

## Standpunkt

### Fahrverbotszonen (Umweltzonen und Dieserverbote)

Gesundheitsschutz hat für den ADAC einen hohen Stellenwert. Zur Verbesserung der Luftqualität wurden immer mehr Zonen mit Fahrverboten für bestimmte Fahrzeuge eingeführt – ohne spürbaren Erfolg. Um die Luftbelastung in den Städten zu reduzieren und eine massive Ausweitung von Fahrverboten zu vermeiden, müssen zunächst alle technischen Möglichkeiten und verkehrstechnischen Optimierungen zur Emissionsminderung ausgeschöpft werden.

#### Rechtliche Grundlagen

Die EU hat 1999 eine Richtlinie zur Luftqualitätsverbesserung erlassen, wonach die Luftbelastung mit Feinstaub (PM<sub>10</sub>, Partikel mit einem Durchmesser <10 µm) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) bestimmte Grenzwerte nicht überschreiten darf. Nationale Regierungen sind verpflichtet, Maßnahmen zur Luftqualitätsverbesserung zu ergreifen. In Deutschland wurden hierzu Luftreinhaltepläne erarbeitet. Häufig werden von Städten Zonen mit Fahrverboten als Maßnahme eingesetzt. Grenzwerte:

- PM<sub>10</sub>: Jahresmittelwert: 40 µg/ m<sup>3</sup>;  
Tagesmittelwert: 50 µg/m<sup>3</sup>;  
max. 35 Überschreitungen/Jahr
- NO<sub>2</sub>: Jahresmittelwert: 40 µg/m<sup>3</sup>;  
Stunden-Mittelwert: 200 µg/m<sup>3</sup>;  
max. 18 Überschreitungen/Jahr

#### Mobilitätsbeschränkungen abwägen

Statt Fahrverboten sollten erst alle anderen Maßnahmen ausgeschöpft werden. Umweltzonen schränken die Mobilität betroffener Autofahrer erheblich ein, obwohl die Technologie zur Verfügung steht, mit vertretbarem Aufwand den Schadstoffausstoß an der Quelle wirksam zu verringern. Emissionen sollten nachhaltig gemindert und Mobilität so gut wie möglich erhalten werden. Zur NO<sub>2</sub>-Grenzwerteinhaltung sollte der „Ansatz an der Quelle“ gewählt und der Schadstoffausstoß der Fahrzeuge gesenkt werden. Die tatsächlichen Abgase Betrieb (RDE) dürfen den bei der Zulassungsprüfung limitierten Schadstoffausstoß nicht um ein Vielfaches übersteigen.

#### PM<sub>2,5</sub> statt PM<sub>10</sub>

Der Fokus sollte auf den Schadstoff PM<sub>2,5</sub> (Partikel mit einem Durchmesser unter 2,5 µm) gelegt werden. Partikel dieser Größe sind besonders

gefährlich für die Gesundheit. Auch größere Feinstaubpartikel wie PM<sub>10</sub> und Stickstoffdioxid stellen eine Belastung dar, doch die gesundheitliche Relevanz von PM<sub>2,5</sub> ist deutlich höher.

#### Politik und Industrie in der Pflicht

Zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte muss die Luftbelastung reduziert werden. Die Gesundheit der Bevölkerung steht im Vordergrund und hat Vorrang vor individuellen Mobilitätsbedürfnissen. Technische Maßnahmen und verkehrliche Optimierungen sind auszuschöpfen, um Fahrverbote zu vermeiden. Großflächige Fahrverbote sieht der ADAC als unverhältnismäßig an. Ob lokale Fahrverbote sinnvoll und verhältnismäßig sind, muss anhand der Gegebenheiten vor Ort abgewogen werden. Wenn lokale Fahrverbote ausgesprochen werden, sollten seitens Politik und Automobilindustrie Kompensationsmöglichkeiten, finanzielle Anreize oder Fördermaßnahmen für betroffene Autofahrer geschaffen werden.

#### Maßnahmen für bessere Luft

- Aus- und Nachrüstung von Diesel-Fahrzeugen mit wirksamer NO<sub>x</sub>-Minderungstechnik, die im realen Betrieb die Emissionen deutlich verringert,
- Verkehrsverflüssigung durch Einsatz adaptiver Verkehrssteuerung und intelligenten Verkehrsleitsystemen,
- ein attraktiver ÖPNV mit Bus und Bahn,
- Nutzung alternativer Antriebe, insbesondere in Fahrzeugflotten mit hoher innerstädtischer Fahrleistung,
- Unterstützung des Fuß- und Radverkehrs,
- Aus- und Nachrüstung von Baumaschinen, Off-Road Fahrzeugen, Schiffen etc. mit Rußpartikelfiltern und Systemen zur Stickoxidminderung.