



DSTGB

Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

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 Mitgliedsverbände 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

Aktionsplan Luftreinhaltung

- **Schadstoffe an der Quelle bekämpfen**
- **Autohersteller in die Pflicht nehmen**
- **Rechtssichere Luftreinhaltepläne schaffen!**
- **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 aufgerufen, 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.

Durch die jüngste Rechtsprechung des Verwaltungsgerichts Düsseldorf sind Fahrverbote für Dieselfahrzeuge als Lösung diskutiert worden. Derartige Fahrverbote, insbesondere für den Lieferverkehr, hätten jedoch gravierende Auswirkungen für 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.


DSTGB

 Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

Die Ursachen für Luftverschmutzungen liegen nicht immer im PKW-Verkehr, sondern häufig außerhalb des Einflussbereichs von Kommunen. Die Ursachen unterscheiden sich 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 etwa 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 Mehrwert für die Luftqualität kann darüber hinaus 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!

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. Diese Förderung sollte und muss auch über das Jahr 2016 hinaus aufrechterhalten werden.

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 Umwelt- und Klimaentlastung im Personenverkehr kann aber letztlich nicht allein durch technische Verbesserungen 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

technische Maßnahmen 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.


DStGB

 Deutscher Städte-
und Gemeindebund

Position

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.

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 kostspielig und der Betrieb des ÖPNV 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 Festlegung 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 klimagerechte 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 beispielsweise 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, 18. November 2016