Antrag 284/II/2019
KDV Steglitz-Zehlendorf
Der Landesparteitag möge beschließen:

Ein funktionierender Luftreinhalteplan für Berlin ist notwendig!

Die im Luftreinhalteplan für Berlin (Senatsbeschluss vom 23.7.2019) beschlossenen Maßnahmen sind bei weitem nicht ausreichend, um in Berlin die Luftqualität zu verbessern.

- Wir fordern daher ein zonales Verbot für Dieselfahrzeuge unterhalb der Euronorm 6 im gesamten Innenstadtbereich.
- Wir fordern, dass der Senat eine Gesetzesinitiative über den Bundesrat auf den Weg bringt, durch die Autohersteller zur Hardware-Umrüstung überwiegend auf deren Kosten verpflichtet werden.
- Wir fordern ebenfalls eine Gesetzesinitiative des Senat zur Schaffung einer bundesgesetzlichen Rechtsgrundlage für Fahrverbote, z.B. über eine „blaue Plakette".
- Die Berliner sozialdemokratischen Bundestagsabgeordneten werden aufgefordert, entsprechende Initiativen zu den beiden vorstehenden Punkten im Bundestag auf den Weg zu bringen.
- Wir fordern, Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im Innenstadtbereich einzuführen.
- Wir fordern die Einführung eines 365 €-Tickets zur Stärkung des ÖPNV.
- Wir fordern die Einführung einer emissionsabhängigen City-Maut.

Begründung

Nach Angaben der Europäischen Umweltagentur [EEA Air Quality Report 2018] starben in Deutschland im Jahr 2015 13.100 Menschen vorzeitig aufgrund der Luftbelastung mit NO2 und 62.300 Menschen aufgrund der Feinstaubbelastung. Das Umweltbundesamt (UBA) hat mit einer im März 2018 veröffentlichten Studie verdeutlicht, dass – bezogen auf das Jahr 2014 – bereits bei Konzentrationen deutlich unterhalb der erlaubten Emissionswerte etwa 6.000 vorzeitige Todesfälle sowie 437.000 der Diabetis-Erkrankungen und 439.000 der Asthmaerkrankungen der NO2-Belastung in der Atemluft zuzurechnen waren.
Seit November 2015 geht die Deutsche Umwelthilfe (DUH) mit einer Klagewelle gegen die Luftreinhaltepläne deutscher Städte wegen dauerhafter Überschreitung der Stickoxid-Grenzwerte vor. (Erlaubt ist nach europarechtlichen Vorgaben ein Jahresmittelwert vom 40 ug NO2/m in der Luft.) Auch beim Verwaltungsgericht Berlin wurde eine entsprechende Klage eingereicht. Am 09.10.2018 wurde gerichtlich entschieden, dass Fahrbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge bis Abgasnorm Euro 5 zur schnellst-

Empfehlung der Antragskommission
Erledigt durch tätiges Handeln (Konsens)

möglichen Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte bis zum 31.03.2019 in den Luftreinhalteplan des Landes Berlin aufgenommen und umgesetzt werden müssen. Dabei hat das Verwaltungsgericht 11 Straßenabschnitte genannt, an denen diese Fahrbeschränkungen alternativlos sind und Prüfaufträge für 117 weitere Straßenabschnitte ausgesprochen.
Am 23.07.2019 hat der Senat – deutlich verspätet – einen neuen Luftreinhalteplan für Berlin beschlossen. Im einzelnen wurden folgende Maßnahmen festgelegt: Durchfahrtverbote auf acht Straßen für Dieselfahrzeuge bis einschließlich Euronorm 5; Anordnung von Tempo 30 für 33 Straßen mit 59 hochbelasteten Straßenabschnitten; Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung von 40 % auf 75 % innerhalb des S-Bahn-Rings; Nachrüstung mit Stickoxidfiltern und Flottenerneuerung bei Linienbussen und kommunalen Fahrzeugen, Umstieg von Dieselbussen auf Elektrobusse bei der BVG.

Die Maßnahmen sind bei weitem nicht ausreichend, um in Berlin als eine der am stärksten belasteten deutschen Städte die Luftqualität wieder ausreichend zu verbessern. Mit mehr als 70 % verursachen Diesel-Pkw den höchsten Beitrag an NOX-Emissionen im Stadtverkehr. Die Länge der vorgesehen Durchfahrtverbote für Dieselfahrzeuge beträgt hingegen lediglich 2,9 km, was 0,05 % des insgesamt 5.453 km langen Straßennetztes in Berlin entspricht.

Eine solche Maßnahme wäre auch verhältnismäßig, da der Umtausch bzw. die erforderlichen Nachrüstungen selbstverständlich auf Kosten der Autohersteller*innen erfolgen müssen. Erschreckend ist in diesem Zusammenhang die Haltung der Bundesregierung, die – auch nach Bekanntwerden des sog. Dieselskandals – nicht zwingend die Automobilhersteller*innen in die Pflicht nimmt, sondern an diese nur die Erwartungshaltung richtet, Hardware-Umrüstungen auf eigenen Kosten zu übernehmen. Eine Haltung, wie sie im aktuellen Koalitionsvertrag des Bundes zum Ausdruck kommt – Inanspruchnahme der Autohersteller*innen nur auf freiwilliger Basis sowie keine Schaffung einer Rechtsgrundlage für Fahrverbote z. B. über eine blaue Plakette – darf sich mit sozialdemokratischer Regierungsbeteiligung nicht wiederholen.

Zu kritisieren ist ferner, dass der Luftreinhalteplan Berlins sich bei der Einführung von Tempo 30 lediglich auf die Straßenabschnitte beschränkt, die in dem Urteil des Verwaltungsgericht Berlins explizit vorgegeben wurden, so dass für zahlreiche Straßen, die 2018 im Jahresmittel deutliche Grenzwertüberschreitungen aufwiesen, keinerlei Maßnahmen zur Stickoxid-Belastung eingeplant sind. Eine erhöhte Wirksamkeit von Tempo 30 zur Stickoxidverringerung und damit verbundene weitere Lenkungsef-

fekte (Verringerung des innerstädtischen Durchgangsverkehrs, Durchsetzung der im Mobilitätsgesetz verankerten Vorrangstellung des Radverkehrs) kann sich unseres Erachtens nur entfalten, wenn Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit im Innenstadtbereich eingeführt wird.