

12. April 2005

Präsidium des Deutschen Städtetages beriet in Darmstadt  
Städte verlangen: Freie Fahrt auf Dauer nur noch mit  
Filter

- Schadstoffbelastung mit Bündel von Maßnahmen senken

Der Deutsche Städtetag hat Bund und Länder aufgefordert, Dieselrußfilter zunächst steuerlich zu fördern und nach einer Übergangsfrist für Autos und Lkws verbindlich vorzuschreiben. „Die Feinstaubbelastung in vielen Städten lässt sich nicht durch isolierte kommunale Schritte wie Fahrverbote oder eine City-Maut bewältigen, sondern nur durch ein Bündel von mittel- und langfristig wirkenden Maßnahmen. Statt an den Symptomen herum zu kurieren, sollte zum Schutz der Bevölkerung das Übel an der Quelle bekämpft werden. Es muss hier nach dem Verursacherprinzip gehandelt werden“, sagte die Präsidentin des Deutschen Städtetages, die Frankfurter Oberbürgermeisterin Petra Roth, heute nach einer Präsidiumssitzung in Darmstadt. Sie erinnerte daran, dass aus gutem Grund vor Jahren der Katalysator ebenfalls nach einer steuerlichen Förderung vorgeschrieben wurde.

Der Dieselruß im Straßenverkehr sei zwar nicht die Hauptursache für die Feinstaubbelastung in den Städten. Doch könnten durch nachhaltige Maßnahmen in diesem Bereich auf relativ einfache Weise die von der EU seit Januar vorgeschriebenen Grenzwerte eingehalten werden: „Bund und Länder müssen sich rasch zusammenraufen und eine intelligente Steuerförderung beschließen, die ohne neue Steuerverluste funktioniert.“ Der Städtetag begrüßte den Beschluss der Verkehrsminister, die Lkw-Maut auch auf Bundesstraßen zu erheben, die als Ausweichstrecken genutzt werden. „Konsequent wäre jedoch, die Maut auf allen Straßen einzuführen, damit nicht anderswo neue Ausweicheffekte entstehen“, erklärte Frau Roth.

Die Städtetagspräsidentin sprach sich für eine Versachlichung der Diskussion um die Feinstaubbelastung aus. Hysterie sei kein guter Ratgeber und stifte nur Verunsicherung auf allen Ebenen. Als kurzfristige Maßnahme zur Einhaltung der Grenzwerte seien in den Städten Straßensperrungen für Lkw ohne Dieselrußfilter als „letztes Mittel“ vorstellbar. Allerdings fehlten den Städten derzeit noch die rechtlichen Möglichkeiten dafür. „Bund und Länder sollten den Städten umgehend eine gesetzliche Grundlage für Fahrverbote gegen besonders schadstoffintensive Fahrzeuge verschaffen“, verlangte Petra Roth. Die von den Verkehrsministern der Länder geforderte Kennzeichnungspflicht für schadstoffarme Fahrzeuge sei hilfreich und müsse rasch realisiert werden.

Der Städtetag trat dem Eindruck entgegen, die EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie verlange bei Überschreitung der festgesetzten Grenzwerte „automatisch“ die Sperrung der betroffenen Straßen. Vielmehr müssten für die betroffenen Gebiete von den Ländern in Abstimmung mit den Städten Luftreinhaltepläne erarbeitet werden. Auf Grundlage dieser Luftreinhaltepläne müssten bei Bedarf kurzfristig wirksame Aktionspläne erarbeitet werden. „Die Länderbehörden sind dabei verpflichtet, in Abstimmung mit den Städten zu handeln“, betonte Frau Roth.

Die Städtetagspräsidentin wies den Vorwurf zurück, die Städte hätten es selbst in der Hand, die Luftqualität in den Ballungsgebieten durchgreifend zu verbessern: „Die Städte stoßen mit ihren Bemühungen an Grenzen. Sie können die Lärm- und Schadstoffbelastung durch den Straßenverkehr nicht allein in den Griff bekommen. Denn es kann niemandem daran gelegen sein, die Städte dicht zu machen und sie damit als Standorte für Wohnen, für Einzelhandel und Wirtschaft zu gefährden.“ Die Städte müssten ihren eigenen Beitrag leisten und hätten deshalb vielfach bereits verkehrslenkende Maßnahmen zur Verstärkung des Verkehrsflusses ergriffen, Lkw-Routen zur Schonung von Wohngebieten ausgewiesen, das ÖPNV-Angebot ausgebaut oder die Nachrüstung von Fahrzeugen des ÖPNV mit Dieselrußfiltern vorangetrieben. „Im kommunalen ÖPNV fahren bereits rund 50 Prozent aller Dieselfahrzeuge mit Filter. Das ist ein guter Zwischenstand“, sagte Frau Roth. Um bei der Schadstoffbelastung grundsätzlich umzusteuern, müssten aber Bund und Länder die notwendigen

steuerlichen und emissionsrechtlichen Vorgaben für Lkws und Pkws machen.