Kampf gegen Feinstaub

Diesel-Gipfel im Kanzleramt – Kommunen sollen schnell und unbürokratisch finanzielle Hilfe bekommen

DIE ZULÄSSIGEN GRENZWERTE WERDEN IN VIELEN STÄDTEN MASSIV ÜBERSCHRITTEN – AM DEUTLICHSTEN IN STUTTGART.

Berlin. Jetzt soll alles ganz schnell gehen. Bundeskanzlerin Angela Merkel (CDU) hat am Dienstag auf dem zweiten Diesel-Gipfel mit Kommunen und Landesregierungen ein Sofortprogramm vereinbart. Der Fördertopf umfasst eine Milliarde Euro. Ziel sei, drohende Fahrverbote in Städten zu vermeiden. Die Städte sollen schnell und unbürokratisch Hilfe bekommen, um „passgenaue Projekte“ umsetzen zu können. Mit dem Geld soll vor allem bei Stadtbussen sowohl die Nachrüstung mit zusätzlicher Abgasreinigungstechnik als auch die Anschaffung von Fahrzeugen mit Elektromotoren gefördert werden. Es gibt überdies unter anderem Geld für das Aufstellen von Ladesäulen. Etwa die Hälfte der Fördermittel, also rund 500 Millionen Euro, sind für diese Projekte reserviert. Die andere Hälfte soll schwerpunktmäßig in die Digitalisierung des Verkehrs, beispielsweise in Parkleit- und Fahrgastinformationssysteme, gesteckt werden.

Merkel versprach, die Bundesregierung werde nicht nur eine spezielle Anlaufstelle für die Antragsteller einrichten. Den Verantwortlichen in den Kommunen würden überdies „Lotsen“ zur Verfügung gestellt, die dabei helfen sollen, dass Anträge zügig genehmigt werden können. Die Mittel stünden unverzüglich zur Verfügung.

Bundesumweltministerin Barbara Hendricks (SPD) betonte, das Sofortprogramm sei auch als Signal für die Autobauer zu verstehen: „Die müssen jetzt in die Pötte kommen.“ Bislang gebe es keinen deutschen Hersteller, der vollelektrische Busse anbiete. Wenn die Städte jetzt tatsächlich beherzt auf E-Busse umstellten, müssten Fahrzeuge sogar aus China importiert werden – der Output des europäischen Marktführers Solaris aus Polen könnte die Nachfrage nicht befriedigen.

Auch Fritz Kuhn (Grüne), Oberbürgermeister von Stuttgart, kritisierte die Konzerne, „die ihre Probleme noch längst nicht gelöst haben“. Die deutschen Hersteller wollen ihre Diesel-Fahrzeuge mit neuer Software nachrüsten. Allerdings ist unklar, wie weit die Unternehmen mit ihren Rückrufaktionen sind und welche Effekte die neuen Programme für den tatsächlichen Abgasausstoß haben. Die ausländischen Autobauer mit einem Marktanteil von einem Drittel beteiligen sich noch nicht einmal an der Nachrüstaktion.

Berlins Regierender Bürgermeister Michael Müller (SPD) hob hervor, dass auch Taxi-Flotten auf Elektroantrieb umgestellt werden müssten. Doch die deutschen Autobauer hätten bislang kein einziges E-Taxi im Angebot. Für Hendricks ist das Sofortprogramm gleichwohl ein Instrument, um die Gerichte davon zu überzeugen, dass man es nun mit der sauberen Luft in den Städten ernst meine. Die Kommunen sind von der EU dazu verpflichtet worden, Luftreinhaltepläne zu erstellen. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat in rund 60 Fällen dagegen Klagen eingereicht: Die Pläne seien unzureichend, um insbesondere die Belastung mit Stickoxiden (NOx) zu verringern.

In allen deutschen Ballungsgebieten werden die zulässigen Grenzwerte massiv überschritten, am deutlichsten in Stuttgart. Hauptgrund sind die Abgase von Dieselfahrzeugen. Sie machen beispielsweise in München nach Angaben des dortigen Oberbürgermeisters Dieter Reiter (SPD) rund 50 Prozent der NOx-Belastung aus. Stickoxid führt zu Atemwegserkrankungen – nach Hochrechnungen der EU-Umweltbehörde sind in Deutschland jährlich mehr als 10 000 frühzeitige Todesfälle die Folge. Die DUH war bei zahlreichen Klagen erfolgreich. Immer wieder kamen die Richter zu dem Schluss, dass Fahrverbote wegen des Gesundheitsschutzes notwendig seien.

Derzeit laufen die Revisionsverfahren. Von weitreichender Bedeutung für viele Kommunen wird die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts sein, das Ende Februar sein Urteil im Verfahren gegen die Stadt Düsseldorf verkünden will.

In diesem Zusammenhang fordern Kuhn und Reiter die Einführung einer Blauen Plakette – darüber gab es beim Gipfel keine Einigkeit. Sie sei gleichwohl nötig, um zumindest pauschale Fahrverbote zu vermeiden, so der Münchner Oberbürgermeister. Denkbar wäre etwa, die städtischen Umweltzonen auszudehnen. Für besonders belastete Straßen würde dann gelten, dass sie nur von Autos mit den Blauen Plaketten befahren werden dürfen. Das könnten Benziner sein und Diesel-Fahrzeuge, die der Euro-6-Norm, dem strengsten Abgasstandard, entsprechen. Für Kuhn hätte die Blaue Plakette überdies den Vorteil, dass Auto-Käufern ihre derzeitige Unsicherheit genommen werde – die Neuzulassungen von Diesel-Pkw sind in den vergangenen Monaten eingebrochen.

Derweil fordert der Stadtwerkeverband VKU weitere Finanzhilfen. Michael Ebling (SPD), Mainzer Oberbürgermeister und VKU-Präsident, sagte, die eine Milliarde werde „für die Verkehrswende in der Fläche“ nicht ausreichen. „Eigentlich müsste jedes Jahr ein solcher Milliarden-Fonds aufgelegt werden.“ Allein die Umstellung eines Viertels der Busflotte auf emissionsfreie Antriebe koste für Mainz 30 Millionen Euro. Merkel zeigt Verständnis für diese Forderung. Der Umbau der städtischen Mobilität müsse verstetigt werden. Sie wolle dies in die Verhandlungen für die Bildung einer neuen Regierung einbringen.

Niedersachsens Umweltminister Olaf Lies (SPD) forderte ebenfalls höhere Investitionen. „Die Verstetigung der Mittel ist noch zu unkonkret. Ein echter Wechsel in der Mobilität setzt jahrelange Investitionen in Milliardenhöhe voraus.“ Nötig seien fünf Milliarden Euro pro Jahr über einen Zeitraum von zehn Jahren. Merkel hatte nach dem Diesel-Gipfel gesagt, das „Sofortprogramm“ für bessere Luft in Höhe von einer Milliarde Euro für 2018 solle verstetigt werden. Sie wolle dies einbringen in die Verhandlungen zur Bildung einer neuen Regierung.

„Die Autobauer
müssen jetzt
in die Pötte kommen.“

Umweltministerin Barbara Hendricks