

Wo liegt das Problem?

Stickoxidemissionen und Luftschadstoffwerte sind stark zurückgegangen. Trotz technischen Fortschritts können die europäischen Grenzwerte nicht eingehalten werden. In 70 Städten werden die Grenzwerte überschritten. Es ist jedoch davon auszugehen, dass diese in 50 Städten in Kürze eingehalten werden. In anderen Städten müssen Maßnahmen zur Luftreinhaltung ergriffen werden. In Stuttgart, München und Hamburg drohen nun auf Druck der Klagen des Lobbyverbands Deutsche Umwelthilfe und dem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts Fahrverbote.

Sind die Grenzwerte in Europa sinnvoll?

Messstationen stehen oftmals an möglichst ungünstigen Orten, wie beispielsweise dem Stuttgarter Neckartor. Entsprechen die gemessenen Werte also der realen Belastung für Bürgerinnen und Bürger? Emissionswerte werden in anderen europäischen Mitgliedsstaaten ebenfalls ermittelt. Hier stehen die Messstationen in größerem Abstand zu den zu messenden Straßenabschnitten. So kann möglichen Fehlerquellen wie Rückstaus oder häufiges Anfahren an Ampeln vorgebeugt werden. Lediglich in Deutschland wurden die Messstationen möglichst nah an verkehrsreichen Straßen aufgestellt. Deutschland ist daher das einzige Land, das Probleme mit der Einhaltung der Grenzwerte hat.

Werden wir von der Luft in unseren Städten krank?

Um unsere Gesundheit brauchen wir uns aber heute schon nicht mehr zu sorgen. Die Luft in den deutschen Städten ist so rein wie noch nie. Dennoch wird versucht, Politik mit Angst zu machen, indem Studien zitiert werden, nach welchen wir durch verschmutzte Luft vorzeitig sterben. Es handelt sich dabei um epidemiologische Studien. Diese zeigen zwar statistische Zusammenhänge auf, ohne allerdings einen ursächlichen Zusammenhang nachweisen zu können. In vielen anderen Fällen sind irrtümliche statistische Zusammenhänge offensichtlich - beispielsweise zwischen Alter und Bauchumfang. Die meisten Menschen nehmen mit dem Alter zu. Das Altern ist aber nicht ursächlich für den größer werdenden Bauch. Es ist verantwortungslos, Menschen aufgrund solcher Studien zu verunsichern.

Was bewirken Fahrverbote für Dieselfahrzeuge unterhalb EURO 6-Norm?

Rund 12 Millionen Dieselfahrzeuge unterhalb der EURO-6-Norm sind in Deutschland zugelassen. Mit Fahrverboten könnten die Messwerte eingehalten werden. Aufgrund der vielerorts mangelnden Infrastruktur gehen Experten jedoch davon aus, dass die Autofahrer längere Strecken zur Umgehung der Städte auf sich nehmen werden müssen. Die Folge ist ein höheres Verkehrsaufkommen und Schadstoffbelastung in anderen Gebieten.

Gleichzeitig sinkt der Wiederverkaufswert der Fahrzeuge. Das trifft vor allem diejenigen, die sich nicht regelmäßig ein neues Fahrzeug leisten können. Ebenfalls werden kleine und mittlere Unternehmen sowie Handwerksbetriebe von einem Dieselfahrverbot hart getroffen. Zwar sind Ausnahmeregelungen für die Wirtschaft vorgesehen, deren Umsetzung bedeutet aber eine bürokratische Belastung für Unternehmer.

Welche liberalen Antworten gibt es?

Wir Freie Demokraten sehen die Politik in der Verantwortung. Die einfachste Art, Emissionen zu reduzieren, ist die Stauvermeidung. Seit Jahren wird nicht genug in unsere Straßeninfrastruktur investiert. Menschen und Umwelt zahlen den Preis. Umgehungsstraßen und eine digitale Verkehrsführung müssen gerade in belasteten Regionen schnell realisiert werden. Schneller, aber nicht weniger effizient ist die Optimierung von Kraftstoffen. So hat beispielsweise die Verwendung von Biodiesel zur Reduktion von CO₂-Emissionen geführt, erhöhte aber den NO_x Ausstoß. Durch das Zusammenspiel von Motorenentwicklung und modernen Kraftstoffen können wir die Umwelt am schnellsten und besten schützen. Natürlich setzen wir auch auf die konservativen Ansätze wie die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Gerade junge Menschen nutzen Carsharing, Citybikes und den ÖPNV immer selbstverständlicher. Damit Angebote attraktiver werden, brauchen wir eine bessere Vernetzung aller Verkehrsträger.