellt: „Sollten Grenzwertüberschreitungen deutlich stärker als bisher prognostiziert abnehmen, müsste mit einem Verzicht auf Fahrverbote zumindest für Euro-5-Fahrzeuge reagiert werden.“¹ Ob die Verbote tatsächlich in Kraft treten, wird also vor allem von der Entwicklung der Luftqualität in den Jahren 2018 und 2019 abhängen. Wenn endlich die vielen angekündigten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität greifen, könnten also zumindest Euro-5-Dieselfahrzeuge auch nach September 2019 von Fahrverboten ausgenommen werden.

Luftqualität 2018 oft besser als vorhergesagt

Die Auswertung der vorläufigen Messungen einiger Bundesländer 2018 zeigen: In den deutschen Städten herrscht so gute Luft wie nie zuvor. Daten der Landesumweltämter zeigen für dieses Jahr einen erneuten Rückgang der Stickstoffdioxidkonzentration verkehrsnaher Messstationen im Vergleich zu den Vorjahresmonaten um durchschnittlich 4 Prozent. In den sogenannten Intensivstädten² sind es sogar mehr als 6 Prozent. Wie schon im Jahr 2017 und den Jahren zuvor wird die Luft also im Schnitt besser. Sind also die Prognosen zur Luftqualität überholt?

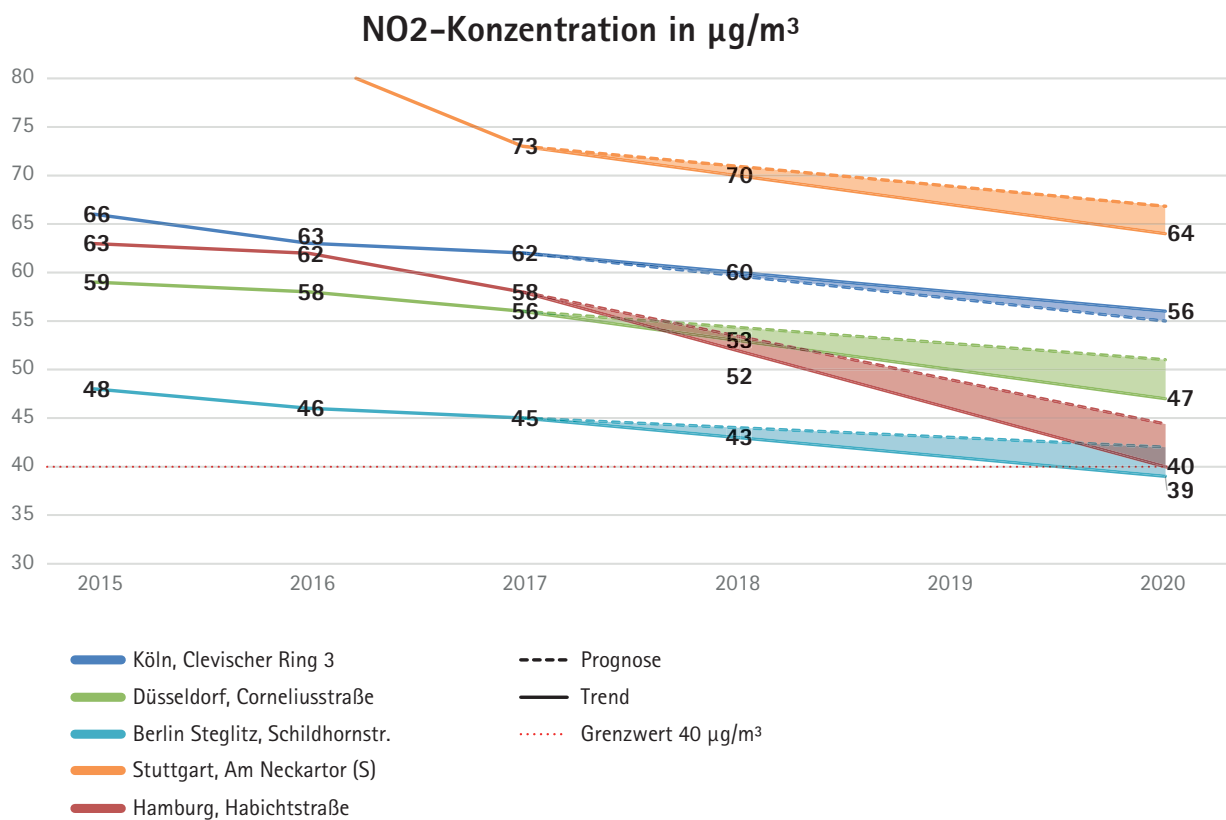
Dazu lohnt sich ein Blick in die Luftreinhaltepläne. Verantwortlich für deren Aufstellung sind Länder und Kommunen. In den Plänen finden sich Modellrechnungen zur Entwicklung der Luftqualität bis zum Jahr 2020. Auf Grundlage dieser Prognosen leiten die Pläne erforderliche Maßnahmen ab und bewerten die Gerichte, ob den Städten die Grenzwerte im Jahr 2020 nur mit Fahrverboten erreichen können.

Doch nun weicht die Entwicklung der Schadstoffbelastung im Jahr 2018 an vielen Straßenabschnitten gegenüber diesen Prognosen vorteilhaft ab. In unserem Schaubild bewegt sich der Trend für das Jahr 2018 nur in Köln in etwa auf dem Niveau der offiziellen Vorhersage.³ Die Stationen in Berlin, Düsseldorf und Stuttgart zeigen dagegen eine bessere Tendenz. Besonders sticht die Hamburger Habichtstraße heraus: Hier wurden 2017 noch 58 µg/m³ NO₂ gemessen. Für die Abschnitte in Stuttgart, Köln und Düsseldorf reicht dieser insgesamt positive Trend allerdings noch nicht aus, um die Erreichung der Grenzwerte im Jahr 2020 annehmen zu können. Einzelne Stationen in Frankfurt und Wiesbaden koppeln sich von Trend ab.

¹ Urteil vom 27.02.2018, BVerwG 7 C 26.16

² In Intensivstädten wird nach der Definition der Bundesregierung, eine Schadstoffbelastung von mehr als 50 µg/m³ NO₂ gemessen.

³ Die Trendbetrachtung vergleicht die NO₂-Belastung der Monatsmittelwerte im Jahr 2018 mit den Vorjahresmonaten im Jahr 2017 und überträgt die Veränderung auf die Monate November und Dezember 2018. Je nach Witterung oder Verkehrsentwicklung können die Werte also noch besser oder schlechter werden. Diese Schätzung berücksichtigt allerdings bereits, dass in den Wintermonaten durchschnittlich eine höher Schadstoffbelastung gemessen wird, als in den Sommermonaten.



„Sofortprogramm“ saubere Luft wirkt bisher kaum

Die rückläufige Schadstoffbelastung geht bisher vor allem auf die Umtauschprämien der Fahrzeughersteller; Softwareupdates und den insgesamt rückläufigen Neuzulassungen von Diesel-Pkw zurück. Die gewährten Prämien haben viele Fahrzeughalter veranlasst, geplante Neuanschaffungen von Fahrzeugen vorzuziehen. Da die meisten der neuen Diesel-Pkw bereits die neueste Abgasnorm Euro-6d-Temp erfüllen, sinken die NO_x-Emissionen des Verkehrs und damit auch die Belastung in den Städten.

Die vielen anderen Maßnahmen der Diesel-Gipfel kamen im Jahr 2018 dagegen noch kaum zum Tragen: So beantragten die Städte beim „Sofortprogramm saubere Luft 2020“ des Bundes bisher erst knapp ein Viertel der insgesamt möglichen eine Milliarde Euro für intelligente Ampelschaltungen, Elektrofahrzeuge oder vernetzte Verkehrsangebote. Auch etwa die Hälfte der noch ausstehenden Software-Updates für die Diesel-Pkw deutscher Hersteller liegt noch zur Freigabe beim Kraftfahrtbundesamt. Die Nachrüstungen von Bussen läuft gerade erst an: Tatsächlich nachgerüstet wurden bisher nur einige Probefahrzeuge. Laufen die Sofortprogramme im nächsten Jahr an, sollte sich die Verbesserung der Luft weiter beschleunigen.

Breitflächig sinken die Werte schon 2018

Obwohl die vielen angekündigten Maßnahmen bisher kaum wirken, verbessert sich die Luftqualität vielerorts stärker als prognostiziert. Kommen die angekündigten Nachrüstungen, Elektrofahrzeuge oder nachhaltige Verkehrskonzepte der Städte für nachhaltigere Mobilität 2019 tatsächlich auf die Straße, können die Werte noch deutlich stärker zurückgehen.

Eile ist geboten. Denn jeder Monat ohne diese Maßnahmen wirkt sich negativ auf den Jahresmittelwert aus. Seit dem ersten Diesel-Gipfel ist schon mehr als ein Jahr vergangen. Nach den vielen schwierigen politischen Entscheidungsfindungen zu Updates, Nachrüstungen und Förderprogrammen geht es nun um die zügige Umsetzung. Nur wenn dies schnell und umfassend gelingt, könnten Fahrverbote 2019 vieler Orts doch noch verhindert werden.

| Name / Messnetz | Ergebnis 2017 | Trend 2018 | Minderung |
|--|---------------|------------|-----------|
| Stuttgart, Am Neckartor (S) | 73 | 70 | -4,1% |
| Stuttgart, Hohenheimer Straße (S) | 69 | 65 | -5,8% |
| Köln, Clevischer Ring 3 | 62 | 60 | -3,2% |
| Reutlingen, Lederstraße Ost (S) | 60 | 54 | -10,0% |
| Düsseldorf, Corneliusstraße | 56 | 53 | -5,4% |
| Heilbronn, Weinsberger Straße Ost (S) | 55 | 53 | -3,6% |
| Hamburg, Habichtstraße | 58 | 52 | -10,3% |
| Limburg, Schiede 28-30 | 58 | 52 | -10,3% |
| Darmstadt, Hügelstraße | 52 | 52 | 0,0% |
| Ludwigsburg, Friedrichstraße (S) | 51 | 51 | 0,0% |
| Wiesbaden, Ringkirche | 49 | 50 | 2,0% |
| Berlin Neukölln, Silbersteinstraße | 48 | 50 | 4,2% |
| Wiesbaden, Schiersteiner Straße | 50 | 50 | 0,0% |
| Dortmund, Brackeler Straße | 50 | 50 | 0,0% |
| Frankfurt, Friedberger Landstraße | 47 | 49 | 4,3% |
| Oldenburg, Heiligengeistwall | 49 | 49 | 0,0% |
| Stuttgart, Arnulf-Klett-Platz | 56 | 48 | -14,3% |
| Wuppertal, Gathe | 49 | 46 | -6,1% |
| Mannheim, Friedrichsring | 45 | 46 | 2,2% |
| Berlin Neukölln, Karl-Marx-Straße 76 | 49 | 45 | -8,2% |
| Gelsenkirchen, Kurt-Schumacher-Straße | 46 | 45 | -2,2% |
| Oberhausen, Mülheimer Straße 116 | 46 | 45 | -2,2% |
| Leverkusen, Gustav-Heinemann-Straße | 46 | 44 | -4,3% |
| Hamburg, Max-Brauer-Allee II (Straße) | 46 | 43 | -6,5% |
| Berlin, Hardenbergplatz | 45 | 43 | -4,4% |
| Hamburg, Stresemannstraße | 48 | 43 | -10,4% |
| Hannover, Verkehr | 44 | 43 | -2,3% |
| Berlin Steglitz, Schildhornstraße | 45 | 43 | -4,4% |
| Aachen, Wilhelmstraße | 46 | 42 | -8,7% |
| Hamburg, Kieler Straße | 44 | 42 | -4,5% |
| Osnabrück, Verkehr | 44 | 42 | -4,5% |
| Berlin Mariendorf, Mariendorfer Damm | 47 | 42 | -10,6% |
| Köln, Turiner Straße | 43 | 42 | -2,3% |
| Essen, Gladbecker Straße | 41 | 41 | 0,0% |
| Offenbach, Untere Grenzstraße 61 | 48 | 40 | -16,7% |
| Berlin Friedrichshain, Frankfurter Allee | 41 | 38 | -7,3% |