

Umweltzonen

Berlin, Hannover und Köln haben mit Jahresbeginn Umweltzonen mit Zufahrtsbeschränkungen für die Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 eingeführt. Weitere Städte sind diesem Beispiel im Laufe des Jahres gefolgt. Die Städte reagieren mit den Luftreinhalte- und Aktionsplänen auf die Vorgaben, die aus den europäischen Rahmenrichtlinien resultieren. Es wird sich zeigen, dass mit diesen Maßnahmen kaum eine messbare Wirkung hinsichtlich der Verringerung der Feinstaubbelastung (PM10) erzielt werden kann. Zu gering ist der Einfluss des betroffenen Fahrzeugkollektivs und zu hoch sind die nicht kontrollierbaren Einflüsse der Hintergrundbelastung und der Meteorologie. Ohnehin ist die Feinstaublage seit dem außergewöhnlich trockenen Sommer 2003 einigermaßen entspannt.

Nicht entspannt können jedoch die Kommunen den NO₂-Grenzwerten, die ab 2010 verbindlich gelten werden, gegenüberstehen. Wie die Messungen der Landesämter nämlich deutlich zeigen, wird dieser Grenzwert vielerorts derzeit nicht eingehalten. Die von mancher kommunaler Fachverwaltung vertretene Meinung, die Umweltzonen werden, wenn schon nicht gegen Feinstaub, dann doch gegen NO₂ wirken, ist unsinnig. Dieselmotoren der Abgasnormen EURO 2 bzw. EURO 4 emittieren mehr NO₂ als Motoren der Abgasnormen EURO 2 oder 1. Umweltzonen sind hier mitunter kontraproduktiv.

Wenn jedoch die Umweltzonen nicht zu den erforderlichen Wirkungen führen werden, wie kann dann zielgerichtet eine Reduzierung von NO₂ erzielt werden? Eigentlich ist die Ratlosigkeit jenseits der Zufahrtsbeschränkungen überraschend. Als ob es nicht auf der Hand läge, dass Stop-and-Go und die ständigen Lastwechsel von Fahrzeugen, die in der Regel deutlich mehr als eine Tonne wiegen, zu hohem Kraftstoffverbrauch und vermehrten Schadstoffemissionen führen. Als ob in den vergangenen 50 Jahren keine Erfahrungen mit verkehrsplannerischen und verkehrstechnischen Lösungen gesammelt werden konnten.

Welche Lösungen dies sein könnten, ist schnell aufgeschrieben. Trotz all der kurzfristigen Nöte ist und bleibt langfristig die nachhaltige Siedlungsentwicklung und vernünftige Verkehrsentwicklungsplanung ohne MIV-Verhinderungsstrategien von Bedeutung. Neu wäre in diesem Zusammenhang, wenn sich die Kommunen zu den Zielen, die sie vollmundig proklamieren, auch bekennen würden, indem sie diese konkretisieren und insbesondere in einem Qualitätsmanagement kontrollieren. Mittelfristig sollte weiterhin an



**Univ.-Prof. Dr.-Ing.
Bernhard Friedrich**

Leiter des Instituts für Verkehr und
Stadtbauwesen an der Technischen
Universität Braunschweig

Leiter des FGSV-Arbeitsausschusses
„Verkehrsbeeinflussung innerorts“ (AA 3.3)

Mitglied des Wissenschaftlichen Beirats
dieser Zeitschrift

einer Förderung des Umweltverbundes gearbeitet werden, ohne die Fußgänger und Radfahrer zu vergessen, nur weil diese keine große Lobby haben.

Kurzfristig wirksam und für die Lösung der aktuellen Probleme relevant ist die verträgliche Abwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs, also die Führung der Verkehrsströme, um zu bündeln, und die Verstetigung des Verkehrsflusses dort, wo gebündelt wurde.

Das kommt einem bekannt vor, könnte doch mit diesem Programm der alte Stadtfahrplan gemeint sein, der mit koordinierten Festzeitsteuerungen gleichmäßigen Verkehrsfluss, verlässliche Reisezeiten und dadurch die Bündelung des Verkehrs bewirkt. Tatsächlich zeigen auch neue Untersuchungen, dass das alte Rezept nicht veraltet ist. So konnte nicht nur in meiner Forschung wissenschaftlich nachgewiesen werden, dass bei Netzbetrachtung Festzeitsteuerungen mit passender Freigabezeitaufteilung und guter Koordination gegenüber lokalen verkehrabhängigen Steuerungen im Vorteil sind, wenn es um Reisegeschwindigkeiten, Anzahl der Halte und um Schadstoffemissionen geht.

Natürlich sind diese Ergebnisse kein Allheilmittel und lokale Randbedingungen, insbesondere die ÖPNV-Bevorrechtigung, mögen andere, verkehrabhängige Lösungen erfordern. Die Erkenntnisse sollten jedoch in einen Abwägungsprozess einbezogen werden, in dem die Anforderungen aller Beteiligten erfasst und bewertet werden. Rein sektorale Herangehensweisen sind hier nicht hilfreich.

Bei allem Aktionismus, den die europäischen Richtlinien entfacht haben, ist anzuerkennen, dass durch die eindeutige Vorgabe der Grenzwerte und die fortlaufende Messung der Schadstoffemissionen klare Ziele verfolgt und überprüft werden. Wenn dies dazu führt, dass im oben genannten Sinne Verkehrsplanungstugenden und die Erfahrung von Verkehrsingenieuren wieder modern werden, werden diese Vorgaben viel Positives bewirken.

Ihr

Bernhard Friedrich