

„Reduzierung verkehrsbedingter Schadstoffbelastungen“ - Anregungen des Verkehrsclubs Deutschland e.V. (VCD) für Städte und Kommunen

Vorbemerkung

Zwischen Luftbelastung und Verkehrsdichte besteht ein enger Zusammenhang. Daher reichen Maßnahmen, die zur Reduzierung des Schadstoffausstoßes am Fahrzeug führen, alleine nicht aus, um die Luftqualität dauerhaft zu verbessern. Gefragt sind nach wie vor die klassischen Strategien der ökologischen Verkehrspolitik:

- Anzahl der Fahrten und Transportvolumen reduzieren
- Verkehr auf umweltschonendere Verkehrsarten verlagern
- Verkehrsfluss aufeinander abstimmen und optimieren

Die im Folgenden vorgeschlagenen Maßnahmen bilden hierfür eine wichtige Grundlage. Optimale Wirkung verspricht die Bündelung verschiedener Maßnahmen, die preisliche, infrastrukturelle und organisatorische Aspekte einbeziehen. Kommunen können dabei im besonderen Maße das Verkehrsverhalten der Bürger/innen beeinflussen, auch wenn die nationale bzw. europäische Verkehrspolitik den Handlungsrahmen vorgibt.

Stärkung und Ausbau des Umweltverbundes

Die Angebotsqualität spielt eine wesentliche Rolle für die Nutzung des Umweltverbundes aus Bus, Bahn, Rad und zu Fuß gehen. Ein gut funktionierendes, an die Bedürfnisse der Menschen angepasstes Öffentliches Nahverkehrssystem sowie ein durchgängiges und sicheres Rad- und Fußwegenetz erleichtern den Verzicht auf das Auto in der Stadt.

Ausschlaggebend für die Attraktivität des Öffentlichen Verkehrs sind die Aspekte Verfügbarkeit, Zugang, Verlässlichkeit, Information, Tarife, Sicherheit und Komfort. Zusätzlich spielen hohe Umweltstandards der Fahrzeuge eine wichtige Rolle. Bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungen (Ausschreibung, Verkehrsvertrag) sollten alle diese Aspekte durch die Definition von Qualitätsstandards aufgenommen werden.

Des Weiteren kann die Kommune den Umweltverbund durch folgende Maßnahmen stärken:

- Bevorrechtigung von Bussen und Bahnen an Ampeln
- Einrichtung attraktiver Schnellbuslinien für Pendler
- Förderung kostengünstiger und moderner Straßenbahnkonzepte an Stelle von U-Bahn-Ausbau
- Schaffung eines attraktiven und sicheren Radwegenetzes
- Angebote für Bike & Ride

Öffentlicher Bereich/Verwaltung als Vorbild

Kommunen können in Sachen umweltfreundlicher Fahrzeugeinsatz als Vorreiter fungieren und damit eine Vorbildfunktion einnehmen. Folgende Maßnahmen sind dazu geeignet:

- Nachrüstung von Dieselfahrzeugen in öffentlichen Flotten mit Partikelfilter (Busse, Müllabfuhr, Straßenreinigung, usw.)
- Neuanschaffung von effizienten Euro 4-Benzinfahrzeugen, ggf. Erdgasfahrzeugen, Dieselfahrzeuge nur mit Partikelfilter
- Schulung der Fahrer in ökologischer Fahrweise
- Ausschreibung von öffentlichen Bauaufträgen mit der Vorgabe, dass Baumaschinen mit Partikelfiltern ausgestattet sein müssen

Steuerung und Lenkung des motorisierten Individualverkehrs

Bei Pkw sollten allgemein wirksame Maßnahmen zur Beschränkung und Lenkung des Verkehrs durch spezielle Maßnahmen für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß ergänzt werden:

- Gezieltes Parkraummanagement auf bestehenden Parkplätzen statt Errichtung von teuren Parkhäusern, Freiparken oder Einführung der ‚Brötchentaste‘
- Zufahrtsbeschränkungen für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß in der Innenstadt
- Benutzervorteile für schadstoffarme Fahrzeuge

Generell gilt: Wenn andere Maßnahmen nicht ausreichen, Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte zu verhindern, sind Fahrverbote für hochemittierende Dieselfahrzeuge unausweichlich. Der Luftreinhalteplan von Berlin sieht bspw. vor, dass Dieselfahrzeuge, die schlechter sind als Euro 2, ab 2008 nicht mehr in der sogenannten Umweltzone in der Innenstadt (innerhalb des S-Bahnringes) verkehren dürfen. Es ist zielführend, bei häufiger Überschreitung des Grenzwertes solche Einfahrtverbote bereits früher als 2008 zu verordnen bzw. auf alle Fahrzeuge ohne Partikelfilter auszudehnen. In schwedischen Städten gibt es bereits seit 1996 Umweltzonen, die den Verkehr mit Lkw und Bussen über 3,5 Tonnen beschränken.

Verringerung des Güterverkehrs

Trotz eines Anteils von nur ca. 10 Prozent am Stadtverkehr sind Lkw für rund 40 Prozent der verkehrsbedingten Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe verantwortlich. Daher gilt es den Güterverkehr vorrangig zu reduzieren. Geeignete Maßnahmen sind:

- Forcierung von City-Logistik-Konzepten
- Sensibilisierung der verladenden Wirtschaft durch Angebot von Spritsparkursen und Informationen über emissionsmindernde Maßnahmen (oftmals haben diese einen kostenmindernden Effekt durch reduzierten Kraftstoffverbrauch)
- Bündelung des Lkw-Verkehrs auf Trassen außerhalb von Wohngebieten

Nachhaltige Flächennutzung

Mit der Novelle des Raumordnungsgesetzes von 1997 wurde das Ziel formuliert, eine nachhaltige Siedlungs- und Raumentwicklung zu fördern, die auch verkehrsrelevante Elemente berücksichtigt. Gefordert ist daher deren konsequente Umsetzung in kommunalen Plänen und die Aufnahme verbindlicher Umweltziele:

- Forcierung des Konzepts „Stadt der kurzen Wege“
- Konzentration der städtebaulichen Nutzung an den Verknüpfungs- und Haltepunkten des Schienenverkehrs
- Vorgabe, dass neue Wohn- und Gewerbegebiete sowie besucherintensive Freizeiteinrichtungen zwingend einen ÖPNV-Anschluss erhalten, bei entsprechender Nachfrage sogar an das Schienennetz

Transparente Finanzierung zu Gunsten der städtischen Lebensqualität

Der Autoverkehr beschert den Kommunen hohe Kosten, die weder erfasst noch entsprechend zugeordnet werden. Neben den Mitteln für Straßenbau und -unterhalt gehören dazu insbesondere Posten wie Straßenbeleuchtung, -reinigung und Rettungsdienste, die zwar Teil der Grundversorgung sind, letztlich aber zum Großteil dem Autoverkehr dienen. Im Gegensatz dazu addieren die Haushälter Ausgaben für den Öffentlichen Verkehr gesondert auf, so dass dieser schnell defizitär erscheint und zu unangemessenen Mittelkürzungen einlädt. Daher ist dringend ein neuer Umgang mit den Investitionen im Verkehrsbereich erforderlich:

- Mehr Transparenz bei städtischen Ausgaben und Einnahmen für den Verkehr, klare Zuordnung von Einzelposten
- Umschichtung von kommunalen Haushaltsmitteln weg vom Autoverkehr hin zum Umweltverbund.

Beispiel Stuttgart: 2002 wurden 43 Prozent aller Wege mit dem Auto und sechs Prozent mit dem Fahrrad zurückgelegt. Das Auto zieht allerdings 55 Prozent, der Radverkehr gerade mal zwei Prozent der für den Verkehr aufgewendeten Mittel auf sich. Dabei bedeuten die Ausgaben für den Autoverkehr hohe Subventionen für das umweltbelastendste Verkehrsmittel.

Fazit: Investitionen in den Umweltverbund verbessern dauerhaft die Lebensqualität in der Stadt: weniger Staus, weniger Lärm, weniger Unfälle, sauberere Luft zum Atmen.