



Deutsche Sektion der International Society of Doctors for the Environment (ISDE)

Bundesgeschäftsstelle, Frielinger Str. 31, 28215 Bremen, Tel.: 0421-498 42 51, Fax: 0421-498 42 52  
E-Mail: oekologischer.aerztebund@t-online.de · www.oekologischer-aerztebund.de

## Die bundesdeutsche Verkehrspolitik geht weiter über Leichen

Zwei Meldungen zur Verkehrspolitik haben in jüngster Zeit wieder einmal verdeutlicht, dass die Große Koalition eher eine Politik für die Automobilindustrie macht als für die Bürger. Der neue Bundesverkehrswegeplan 2030 setzt trotz anderweitiger Beteuerungen erneut Schwerpunkte im Straßenbau und versäumt die Priorisierung des Schienenverkehrs. Die zweite Entscheidung zum Verzicht auf eine Blaue Plakette für Kfz mit niedrigem Stickstoffausstoß ist eine Hilfestellung für die selbstverschuldet in die Diesel-Krise geratene Autoindustrie und missachtet das Recht der Bürger auf eine gesunde Außenluft. Der Ökologische Ärztebund tritt seit fast 30 Jahren dem Primat des Kfz-Verkehrs entgegen und ist empört über die Ignoranz der Politik gegenüber den gesundheitlichen Rechten der Bevölkerung.

### Bundesverkehrswegeplan 2030

Wie das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mitteilt, umfasst der neue Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 rund 1.000 Projekte mit einem Gesamtvolumen von 269,6 Milliarden Euro. Diese teilen sich auf in 112,3 Milliarden Euro für Schienenwege, 132,8 Milliarden Euro für Bundesfernstraßen und 24,5 Milliarden Euro für Bundeswasserstraßen (BMVI 2016). Rein quantitativ ist leicht zu erkennen, dass die Mittel für den Schienenausbau nur knapp 42 % der Gesamtsumme ausmachen – gegenüber über 49 % für die Straße.

Während der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) dem BVWP 2030 auch etwas Positives abgewinnen kann, weil er erstmals eine stärkere Beteiligung des Bundes am Bau von Rad-schnellwegen vorsieht (ADFC 2016) – ohne allerdings konkrete Zahlen zu nennen, sehen andere Verbände wie z. B. der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) schwarz – insbesondere für die deutsche Klimapolitik (BUND 2016). Als einen „Anti-Klimaschutzplan“ bezeichnet der BUND in seiner Kritik den BVWP 2030. Bundesumweltministerin Barbara Hendricks hätte die Verfehlung sämtlicher Umweltziele verhindern müssen. „Die Öffentlichkeitsbeteiligung durch das Bundesverkehrsministerium war eine Farce“, sagte der BUND-Vorsitzende Hubert Weiger. Dies führe dazu, dass der BVWP dem Bundestag zahlreiche bedarfsgerechte, kostengünstigere und umweltverträglichere Alternativen vorenthalte. Bei keinem der 1.281 Fernstraßenprojekte seien vernünftige Alternativen, obwohl gesetzlich vorgeschrieben, ausreichend „ermittelt, beschrieben und bewertet“ worden. „Milliarden sollen in gefälligkeitsdemokratisch über die Republik verteilte, überflüssige Autobahnprojekte und in städtebaulich fragwürdige Ortsumfahrungen fließen. Statt in naturzerstörende Straßenneubauprojekte müssten die Mittel in die Beseitigung der größten Engpässe bei den Bahnknoten investiert werden“, sagte Weiger. „Dobrindts fahrlässige Planung führt zu mehr Treibhausgasen, mehr Flächenverbrauch, mehr Zerschneidung und zu erheblichen Rückschritten beim Schutz unserer Natur, der Landschaft und des Klimas“, so Weiger. „Die

Treibhausgase im Verkehr könnten um 7–10 Mio. Tonnen pro Jahr reduziert werden, das entspricht etwa fünf Prozent der Verkehrsemissionen. Hierzu bräuchte es die richtigen Entscheidungen in der Verkehrsplanung“, sagte Weiger. Der Verkehr sei der einzige Sektor in Deutschland, in dem die Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2015 stiegen, im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahr um 1,5 %.

### Blaue Plakette

Die Absage an die Blaue Plakette ist ebenfalls der Zusammenarbeit der beiden Ministerien für Umwelt und Verkehr geschuldet: auch in diesem Fall setzte sich das BMVI mit Hilfe der Autolobby durch. Damit werden auch in Deutschland die Auswirkungen des Dieselskandals weiterhin mit Gesundheitsschäden der Bevölkerung bezahlt.

Auf der Webseite des BMUB wird noch vollmundig die Weiterentwicklung der Umweltplaketten-Verordnung versprochen. Tatsächlich hatte die Sonderumweltministerkonferenz von Bund und Ländern mit dem vielversprechenden Titel „Automobile Abgasemissionen minimieren, Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln, Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen“ am 07.04.2016 die Bundesregierung einstimmig gebeten, eine neue Kennzeichnung für Pkw zu entwickeln, die nur wenig Stickoxide ausstoßen. Dieser Bitte wollte das BMU nachkommen und die bereits existierende Umweltplaketten-Verordnung fortentwickeln. Damit sollten Kommunen die Möglichkeit erhalten, die Luftqualität für die Bürger in den Stadtgebieten, die sehr stark mit Stickstoffdioxid belastet sind, deutlich zu verbessern. Versprochen wurde sogar noch, dass die Plaketten-Verordnung frühzeitig auf den Weg gebracht wird, um diesen Kommunen mittelfristig Planungssicherheit für ihre Luftreinhaltepläne zu geben (BMUB 2016a). Mittelfristig und stufenweise sollten hierdurch neben niedrig emittierenden Benzin-, Elektro- und Hybridfahrzeugen dann ebenfalls nur noch Dieselfahrzeugen mit niedrigen Emissionen die Einfahrt in Gebiete mit hoher NO<sub>2</sub>-Belastung erlaubt werden können (BMUB 2016b).

Was soll man sagen, offensichtlich sieht sich die Regierung bemüht, die Diesel-Automobilindustrie Deutschlands – die wohl too big to fail ist – nicht hängen zu lassen. Denn wie hätten die real existierenden Dieselfahrzeuge die gewünschten Grenzwerte einhalten können – ohne Manipulation versteht sich? Größtenteils wohl in der Tat nicht.

So ist es kein Wunder, wenn die Branche jubelt. Verbrämt als Sieg der Vernunft begrüßt der Zentralverband Deutsches Kfz-Gewerbe (ZDK) das Stoppsignal für Blaue Plakette und betont, dass die Einführung einer Blauen Plakette für Dieselfahrzeuge dazu geführt hätte, die Mobilität von über 13 Millionen Fahrern mit Diesel-Pkw einzuschränken. Dazu zählten auch fast sechs Millionen Diesel, die nach Euro 5-Norm zugelassen worden seien, so ein ZDK-Sprecher (ZDK 2016).

Durchaus etwas differenzierter äußert sich der Allgemeine Deutsche Automobil Club (ADAC) – der ja selbst vor Jahren in eine Manipulationsaffäre verwickelt war –, indem er vor allem technische Lösungen fordert. Dazu zählten die Weiterentwicklung von alternativen Antriebstechniken und der Einsatz von moderner Abgastechnologie. Alleine damit könnten die Hersteller laut ADAC die Stickoxide bis zu 90 % verringern. Der ADAC spricht sich zudem dafür aus, dass öffentliche Einrichtungen bei der Anschaffung neuer Fahrzeuge alternative Antriebe bevorzugen sollten. Hierfür wäre ein technologieneutrales Förderprogramm von Bund und Ländern hilfreich. Vor allem diejenigen Fahrzeuge sollten sauberer werden, die eine besonders hohe innerstädtische Fahrleistung haben. Pendler gehören mit ihren Autos in der Regel nicht dazu. Stattdessen bieten sich Fahrzeuggruppen an, die überwiegend in Städten unterwegs sind, etwa Taxis, Busse des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder kommunale Fahrzeuge (ADAC 2016).

Sicher alles sinnvolle Forderungen, doch wie lange soll das alles dauern? Und wie lange noch soll der Bürger insbesondere in den stark belasteten Zonen diese langjährige Untätigkeit mit seiner Gesundheit bezahlen?

Ganz im Sinne auch des Ökologischen Ärztbundes hat sich die Deutsche Umwelthilfe (DUH) durch die von ihr erstrittenen Urteile um die Gesundheit der Bevölkerung verdient gemacht, wenn auch die Umsetzung der Urteile immer wieder verzögert wird. Die Einführung einer Blauen Plakette hätte, wie das BMUB selbst ausführt, die Handlungsmöglichkeiten der Kommunen erhöht. Die DUH macht aus ihrer Enttäuschung keinen Hehl und konstatiert, dass trotz etwa 10.400 vorzeitiger Todesfälle und mehrerer Hunderttausend Erkrankungen durch das Dieselabgasgift Stickstoffdioxid sich die Autokonzerne in Sachen Luftreinhaltung einmal mehr durchgesetzt haben. Die DUH will nun weiterhin die Durchsetzung der Luftqualitätsgesetze durch Entscheidungen nationaler Gerichte erreichen.

Die Entscheidung von Bundesumweltministerin Barbara Hendricks zum Stopp der Blauen Plakette komme für die Deutsche Umwelthilfe (DUH) allerdings nicht überraschend. Seit Aufdeckung der Dieselabgasaffäre durch die amerikanische Umweltbehörde im September 2015 bei Volkswagen und der Ausdehnung der Ermittlungen im April 2016 auf die Daimler AG, verhindere die Bundesregierung systematisch die Offenlegung der betrügerischen Aktivitäten der Autobauer. Ebenso verzichte die Regierung auf die Durchsetzung wirksamer Maßnahmen, um die Belastung der Atemluft mit Dieselabgasen auf den zulässigen Wert abzusenken.

Während das Umweltbundesamt seit Monaten Fahrverbote für Dieselfahrzeuge fordert, ignoriere Bundesumweltministerin Hendricks den Rat ihrer Fachbehörde und verzichte einmal mehr auf einen Konflikt mit Alexander Dobrindt, dem Vertreter der Automobilindustrie im Bundeskabinett.

Während in den USA Fahrzeuge stillgelegt werden, die nach einem Rückruf die Grenzwerte auf der Straße nicht einhalten, verzichte Dobrindt auf jegliche Vorgaben für die NO<sub>x</sub>-Emissionen bei den aktuell durchgeführten amtlichen Rückrufen wie auch bei den sogenannten freiwilligen Serviceaktionen. Damit werden Millionen betroffener Dieselfahrzeuge auch weiterhin mit bis zu 40-fachen Grenzwertüberschreitungen bei den Stickoxidemissionen die Luft in unseren Städten vergiften (DUH 2016).

### Fazit

Das traurige Fazit muss also lauten, die Verkehrspolitik in Deutschland bleibt dem Primat des Autoverkehrs verpflichtet – auch auf Kosten der Gesundheit großer Teile der Bevölkerung. Eine Politik für den Bürger sieht anders aus.

*Dipl.-Geol. Erik Petersen  
Mitglied im Erweiterten Vorstand*

### Nachweise

ADAC – Allgemeiner Deutscher Automobil Club (2016): Alternativen zur blauen Plakette nutzen, PM 10.08.2016, München.

ADFC – Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (2016): Großer Schritt für smarte Mobilität, Radschnellwege im Bundesverkehrswegeplan!, PM 3.8.2016, Berlin.

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2016b): Austausch zur Einführung einer Stickstoff-Plakette, 02.06.2016, [www.bmub.bund.de/service/mediathek/fotos/detailview/?tx\\_cpsbmugallery\\_pi1%5BshowUid%5D=50302](http://www.bmub.bund.de/service/mediathek/fotos/detailview/?tx_cpsbmugallery_pi1%5BshowUid%5D=50302), Zugriff: 10.8.2016).

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2016a): Für sauberere Luft in Deutschlands Städten, Stand: 10.04.2016, [www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/luftreinhaltung/umweltzonen-umweltplakette/no2-plakette/](http://www.bmub.bund.de/themen/luft-laerm-verkehr/luftreinhaltung/umweltzonen-umweltplakette/no2-plakette/), Zugriff: 10.08.2016).

BMUB – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (2016b): Austausch zur Einführung einer Stickstoff-Plakette, Stand: 02.06.2016, [www.bmub.bund.de/service/mediathek/fotos/detailview/?tx\\_cpsbmugallery\\_pi1%5BshowUid%5D=50302](http://www.bmub.bund.de/service/mediathek/fotos/detailview/?tx_cpsbmugallery_pi1%5BshowUid%5D=50302), Zugriff: 10.08.2016).

BMVI – Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Kabinett beschließt Bundesverkehrswegeplan 2030, PM 3.8.2016, [www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/129-dobrindt-bvwp-2030.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen\\_node.html%23id229630](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2016/129-dobrindt-bvwp-2030.html?linkToOverview=DE%2FPresse%2FPressemitteilungen%2Fpressemitteilungen_node.html%23id229630), Zugriff: 10.08.2016.

BUND – Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (2016): Bundesverkehrswegeplan ist rechtswidrig und klimapolitisch fahrlässig, PM 03.08.2016, Berlin.

DUH – Deutsche Umwelthilfe (2016): Deutsche Umwelthilfe zum Stopp der „Blauen Plakette“: Bundesminister Alexander Dobrindt und Barbara Hendricks haben ein Herz für Dieselstinker, PM 10.08.2016, Berlin.

ZDK – Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (2016): Kfz-Gewerbe begrüßt Stoppsignal für Blaue Plakette, PM 10.08.2016, Bonn.