

Freie Fahrt in Köln – Neues Gesetz gegen Fahrverbote

Ein neues Gesetz gegen Fahrverbote

In der vergangenen Woche haben Bundestag und Bundesrat eine wichtige Gesetzesänderung beschlossen. Damit werden Fahrverbote in Köln weitgehend ausgeschlossen. Das Gesetz legt fest, dass „Verkehrsverbote von Dieselfahrzeugen wegen der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten in der Regel nur in Gebieten in Betracht kommen, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickoxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten worden ist“. Das ist in Köln nur am Clevischen Ring der Fall und bundesweit in weniger als fünfzehn Städten.

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom Frühjahr letzten Jahres sind innerstädtische Fahrverbote ausnahmsweise als letzte Möglichkeit und unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit möglich. Auf Grundlage dieses Urteils hat das Verwaltungsgericht Köln geurteilt, dass für Köln zwingend ein Fahrverbot für das gesamte Gebiet der jetzigen Umweltzone vorgeschrieben werden müsse.

Vergleichbare Entscheide sind aufgrund von Klagen der Deutschen Umwelthilfe auch in anderen Städten ergangen. Die Urteile sind überwiegend noch nicht rechtskräftig. In den Berufungsverfahren ist aber das neue Gesetz anzuwenden. Deshalb erwarte ich, dass die Berufungsinstanz das Urteil kassiert.

Saubere Luft bleibt unsere Aufgabe

Das EU-Recht gibt zur Begrenzung einer Langzeitexposition für jegliche Person in der Außenluft einen Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft als Jahresmittelwert vor. Messmethoden und Standorte sind europarechtlich gesetzlich definiert und werden in NRW korrekt eingehalten wie eine Überprüfung durch den TÜV Rheinland im vergangenen Jahr ergab.



Bundesweites Medieninteresse am Beratungsergebnis zum Immissionsschutzgesetz. Tue Gutes und rede darüber. (Foto: H.Häßler)

Liebe Leserin, lieber Leser,

als zuständiger Sprecher der CDU/CSU-Fraktion habe ich in der vergangenen Woche die Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes im Bundestag begründet und zur Verabschiedung gebracht. Gut für Köln!

Mit dem Gesetz legen wir fest, dass Fahrverbote nur dort greifen dürfen, wo erhebliche Überschreitungen des Grenzwerts für Stickstoffdioxid vorliegen. Das ist in Köln voraussichtlich nur am Clevischer Ring der Fall.

Wir setzen den europäischen Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel damit nicht außer Kraft, sondern wir definieren die Maßnahmen, mit denen wir den Grenzwert auch in Köln schnellstmöglich erreichen wollen. Dabei bestimmt das Gesetz die Verhältnismäßigkeit und benennt Fahrverbote als Möglichkeit nur bei erheblicher Überschreitung des Grenzwerts. Deshalb erwarte ich, dass die Berufungsinstanz das Urteil des Kölner Verwaltungsgerichts mit der Anordnung eines Dieselfahrverbots in der gesamten Umweltzone aufhebt.

Ihr

Bundestagsabgeordneter für den Wahlkreis Köln I

Meinen BerlinBericht können Sie auf meiner Seite karsten-moering.de bestellen. Er erscheint jeweils Samstags am Ende einer Sitzungswoche.



Auch wenn es inzwischen kritische Stimmen gibt, die die Sinnhaftigkeit dieses Grenzwerts bezweifeln, so gibt es in der internationalen Wissenschaft ein hohes Maß an Übereinstimmung, dass dieser Wert in der Öffentlichkeit zum Schutz aller Menschen, insbesondere der Alten, Kranken, Kleinkinder und Allergiker zwingend ist. Dieser Grenzwert bleibt durch die neue gesetzliche Regelung unangetastet. Wir müssen alle Anstrengungen unternehmen, ihn baldmöglichst einzuhalten.

41 Millionen für Köln - und was noch geschehen muss

Wenn Fahrverbote als Mittel zur Reduzierung der Schadstoffe nun weitgehend ausgeschlossen sind, brauchen wir andere Wege. Deshalb hat der Bund ein Programm für saubere Luft über 1,5 Milliarden Euro aufgelegt. Bisher hat Köln von diesen Bundesmitteln schon 41 Millionen Euro erhalten. Unter anderem sollen damit 119 Dieselfbusse der KVB umgerüstet werden. Wei-



tere Millionen sind beantragt. Weitere Mittel gibt auch das Land Nordrhein-Westfalen.

Gefördert werden außerdem die Beschaffung von Elektrobussen, Zuschüsse für E-Taxen und gewerblich genutzte E-Transporter, Umrüstung von Handwerkerfahrzeugen und Müllwagen, die Erneuerung der kommunalen PKW-Flotte, die Radverkehrsinfrastruktur, Beschaffung von Verkehrsrechnern zur Digitalisierung der Verkehrslenkung, Nachweissysteme für Parkplätze zur Reduzierung von Parksuchverkehr und mehr.

Seit 1990 sind die NO_x-Werte um rund 60 Prozent gesunken. Das ist weitgehend eine Folge technischer Verbesserungen an den Fahrzeugen. Die weitere Modernisierung der Fahrzeugflotte ist auch jetzt das effektivste Mittel zur Verringerung der Schadstoffe. Allerdings dauert das länger.

Mit Umtauschprämien wollen die Autohersteller auch im eigenen Interesse die Erneuerung der Fahrzeugflotte hin zu schadstoffärmeren Fahrzeugen beschleunigen. Trotzdem ist weiterhin eine Nachrüstung mit Katalysatoren sinnvoll. Inzwischen sind zunehmend Autohersteller auch bereit, solche Nachrüstungen anzubieten. Das ist insbesondere für Euro-V-PKW sinnvoll. Daimler und VW haben bereits die hundertprozentige Übernahme der Kosten für eine Hardware-Nachrüstung von



Gute Nachrichten für Kölner Diesel-Fahrer: CDU-MdB Karsten Möring an der Messstation am Clevischen Ring (Foto: Alexander Roll/EXPRESS)

Diesel-Pkw bis zu einer Höhe von 3.000 Euro zugesagt. Auch BMW hat seinen Kunden Kostenerstattungen für weitere Mobilitätsangebote in Aussicht gestellt. Gespräche mit ausländischen Fahrzeugherstellern dauern noch an.

Weitere Maßnahmen müssen auf lokaler Ebene in Köln ergriffen werden, insbesondere für die Situation am Clevischen Ring. Die Fahrspurreduzierung auf der Mülheimer Brücke im Zuge der anstehenden Baumaßnahmen wird kurzfristig ebenso Entlastung bringen wie das Transitverbot für LKW. Denn der Clevische Ring ist auch Umleitungsstrecke für die Leverkusener Brücke und damit besonders belastet.

Auch die umstrittene Busspur auf der Aachener Straße bringt Entlastung, wenn sie zum Umsteigen auf Nahverkehrsbusse führt. Dazu muss aber eine entsprechende P+R-Kapazität in Weiden gebaut werden. Jede großräumig wirkende Absenkung der Emissionen senkt auch die Immissionen an den Hotspots. Denn die kommen immer „on top“ auf die vorhandene Belastung.

Ausnahmen von Fahrverboten

Für die wenigen Fälle in Deutschland, in denen es trotz dieser Regelungen noch Fahrverbote geben sollte, möglicherweise also auch am Clevischen Ring, sieht das Gesetz Ausnahmen vor. Grundsätzlich sind alle PKW mit Euro VI ausgenommen. Fahrzeuge mit Euro IV und Euro V müssen nachgerüstet werden und einen Emissionswert von weniger als 270 mg NO_x/km erreichen. Diese Nachrüstungen werden noch entwickelt.

Ausgenommen werden weiterhin Handwerkerfahrzeuge, die öffentliche Förderung zur Nachrüstung in Anspruch nehmen oder nehmen könnten, desgleichen Lieferfahrzeuge, kommunale und private Entsorgungsfahrzeuge und natürlich Einsatzfahrzeuge von Polizei, Feuerwehr und Rettungsdiensten.

Irreführung mit „vorzeitigen Todesfällen“

Immer wieder werden Horrorzahlen von „vorzeitigen Todesfällen“, die auf das Konto von NO_x gehen sollen, in die Welt gesetzt. Um es klar zu sagen: es gibt keine Todesfälle wegen NO_x. Bei den Zahlen handelt es sich um statistische Abschätzungen des Anteils, den NO_x zusammen mit anderen Faktoren am Tod eines Menschen haben soll. Wissenschaftlich korrekt wäre die Angabe von verlorenen Lebensjahren. Solche Daten werden durch sogenannte epidemiologische Vergleichsstudien ermittelt und sind mit hohen Unsicherheitsfaktoren behaftet, da nur grob abgeschätzt werden kann, welchen belastenden Faktoren ein Mensch im Lauf seines Lebens ausgesetzt ist. Aus den Angaben des Umweltbundesamtes ergibt sich eine statistische Verkürzung der Lebenszeit um rund 18 Tage.

Da beruhigt die Nachricht, dass sich die Lebenserwartung der Deutschen in der Periode 2014/2016 um zwei Monate gegenüber der Periode 2013/2016 erhöht hat. (Quelle: destatis)

Impressum:

Sonderausgabe vom 16. März 2019
Herausgeber:
Bundestagsbüro Karsten Möring
Platz der Republik 1, 11011 Berlin
Tel.: 030/ 227-77611
Email:
karsten.moering@bundestag.de
V.i.S.d.P:
Karsten Möring MdB

