

Fahrverbote

"Dreckige Diesel dürfen nicht fahren"

Naturschützer Georg Wietschorke fordert Verkaufsverbot für Neuwagen – BUND lässt eine Klage prüfen



DAS SIEHT ALLES ANDERE ALS ÖKOLOGISCH KORREKT AUS: EINE ABGASWOLKE KOMMT AUS DEM AUSPUFF EINES AUTOS. DER BUND MÖCHTE, DASS DRECKIGE DIESEL-FAHRZEUGE VERBOTEN WERDEN.

Hamburg will ältere Diesel nicht mehr auf Teilstücken zweier Hauptverkehrsstraßen fahren lassen. Sollte Bremen so etwas auch planen – dort, wo die Luft schlecht ist?

Georg Wietschorke: Wir vom BUND halten nichts von der Hamburger Initiative. Denn keiner kann kontrollieren, ob die Fahrverbote eingehalten werden. Soll die Polizei etwa im Berufsverkehr die Wagen stoppen, Fahrzeugscheine prüfen und eventuell Anzeigen schreiben? Wie soll das funktionieren? Außerdem sind Verbote für bestimmte Strecken nicht sinnvoll, weil die älteren Diesel dann die Nebenstraßen mit gesundheitsschädlichen Stickoxiden und Feinstäuben belasten.

Der Dreck wird also nur verlagert?

Ja, die Schadstoffmenge bleibt so insgesamt gleich.

Wenn solche Fahrverbote nichts bringen, was könnte Bremen dann tun?

Hier wissen wir im Grunde noch nicht einmal, wo überhaupt in der Stadt hohe Stickoxid-Emissionen auftreten. Wir fokussieren uns immer auf den Dobben und die Nordstraße, wo gemessen wird, aber wie sieht es etwa in der Neustadt aus? Es gibt ja nur zwei verkehrsnahen Messstationen in Bremen. Man kann sich schon fragen, was die für eine Aussagekraft für die ganze Stadt haben.



Also erst einmal mehr Messstationen?

Natürlich kann man nicht die ganze Stadt mit teuren Messstellen versehen. Aber die Umweltbehörde sollte eine Emissionsprognose erstellen lassen. Die gab es 2005 schon mal, und sie zeigte anhand der Verkehrsstärken, wo genau in der Stadt hohe Schadstoffbelastungen auftreten könnten. Das sollte man dann auch für die Bürger veröffentlichen, wie es in der Lärminderungsplanung ja auch geschieht.

Umweltsenator Joachim Lohse befürwortet eine blaue Plakette für Diesel-Fahrzeuge mit geringem Stickoxid-Ausstoß. Ein guter Ansatz?

Nur, wenn die Plakette bundesweit eingeführt wird. Es macht wenig Sinn, falls jedes Land eigene Regeln aufstellt und vielleicht sogar eine spezielle Plakette einführt. Das wäre eine Katastrophe für Autofahrer, weil dann keiner mehr durchblickt, wo er noch fahren darf und wo nicht. Die Autofahrer sind ohnehin schon die Leidtragenden einer verfehlten Politik und falscher Angaben der Hersteller.

Apropos falsche Angaben: Wollen Sie wirklich eine blaue Plakette für Euro-6-Diesel, die nur auf dem Prüfstand sauber sind? Laut Umweltbundesamt geben diese Diesel auf der Straße im Schnitt sechsmal so viele Stickoxide ab wie erlaubt.

Das ist ein Skandal: Fast zwei Jahre nach dem VW-Abgasbetrug werden immer noch neue Diesel verkauft, die im Fahrbetrieb ein Vielfaches dessen ausstoßen, was erlaubt ist. Die Hersteller tricksen, die Abgasreinigung schaltet sich bei bestimmten Temperaturen ab, angeblich, um den Motor zu schützen. Leider immer noch legal, aber nicht richtig. Eine blaue Plakette dürfen natürlich nur solche Wagen bekommen, die auch im realen Fahrbetrieb die EU-Grenzwerte einhalten. Der Verkauf schmutziger Neuwagen muss sofort verboten werden.

Ein Verkaufsverbot? Da wird der Bundesverkehrsminister wohl kaum mitziehen.

Herr Dobrindt will das Problem offensichtlich aussitzen, auf Kosten unserer aller Gesundheit. Der BUND prüft deshalb, ob man auf dem Klageweg ein Verbot beim Kraftfahrtbundesamt erreichen kann. Nach unserer Auffassung ist es nicht mit EU-Recht vereinbar, dass der Stickoxidausstoß von Dieselneufahrzeugen teils massiv über dem gesetzlichen Grenzwert liegt. Es gibt zwar einige neue Diesel, die auch im Fahrbetrieb sauber bleiben. Doch die Mehrheit der Euro-6-Diesel ist dreckiger als erlaubt.

Die Verkehrsminister setzen auf Nachrüstung älterer Diesel. Was würde das kosten, und wer soll das bezahlen?

Euro-5-Diesel kann man technisch nachrüsten. Dazu müsste ein SCR-Katalysator eingebaut werden, was pro Auto ungefähr 1500 Euro kostet. Finanziell wären aus unserer Sicht in erster Linie die Hersteller dafür in der Pflicht, aber auch der Staat könnte eine Nachrüstung fördern. Er hat ja schon einmal den Einbau von Partikelfiltern mit 600 Euro unterstützt, damit Euro-3-Diesel in Umweltzonen fahren dürfen. Mit einem neuen Programm könnten Härtefälle ausgeglichen werden.

Sollte der Staat auch weiterhin Diesel-Treibstoff subventionieren?

Nein, das gehört abgeschafft. Aber ich halte es für falsch, den Diesel pauschal zu verteufeln und den Benziner zum Heilsbringer hochzustilisieren. Der hat auch seine Probleme. So wurden bei Benzinern jetzt ebenfalls erhöhte Stickoxidwerte gemessen, und wir wissen auch, dass Benzin-Direkteinspritzer extrem viel Feinstaub ausstoßen. Ein Partikelfilter ist dafür aber erst in zwei Jahren erforderlich, das heißt: Die Verbraucher, die sich jetzt im guten Glauben, sie kauften ein sauberes Auto, für einen Direkteinspritzer entscheiden, müssen ihn vielleicht in zwei Jahren nachrüsten.

Das wären dann die nächsten „Angeschmierten“?

Vermutlich. Daran zeigt sich, dass der Verbrennungsmotor eigentlich am Ende ist. Es tauchen immer neue Probleme auf, die die Industrie nicht in den Griff bekommt.

Aber was können wir jetzt in Bremen für bessere Luft tun?

Die Umweltbehörde könnte einen Wettbewerb starten, um kleinere, cleverere Vorschläge zu sammeln. Eine Idee: Die meisten Taxis fahren mit Diesel, und unter der Hand wissen wir, dass viele Fahrer den Partikelfilter durchstoßen haben, weil der sich im Stadtverkehr schnell zusetzt. Deshalb könnte man wie in Madrid ein Programm für 1000 saubere Umwelttaxen auflegen. Die fahren dann mit Erdgas oder Strom und dürfen in der Taxireihe stets an der Spitze halten. So bekommt der Fahrer mehr Kunden – und der Taxi-Unternehmer einen Anreiz, auf Diesel zu verzichten.

Die Fragen stellte Elke Hoesmann.

Georg Wietschorke

ist wissenschaftlicher Mitarbeiter beim Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND). Beim Landesverband Bremen ist der 61-Jährige seit 2001 zuständig für die Schwerpunkte Verkehr und ökologische Landwirtschaft.
