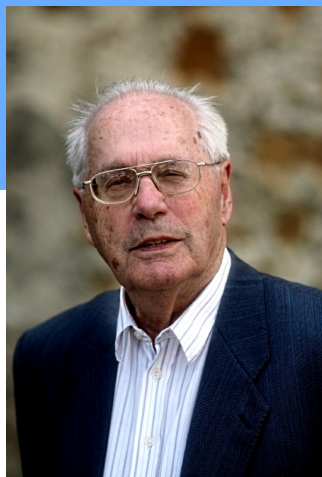


Keupers

kritischer

Kommentar



03-01-2018

März 2018

## Retten Fahrverbote unser Klima?

Über Mobilität, über die Mobilität der Zukunft, sollten, nein, müssen wir sprechen. Im Zuge der Anforderungen für den Klimaschutz hinsichtlich der Reinhaltung der Luft, werden die bisherigen Kriterien der allgemeinen Mobilität sich grundlegend verändern müssen, und das hat Folgen für Wirtschaft, Handel und Gewerbe, für die Arbeitswelt und die Gewohnheiten der Freizeit, für die Urbanisierung und die erforderliche Infrastruktur, für das Zusammenleben und die Entwicklung unserer Gesellschaft. Dabei sind diese Veränderungen in der Mobilität unabdingbar, nicht nur weil unsere Bundesregierung entsprechenden Forderungen bei der Weltklimakonferenz zugestimmt hat, sondern weil diese Forderungen das Leben auf unserem Planeten auch für die Zukunft sichern soll, wenn es auch Präsident Trump und die USA anders sehen. Um diese Klimaziele zu erreichen, die die Bundesregierung eingegangen sind, braucht es einen rigorosen Wandel bei der Mobilität in unserem Lande.

### **Aber sind Dieselfahrverbote der richtige Weg zum Klimawandel?**

Ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge in einigen Großstädten, eventuell dort auch nur auf einigen bestimmten Hauptverkehrsstraßen, sind aber dafür nur ein mehr oder weniger brauchbarer und wirksamer Weg, denn nicht die festgestellten Spitzenwerte der Luftverschmutzung an bestimmten Straßenabschnitten und nicht nur durch die Dieselfahrzeuge, sind das Problem, sondern die gesamte Verschmutzung der Luft mit Stickoxiden und Feinstaub in unserer Republik müssen entsprechend den zugesagten Richtwerten abgebaut und reduziert werden. Was außerdem bei der vorgesehenen Regelungen für Fahrverbote nicht berücksichtigt wurde, dass auch in manchen Landgemeinden mit starkbefahrender Durchgangsstraße grenzwertige Werte gemessen wurden, die zum Teil die Werte in den Städten übertreffen und dort auch ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge erlassen werden müsste.

### **Nebenwirkungen eines Fahrverbote für Dieselautos.**

Dass durch die vorgesehenen Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in den Städten erhebliche Einschränkungen für die Pendler zu erwarten sind, weil sie ihre Arbeitsstellen nicht mehr direkt ansteuern können, kann eventuell nach Meinungen der Initiatoren durch einen kostenintensiven Ausbau des ÖPNV kompensiert werden. Aber nicht nur für den im Stadtgebiet ansässigen Gewerbetreiber und dem Handel entstehen erhebliche zusätzliche Probleme.

me, sei es hinsichtlich praktischer Ausführung von Arbeitsaufträgen und/oder An- respektive Auslieferung von Waren, auch die Kundschaft wird weniger werden, besonders die aus dem ländlichem Umland. Das heißt, die Infrastruktur in den Städten wird durch die vorgesehenen Fahrverbote erheblich inhaltlich geschmälert. Dieses sollte, dieses muss bei einer Verfügung der Fahrverbote hinsichtlich der Verhältnismäßigkeit beachtet werden, denn die Städte könnten sonst langfristig gesehen, teilweise ihrer Zentralfunktion verlustig werden.

### **Eine Veränderung des Verkehrsverhaltens ist erforderlich.**

Aber wie schon eingangs angedeutet, reichen Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in einigen Städten bei weiten nicht aus, um die erforderlichen Veränderungen bei dem angestrebten Klimawandel zu erreichen. Ein breiteres Herangehen ist erforderlich. Die individuelle Nutzung von Diesel-, Benzin- und auch von Elektrofahrzeuge heutiger Bauart muss zurückgedrängt werden. Aber das erfordert in den nächsten 10 bis 15 Jahren komfortable Verkehrsalternativen zu schaffen, die den Mobilitätsbedürfnissen der heutigen Menschen entsprechen.

Gerade wenn wir über die Nachhaltigkeit von erforderlichen Maßnahmen zur Erreichung der vorgegebenen Ziele eines Klimaschutzes sprechen oder diskutieren, muss immer berücksichtigt werden, dass die Schritte nicht nur ökologische, sondern auch eine ökonomische und besonders auch eine soziale Dimension haben müssen. Wenn man jedoch meint, eine Verringerung des individuellen Verkehrs durch eine erhebliche Verteuerung des Kraftstoffes mittels Erhöhung der Mineralölsteuer erreichen zu können, oder wie die Leiterin des Bundesumweltamtes Maria Krautzberger (SPD) neulich meinte, durch eine Maut auf allen Straßen, (siehe Keupers kritischer Kommentar 11-02-2017), muss sich aber auch Gedanken machen, über die Auswirkungen auf die Arbeitswelt und die Lebensgewohnheiten der betroffenen Menschen. Eine Dezentralisierung von Arbeit wird die Folge sein, wobei die zu erwartenden digitalen Veränderungen dieses ggf. positiv begleiten werden.

### **Bei Diskussion zur Verkehrswende auf soziale Ausgeglichenheit achten!**

Wenn wir Sozialdemokraten diese zu erwartende nötige Verkehrswende in der Mobilität beraten und diskutieren wollen, sollten, ja, müssen wir die sozialen Aspekte dieser Wende ausführlich herausarbeiten und uns dafür einsetzen, dass ohne soziale Abfederung die nötigen Reformen in der Mobilität nicht erfolgen dürfen. Klimaschutz ja, aber nicht nur auf Kosten der normalen Bevölkerungsschichten, wie es einst in der Energiewende praktiziert wurde!

In diesem Sinne,

Wörrstadt, den 03. März 2018,

Heinrich Keuper