

12. Dezember 2016

Aachener Appell zur Luftreinhaltung

Elektromobilität stärker fördern – Öffentlichen Verkehr ausbauen

Der Rat der Stadt Aachen wendet sich mit dem dringenden Appell an die Bundesregierung,

- die Städte durch verbesserte Rahmenbedingungen stärker zu unterstützen, hohe Umweltstandards, eine stadtkonforme Mobilität und den Gesundheitsschutz der Bevölkerung nachhaltig sicherzustellen,
- den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs und der Elektromobilität deutlich stärker zu fördern
- und die Emittenten von Luftschadstoffen, die die jeweils vorgegebenen Grenzwerte deutlich übersteigen, mit erheblichen Sanktionen zu belegen.

Ohne entschiedene, zeitnahe Maßnahmen, die die Kommunen in ihrem Bemühen um die Reinhaltung der Luft nachhaltig unterstützen, wird die Einhaltung der in der europäischen Luftqualitätsrichtlinie vorgegebenen Immissionswerte nicht möglich sein. Am Ende werden Fahrverbote das letzte Mittel sein. Denn der Öffentliche Verkehr ist längst an seinen Kapazitätsgrenzen angekommen und wird die zusätzlichen Fahrgastzahlen nicht aufnehmen können. Alleine können die kommunalen Haushalte den notwendigen Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs nicht schultern. Und auch dem im Realbetrieb zu hohen Schadstoffausstoß modernster Dieselfahrzeuge stehen die Kommunen vollkommen machtlos gegenüber.

Bundesweit werden die Immissionswerte der europäischen Luftqualitätsrichtlinie in vielen Städten und Regionen mit insgesamt ca. 35 Millionen Einwohnern Jahr für Jahr überschritten. Allein in Nordrhein-Westfalen lag die Luftbelastung im Jahr 2015 an 44 % der Messstellen über den Grenzwerten. Seit Jahren sind insbesondere bei der Stickstoffdioxidbelastung der Luft nur noch geringfügige Rückgänge feststellbar. Vor allem in den Ballungsräumen ist Stickstoffdioxid als kritischer, gesundheitsgefährdender Luftschadstoff zu bewerten.

Kommunen ergreifen wirksame Strategien zur Luftreinhaltung.

Die Kommunen haben vielerorts engagierte Maßnahmen im Rahmen von Luftreinhaltungsplänen ergriffen mit dem Ziel, das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung nachhaltig zu verändern. Zu solchen Maßnahmen zählen vor allem der Bau von Premiumwegen für Fußgänger, der Ausbau von Radverkehrsanlagen, der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs, der Umstieg auf Elektromobilität beim Busverkehr und in den städtischen Fuhrparks, die Unterstützung von Carsharing-Konzepten und der Aufbau eines schulischen und betrieblichen Mobilitätsmanagements mit attraktiven Jobticketangeboten.

Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs ist dringend erforderlich.

Vor allem dem Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs kommt in diesem Zusammenhang eine zentrale Bedeutung zu. Um mit attraktiven Angeboten Anreize für den Umstieg auf Bus und Bahn schaffen zu können, brauchen Kommunen und Länder eine stärkere finanzielle Unterstützung durch die Bundesregierung. Überfüllte Busse, wenig Komfort und relativ hohe Fahrpreise sind im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Betriebe vielerorts Realität. Attraktive Verbindungen, kurze Reisezeiten und gute Kombinationsmöglichkeiten mit Carsharing-Angeboten und Fahrradverleihsystemen kosten in der Umsetzung Geld, das der Öffentliche Verkehr auf der anderen Seite nicht verdient. Die öffentliche Förderung des ÖPNV ist in den letzten Jahren immer weiter zurückgefahren worden. Steigende Fahrgastzahlen bei niedrigeren Zuschüssen ist eine Gleichung, die im Öffentlichen Verkehr nicht aufgeht.

Nicht-Einhaltung von Schadstoffgrenzwerten im Realbetrieb ist nicht hinnehmbar.

Mit der Einführung von Umweltzonen wurden viele Fahrzeuge, vor allem aber auch Busse und LKW, mit Partikelminderungssystemen nachgerüstet. Diese Nachrüstung hat zwar dazu beigetragen, die Feinstaubbelastung zu reduzieren, den Stickstoffdioxidausstoß der Fahrzeuge hat die Nachrüstung jedoch teilweise deutlich erhöht. Zudem werden die kommunalen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität ad absurdum geführt, wenn Hersteller Abschaltvorrichtungen für den Realbetrieb von Fahrzeugen einbauen und damit verantwortlich dafür sind, dass modernste Fahrzeuge ein Vielfaches der zulässigen Schadstoffgrenzwerte emittieren.

Deutschland muss endlich eine führende Rolle beim Ausbau der Elektromobilität einnehmen.

Auch wenn durch eine verbesserte Fahrzeugtechnik und die tatsächliche Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte eine Verbesserung der Luftqualität tatsächlich erreicht werden kann, wird dies ein eher langwieriger Prozess sein. Ohne lenkende Maßnahmen wird der turnusmäßige Austausch von Fahrzeugen erst in vielen Jahren zum Erfolg führen. Die Kommunen sind auf der anderen Seite verpflichtet, weitere Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung zu vermeiden und die Einhaltung der EU-Luftqualitätsrichtlinie zuverlässig zu gewährleisten. Deshalb muss neben den kommunalen Maßnahmen zur Luftreinhaltung auch der Ausbau der Elektromobilität zeitnah und massiv gefördert werden. Die bisher beschlossenen Kaufprämien reichen bei weitem nicht aus. Auch die Kombination einer höheren Kaufprämie mit einer Abwrackprämie für alte Dieselfahrzeuge nach französischem Vorbild oder der zusätzliche Verzicht auf die Mehrwertsteuer beim Kauf eines Elektrofahrzeuges – wie in Norwegen über Jahre praktiziert – wäre geeignet, den Markt für Elektrofahrzeuge anzukurbeln. In dem skandinavischen Land kostet heute ein E-Auto bereits deutlich weniger als das gleiche Fahrzeug mit Verbrennungsmotor.

Mit dem Erneuerbare Energien-Gesetz und der gezielten Förderung von Sonne und Windenergie hat Deutschland schon einmal bewiesen, dass eine vorübergehende staatliche Förderung einer neuen Technologie zum Durchbruch verhelfen kann. Im Sinne der Luftreinhaltung muss dieser richtige Ansatz durch eine effektive Förderung der Elektromobilität fortgeschrieben werden.