

Städte wollen atmen

Beginnen wir mit einem Missverständnis: Städte sind die Heimat von drei Viertel aller Menschen in Deutschland – sie sind kein Freiluft-Showroom der deutschen Autobauer. Dass dieser Eindruck dennoch entstehen kann, liegt an einer Verkehrspolitik, die nicht für Menschen gemacht wird, sondern für Autofahrer. Das zeigt sich etwa in Berlin: Knapp zwei Drittel der Verkehrsfläche stehen dort fahrenden und parkenden Autos zur Verfügung, obwohl lediglich ein Drittel aller Wege mit dem Auto zurückgelegt werden. Berlins Radfahrer hingegen müssen sich mit drei Prozent der Fläche begnügen, legen aber 15 Prozent der Wege zurück.

GREENPEACE

Das Problem

Das ist nicht nur ungerecht, sondern auch ungesund. In vielen deutschen Städten ist die Luft gefährlich schmutzig. Noch vor Feinstaub ist Stickstoffdioxid (NO₂) das größte Problem. Auch 2016 überschritten mehr als die Hälfte der offiziellen Verkehrsmessstationen in Städten den gesetzlichen Grenzwert für Stickoxid. Dieses Atemgift erhöht das Risiko für Herzinfarkte, Asthma und Herz-Kreislauf-Erkrankungen. Alleine in Deutschland verursachen Stickoxide mehr als 10.000 vorzeitige Todesfälle pro Jahr. Viele Anwohner wollen die seit Jahren bestehende Gesundheitsgefahr nicht länger hinnehmen und klagen gegen Städte und Gemeinden. Inzwischen ist auch die EU-Kommission alarmiert. Weil die Bundesregierung zu wenig tut, um die gefährlich hohen Werte zu senken und so die Gesundheit der Bevölkerung zu schützen, hat die Kommission ein Verfahren gegen Deutschland eingeleitet. Wird die Luft nicht rasch besser, drohen empfindliche Geldstrafen.

Die Ursache

Das Stickoxidproblem ist ein Dieselpromblem. Eingebrockt haben es uns die Hersteller. Zwei Drittel der verkehrsbedingten Stickoxide stammt aus Dieselmotoren. Vor allem Diesel-PKW stoßen auf der Straße weit mehr davon aus als erlaubt. Anfang Januar erst zeigte eine Analyse des Forscherverbands ICCT mit Daten des Kraftfahrtbundesamts: Die meisten modernen Diesel der Euro 6 Klasse sind nur im Labor sauber. Auf der Straße stoßen sie mit durchschnittlich 500 Milligramm pro Kilometer ein Vielfaches des erlaubten Grenzwerts (80 Milligramm) aus. Es ist die Erklärung eines vermeintlichen Mysteriums: Während uns die Hersteller weismachen, dass Autos immer sauberer werden, bleibt die Luft in unseren Städten dreckig. Der Fortschritt bei der Abgasreinigung beschränkt sich auf die offiziellen Labortests – auf der Straße hingegen stoßen Euro-6-Diesel laut ICCT im Schnitt sogar doppelt so viel NO₂ aus, wie moderne LKW. Die Autohersteller gaukeln den Kunden saubere Autos lediglich vor.

Die Lösung

Mittelfristig müssen Städte öffentliche Verkehrsmittel und das Netz an Radwegen deutlich ausbauen. Städtische Busse, Taxen und der Warenverkehr müssen künftig mit erneuerbarem Strom betrieben werden. Kurzfristig aber lässt sich die Luftqualität nur verbessern, indem alte Diesel aus der Stadt verbannt werden. Dazu fehlt Städten und Gemeinden bislang ein praktikables Werkzeug – wie die blaue Plakette. Mit diesem derzeit diskutierten Werkzeug könnten Städte leicht dafür sorgen, dass an Tagen mit besonders hoher Luftbelastung nur weniger schmutzige Dieselaautos in die Stadt fahren dürfen. Doch der zuständige Verkehrsminister Alexander Dobrindt (CSU) und einige Bundesländer blockieren. Eine Entscheidung über die blaue Plakette soll noch vor dem Sommer fallen.

Greenpeace fordert:

- **Konsequenter Ausbau von ÖPNV und Infrastruktur für Radfahrer**
- **Elektrifizierung von Taxen und städtischen Busflotten**
- **Einführung der blauen Plakette, damit künftig die schmutzigsten Autos aus den Städten gehalten werden können**