

Stefanie Schmidt

Sollten in Bonn Diesel-Fahrverbote eingeführt werden, um die Stickstoffdioxid-Emissionen zu reduzieren? Eine rollengebundene Podiumsdiskussion

Die Abbildung des Konflikts um Diesel-Fahrverbote in deutschen Innenstädten in Form einer Podiumsdiskussion dient der Bewusstwerdung der Komplexität des exemplarischen Entscheidungsproblems im Spannungsfeld von Ökologie und Ökonomie. Die Schülerinnen und Schüler setzen sich mit repräsentativ ausgewählten Akteuren des Konflikts sowie ihren Interessen auseinander, um die Auswirkungen der politischen Entscheidung multiperspektivisch erfassen zu können und in ihrer Urteilsfindung eine Bandbreite von relevanten Kriterien zu berücksichtigen.

Didaktisch-methodische Hinweise

In vielen deutschen Städten und Ballungsgebieten werden die EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) regelmäßig überschritten. Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) reichte deshalb im Jahr 2015 Klage gegen mehrere für die Luftreinhalteplanung zuständige Bundesländer ein und bekam bereits in diversen Fällen Recht zugesprochen. Fahrverbote seien grundsätzlich erlaubt und umzusetzen, wenn nicht andere Maßnahmen kurzfristig zu einer ausreichenden Verbesserung der Luftqualität führten. Auch angesichts der Klage der Europäischen Kommission gegen Deutschland und fünf weitere europäische Länder wächst der politische Druck für weitere Luftreinhaltemaßnahmen zu sorgen – und damit steigt die Gefahr von Fahrverboten in deutschen Städten.

Das vorliegende Unterrichtsvorhaben greift die Debatte um Fahrverbote auf der Ebene der Kommunalpolitik auf und beleuchtet die verschiedenen Perspektiven und Urteilkriterien. Die Unterrichtsreihe knüpft an das Inhaltsfeld 1 „Marktwirtschaftliche Ordnung“ an und zeigt exemplarisch bestehende Interessenkonflikte zwischen ökologischen bzw. sozialen und wirtschaftlichen Ansprüchen auf. Die Unterrichtseinheit verfolgt das Ziel, die Urteilskompetenz der Lernenden zu erweitern: Exemplarisch beurteilen sie die politische Entscheidung von Fahrverboten aus der Perspektive von (politischen) Akteuren, Adressaten und dem System (Urteilskompetenz UK4) (vgl. KLP NRW 2014, S. 23 f.). Darüber hinaus beurteilen sie die Handlungschancen und

-alternativen sowie mögliche Folgen und Nebenfolgen der Maßnahme (UK5). Ein weiterer Schwerpunkt liegt auf der Erweiterung der Handlungskompetenz. In der Unterrichtseinheit trainieren die Lernenden zudem Formen demokratischen Sprechens und demokratischer Aushandlungsprozesse (Handlungskompetenz HK2). Hierbei übernehmen sie fach- und situationsbezogen sowie adressatengerecht die ihnen zugewiesenen Rollen (HK3).

Die Fokussierung auf die Situation in der Stadt Bonn ermöglicht eine hohe Praxisorientierung. Durch den hohen Grad an Exemplarität lässt sich die Debatte auch auf andere Städte übertragen. Exemplarisch ausgewählt wurden fünf Positionen, welche die verschiedenen Interessengruppen der öffentlichen Diskussion widerspiegeln. Den Positionen lassen sich unter Rückgriff auf das Material Argumente zuordnen, welche sowohl die Kategorien „Effizienz“ und „Legitimität“ als auch die unterschiedlichen Sichtweisen „Politische Akteure“, „Adressaten“ und „System“ abdecken (vgl. Massing 2003, S. 97). Somit bieten die Rollenkarten und das Material trotz ihrer Reduzierung die Voraussetzung für eine kontroverse und multiperspektivische Diskussion.

Um die umstrittene Lösung der Diesel-Fahrverbote zur Bewältigung des Problems der Stickoxid-Belastung in deutschen Städten zu behandeln, wurde die Methode der rollengebundenen Podiumsdiskussion gewählt. Zur Gestaltung ihrer Argumentation schlüpfen die Lernenden in die Rolle gesellschaftlicher oder politischer Handlungsträger/innen und tragen somit die aktuelle

Auseinandersetzung mit dem Anspruch auf Realitätsnähe ins Klassenzimmer (vgl. Hufer 2007, S. 132; Deichmann 2010, S. 166).

Nach der gemeinsamen Lektüre der Situationsbeschreibung *M1* bereiten sich die Schülerinnen und Schüler auf die Diskussion vor und erarbeiten mit *M3* ihre Argumentation aus Sicht ihrer Rolle *M2a* – hier exemplarisch die Rolle der Vertreterin der Bürgerinitiative „Reuterstraße: Fahrverbote jetzt!“¹ – und auf Basis verschiedener Materialien *B1-B10*. Die für die Rollen jeweils zentralen Kriterien werden den Lernenden vorgegeben, um sie zu einer möglichst ausdifferenzierten und mehrdimensionalen Argumentation anzuregen. Durch eine möglichst hohe Schnittmenge der Kriterien wird gewährleistet, dass die Lernenden in der Diskussion aufeinander eingehen können und ihre Argumente nicht bloß mit einem „Ja, aber...“ aneinanderreihen. In der sich an die Diskussion anschließenden Auswertung soll offengelegt werden, dass die Rollen sich zwar teilweise auf dieselben Urteilkriterien beziehen, die Schülerinnen und Schüler sie aber für sich auslegen und / oder jeweils anders gewichten.

Aus jeder Gruppe nehmen zwei Personen an der Podiumsdiskussion teil, die übrigen Lernenden bekommen den Beobachtungsauftrag *M4*, die Argumente eines Diskutierenden zu notieren, dessen Position bzw. Argumente sich von der zuvor erarbeiteten Rolle unterscheiden. Dies dient in einer ersten Annäherung dem Erkenntnisprozess, dass die Unterschiedlichkeit von Urteilen neben der Informationsbasis im Wesentlichen davon abhängt, welche Sichtweise eingenommen wird (vgl. Massing 1997, S. 125).

Vertieft wird dies in der oben bereits angeführten Aus-

wertungsphase, in der die Beobachtungsgruppen die aufgezeichneten Argumente der jeweiligen Positionen vorstellen. Die Lernenden entwickeln gemeinsam ein Schaubild, indem sie die Argumente den passenden Kriterien zuordnen und an die Pinnwand heften. Das Sichtbarmachen der Kriterien dient dazu, die Lernenden für den Prozess der Urteilsbildung zu sensibilisieren und die Begründbarkeit sowie die Berechtigung auch anderer Urteile einsehbar zu machen (vgl. Massing 1997, S. 125).

Literatur

- Deichmann, Carl (2010): Rollenspiel, in: Lange, Dirk (Hrsg.): Methoden politischer Bildung, Baltmannsweiler: Schneider Verlag Hohengehren, S. 164-171
- Hufer, Klaus-Peter (2007): Podiumsdiskussion, in: Reinhardt, Sibylle / Richter, Dagmar (Hrsg.): Fachmethodik: Politik-Methodik. Handbuch für die Sekundarstufe I und II, Berlin: Cornelsen, S. 132-134
- Massing, Peter (2003): Kategoriale politische Urteilsbildung, in: Kuhn, Hans-Werner: Urteilsbildung im Politikunterricht. Ein multimediales Projekt, Schwalbach/Ts.: Wochenschau, S. 91-108
- Massing, Peter (1997): Kategorien des politischen Urteilens und Wege zur politischen Urteilsbildung, in: Bundeszentrale für politische Bildung (1997): Politische Urteilsbildung. Aufgabe und Wege für den Politikunterricht, Bonn: bpb, S. 115-131
- Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen (2014): Kernlehrplan für die Sekundarstufe II Gymnasium/Gesamtschule in Nordrhein-Westfalen. Sozialwissenschaften und Sozialwissenschaften/Wirtschaft, unter: www.schulentwicklung.nrw.de/lehrplaene/upload/klp_SII/sw/KLP_GOST_SoWi.pdf; 26.5.2019

1 Weitere Rollenkarten *M2a* und Materialien zu „Unsere Argumentation“ sind demnächst online auf der Website von Politisches Lernen unter <https://dvpb-nw.de/zeitschriften/politisches-lernen> verfügbar.

**Sollten in Bonn Diesel-Fahrverbote eingeführt werden, um die Stickstoffdioxid-Emissionen zu reduzieren?
Eine rollengebundene Podiumsdiskussion**

M1 Situationsbeschreibung

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat gegen den Luftreinhalteplan Bonns Klage eingereicht. Anlass ist die hohe Luftverschmutzung in Teilen der Innenstadt. Seit Jahren wird an den Messstellen Reuterstraße und Bornheimer Straße der EU-weite Grenzwert für den Schadstoff Stickstoffdioxid überschritten. Die DUH, welche parallel gegen mehrere Bundesländer Klage eingereicht hat, möchte bewirken, dass Letztere geeignete Maßnahmen in ihre Luftreinhaltepläne aufnehmen, um die gesundheitsgefährdenden Stickoxid-Emissionen zu senken.

Als geeignete Maßnahme werden temporäre Fahrverbote für Diesel-Autos auf der Basis der blauen Umweltplakette diskutiert. Für Bonn würde dies bedeuten, dass an Tagen besonders hoher Belastung nur Autos, welche die Abgasnorm Euro 6 erfüllen, in die Umweltzone einfahren dürften.

Der Oberbürgermeister der Stadt Bonn lädt zu einer informellen Diskussion ins Stadthaus ein, um sich mit Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Positionen in Bezug auf mögliche Diesel-Fahrverbote auszutauschen.

Geladen sind folgende Gäste:

- Vertreterin der Bürgerinitiative „Reuterstraße: Fahrverbote jetzt!“
- Vorsitzender des Gewerbevereins „Bonner Unternehmer“
- Pressesprecherin des Automobilclubs ADAC, Geschäftsstelle Bonn
- Bonner Ausschussmitglied für Planung und Verkehr
- Vertreter des Bonner Umweltamts

M2a Rollenkarte: Vertreterin der Bürgerinitiative „Reuterstraße: Fahrverbote jetzt!“

Sie sind Anwohnerin der Reuterstraße und haben die Bürgerinitiative „Reuterstraße: Fahrverbote jetzt!“ gegründet, um für Ihr Recht auf saubere Luft einzutreten.

Sie haben kein Verständnis dafür, dass Politikerinnen und Politiker so lange ignorieren konnten, dass die Bewohnerinnen und Bewohner Bonns giftige Gase einatmen. Obwohl die Luftverschmutzung und die Überschreitung der Grenzwerte in Bonn schon lange bekannt sind, haben die zuständigen Behörden

keine wirksamen Gegenmaßnahmen ergriffen, sondern versucht, die Sache einfach auszusitzen. Sie sind froh, wenn das Oberverwaltungsgericht endlich ein letztes Machtwort spricht und grünes Licht für gerichtlich angeordnete Fahrverbote gibt. Sicher ist das bitter für die Besitzerinnen und Besitzer der betroffenen Diesel-Autos. Aber Diesel fahren nur einige, Luft atmen alle und sie ist zudem lebenswichtig.

Arbeitsaufträge:

1. Bereiten Sie sich mit Ihren Mitstreiterinnen und Mitstreitern auf das Treffen vor:

- Formulieren Sie Ihre Position mit einer kurzen prägnanten Begründung (M3).
- Erarbeiten Sie mithilfe der ihnen zur Verfügung gestellten Basismaterialien (B1-B5) Ihre Argumentation und halten Sie diese schriftlich fest (M3).
- Setzen Sie sich, bevor Sie in die Diskussion gehen, mit folgenden Aspekten auseinander: Welche Elemente sind für Sie von zentraler Bedeutung, welche indiskutabel? Auf welche möglichen Kompromisse könnten Sie sich einlassen? (M3)
- Bereiten Sie sich auf mögliche Gegenargumente anderer Vertreterinnen und Vertreter vor, die Ihre Position nicht teilen könnten.

2. Benennen Sie aus Ihrer Gruppe zwei Personen, die an der Diskussion teilnehmen.

M3 Unsere Argumentation

Position: Wir vertreten die Position, dass ...

Kriterium: Transparenz

(Wurde der Entscheidungsprozess der Maßnahme offengelegt und war die Umsetzung der Maßnahme für die Betroffenen absehbar und kalkulierbar?)

- *Transparenz über die Luftverschmutzung gibt es seit Jahren. Die Verwaltung wusste, dass die Grenzwerte überschritten werden. Doch trotz der zu hohen Messwerte und der wiederholten Mahnungen der Europäischen Kommission ergriffen die Behörden keine wirksamen Gegenmaßnahmen. An dieser Stelle hat man versucht, das Problem einfach auszusitzen. Die Leidtragenden sind die Anwohnerinnen und Anwohner, deren Belange keiner schützt. (s. B1-B2)*
- *Die Politik hat versäumt, die Autofahrer frühzeitig über die Situation und mögliche Maßnahmen aufzuklären, damit diese evtl. sogar schon vor dem Kauf eines Autos wissen, worauf sie sich einlassen.*

Kriterium: Vereinbarkeit mit gültigen Rechtsvorschriften

(Welche gesetzlichen Vorgaben gibt es und sind die Maßnahmen mit ihnen vereinbar?) → s. B1-B3

Kriterium: Ökonomische Wirkung

(Welche Wirkung hat die Maßnahme auf die verschiedenen wirtschaftlichen Akteure? z.B. Unternehmen, private Haushalte, Staat) → s. B2

Kriterium: Umweltschutz / Gesundheitsschutz → s. B4-B5

Weitere Aspekte:

Zentrale Elemente Ihres Standpunktes, die für Sie nicht diskutabel sind:

Verhandelbare Elemente Ihres Standpunkts / mögliche Kompromisse:

M4 Exemplarischer Beobachtungsauftrag

Beobachten Sie während der Podiumsdiskussion das *Bonner Ausschussmitglied für Planung und Verkehr*. Notieren Sie die vorgetragenen Argumente bezüglich der Frage, inwiefern in

Bonn Fahrverbote verhängt werden sollten. Wählen Sie eine Person aus, die die Argumente direkt auf die Ihnen ausgehändigten Karten schreibt (ein Argument pro Karte).



B1 Rechtsgrundlage und Grenzwerte

Das Europäische Parlament und der Rat erlassen die **Richtlinie 2008/50/EG** über Luftqualität und saubere Luft für Europa. Die notwendige Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht ist in Deutschland durch eine Anpassung des **Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)** und den **Erlass einer neuen Rechtsverordnung (39. BImSchV)** erfolgt. Demnach gelten in der Umgebungsluft für Stickstoffdioxid (NO₂) seit 2010 zwei Grenzwerte: Der Jahresmittelwert darf nicht über 40 µg/m³

(Mikrogramm pro Kubikmeter Luft) steigen. Die Spitzenwerte dürfen höchstens 18-mal pro Jahr über 200 µg/m³ steigen. In der Praxis führten die Regelungen dazu, dass für viele deutsche Städte Luftreinhalte- und Aktionspläne aufgestellt wurden, die insbesondere den Straßenverkehr einbezogen.

Quelle bearbeitet nach: Amtsblatt der Europäischen Union, 11.6.2008, unter: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0050&qid=1396343106754&from=DE>; 26.5.2019

B2 Die Deutsche Umwelthilfe und die Europäische Kommission ergreifen rechtliche Maßnahmen

- **19. November 2015:** In vielen deutschen Städten werden die EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid nach wie vor überschritten. Die *Deutsche Umwelthilfe (DUH)* reicht deshalb Klage gegen mehrere für die Luftreinhalteplanung zuständige Bundesländer ein, darunter auch das Land Nordrhein-Westfalen.
- **27. Februar 2018:** Das *Bundesverwaltungsgericht in Leipzig* entschied, dass Fahrverbote grundsätzlich erlaubt sind und gibt damit der klagenden Deutschen Umwelthilfe recht. Die Richterinnen und Richter des obersten deutschen Verwaltungsgerichts fällten somit eine für alle betroffenen Ballungsgebiete bindende Entscheidung. Das Gericht stellte klar, dass der Schutz der Gesundheit höher zu gewichten sei als das Recht auf Eigentum und die allgemeine Handlungsfreiheit der vom Verbot betroffenen Kraftfahrzeugeigentümerinnen und -eigentümer. Zugleich wies es aber auf den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit hin.
- **17. Mai 2018:** Die Europäische Kommission hat beim *Gerichtshof der Europäischen Union* Klage gegen Deutschland, Frankreich, Ungarn, Italien, Rumänien und das Vereinigte

Königreich eingereicht, weil die vereinbarten Grenzwerte für die Luftqualität nicht eingehalten werden und in der Vergangenheit keine geeigneten Maßnahmen ergriffen wurden. Die Europäische Kommission hatte die Regierungen seit 2015 immer wieder ermahnt. Im Falle einer Verurteilung droht ein hohes Bußgeld in Höhe von mehreren Millionen Euro.

- **8. November 2018:** Das *Kölner Verwaltungsgericht* entschied, dass auch Köln und Bonn wegen hoher Luftverschmutzung ab dem 1. April 2019 Fahrverbote für ältere Diesel-Fahrzeuge einführen müssen. In Bonn wären zwei stark belastete Straßen betroffen. *NRW-Umweltministerin Ursula Heinen-Esser (CDU)* kündigte an, gegen das Urteil Berufung einzulegen.
- **13. Februar 2019:** Das *Oberverwaltungsgericht Münster* kündigte an, sein Urteil für Köln und Bonn im August zu fällen. Durch die Berufungsverfahren wurden die eigentlich für frühere Zeitpunkte verordneten Fahrverbote aufgeschoben.

Quelle: s. B3



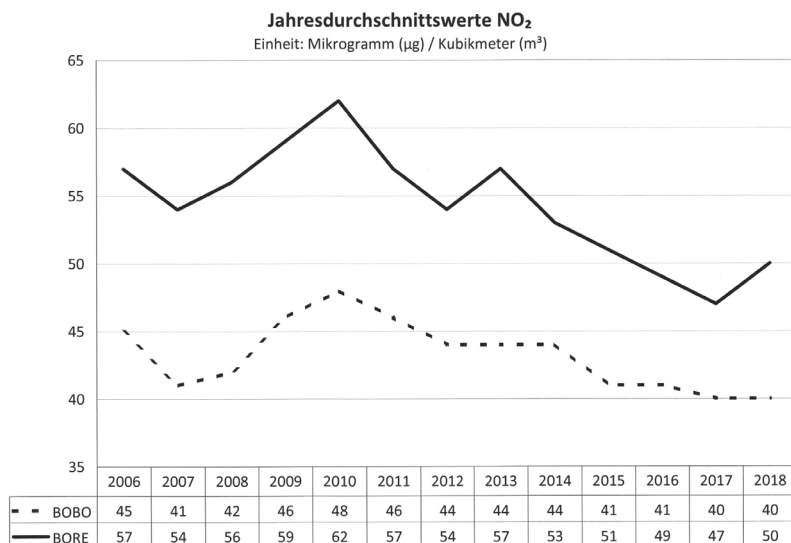
B3 Der Bundestag beschließt Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

14. März 2019: Der Bundestag hat dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung zur Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zugestimmt. Fahrverbote solle es künftig nur noch dann geben, wenn diese auch verhältnismäßig seien. In Städten, in denen der Stickstoffdioxid-Wert im Jahresmittel zwischen 40 und 50 µg/m³ liege, sei dies in der Regel nicht der Fall. Zudem soll das neue Gesetz Ausnahmen für bestimmte Kraftfahrzeuge von drohenden Fahrverboten regeln, zum Beispiel für die Müllabfuhr, die Feuerwehr sowie nachgerüstete Handwerker- und Lieferfahrzeuge. Durch die Gesetzesänderung sind Fahrverbote aber auch in Zukunft nicht ausgeschlossen, denn der von der EU festgelegte Grenzwert bleibt weiter beste-

hen. Die Gerichte können in zukünftigen Verhandlungen aber entscheiden, dass Fahrverbote unverhältnismäßig sind, wenn dieser Wert nur geringfügig überschritten wird. Außerdem wurde festgelegt, wie die Regeln kontrolliert werden sollen. Zulässig sind laut neuem Gesetz nur stichprobenartige Kontrollen mit mobilen Geräten. Diese können von Polizei und Ordnungsamt durchgeführt werden. Doch gerade bei der Polizei fehlt dazu das Personal, wie der Landesvorsitzende der Gewerkschaft der Polizei (GdP), Michael Mertens, erklärt.

Quelle bearbeitet nach: Kolja Schwartz: *Das verhindert keine Fahrverbote*. 14.3.2019, unter: www.tagesschau.de/inland/fahrverbote-125.html?ref=rezeasto.com; 26.5.2019

B4 Stickstoffdioxid-Emissionen in Bonn



Messstationen:

BOBO: Bonn Bornheimer Str. 35a

BORE: Bonn Reuterstr. 24

Diskontinuierliche Immissionsmessungen

Stickstoffdioxid-Einzelwerte vom 4.1.2018 bis 9.1.2019

PN-Beginn	PN-Ende	BOBO	BORE
4.1.2018	25.1.2018	37,5	43,2
25.1.2018	1.3.2018	41,0	54,4
1.3.2018	23.3.2018	38,7	51,9
23.3.2018	30.4.2018	44,4	51,2
30.4.2018	30.5.2018	42,8	60,8
30.5.2018	29.6.2018	34,6	50,4
29.6.2018	24.7.2018	39,8	53,0
24.7.2018	28.8.2018	37,5	50,7
28.8.2018	27.9.2018	39,1	51,3
27.9.2018	25.10.2018	47,8	53,7
25.10.2018	22.11.2018	41,7	45,2
22.11.2018	9.1.2019	33,1	Ausfall

Datenquelle für Grafik und Tabelle: Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV), unter: www.lanuv.nrw.de/umwelt/luft/immissionen/berichte-und-trends/einzelwerte-diskontinuierlicher-messungen; 26.5.2019

B5 Wie gefährlich ist Stickstoffdioxid? Das sagt die Wissenschaft

Die Umweltmedizinerin Prof. Barbara Hoffmann erklärt, welche gesicherten Erkenntnisse Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler derzeit haben:

Stickstoffdioxid ist ein Reizgas und dringt tief in die Lunge ein. Es kann dort die Schleimhaut reizen und in der Bronchialschleimhaut und in den Lungenbläschen eine Entzündung auslösen. Das kann zu Husten und Luftnot führen und ist problematisch für Kinder, ältere Menschen und für Kranke – wie zum Beispiel Asthmatikerinnen und Asthmatiker. Außerdem steigt durch Stickstoffdioxid das Risiko, dass sich bestehende Lungenkrankheiten verschlimmern. Expositionsstudien – d.h. Untersuchungen zu Umgebungseinflüssen, die auf einen Gegenstand oder ein Lebewesen einwirken – haben ergeben, dass NO₂ die Lungenfunktion

verschlechtern kann. Für solche Studien wurden Menschen kontrolliert Stickoxid ausgesetzt. Wir wissen daher, dass es einen ursächlichen Zusammenhang gibt. Wir wissen auch, dass es bei den NO₂-Konzentrationen, die häufig in der Umwelt hier herrschen, kurzfristige gesundheitsschädigende Effekte gibt. Wir können aber auch heute schon relativ sicher sagen, dass auch langfristig NO₂ eine eigene gesundheitsschädigende Wirkung hat: Es gibt Hinweise auf Zusammenhänge mit Atemwegs-, Herz-Kreislauf- und Stoffwechselerkrankungen. Und deutliche Hinweise, dass Diabetes durch NO₂ ausgelöst werden kann.

Quelle bearbeitet und gekürzt nach: Westdeutscher Rundfunk Köln, 21.2.2018, unter: www.quarks.de/gesundheit/wie-gefaehrlich-sind-stickoxide-das-sagt-die-wissenschaft; 26.5.2019

B6 Das Diesel-Fahrverbot und die Bedeutung für Bonn: Jeder zweite Autofahrer wäre betroffen.

Betroffen sein könnten nach Angaben der Stadt Bonn Halterinnen und Halter von rund 53.400 Fahrzeugen. So viele Dieselfahrzeuge sind in der ehemaligen Bundeshauptstadt zugelassen – nicht mitgezählt die bundesweit eingesetzten Autos der Dax-Unternehmen Telekom und Deutsche Post. Beide haben ihren deutschlandweiten Fuhrpark in Bonn angemeldet. Die Telekom hat derzeit in Bonn 2.300 Dieselfahrzeuge über alle Fahrzeugklassen im Einsatz, 1.400 davon sind mit Euro-6-Motoren ausgerüstet. Nicht nur private Autos schlucken Diesel, auch die Feuerwehr fährt Selbstzünder, genauso wie die Müllabfuhr. Selbst den Bussen der Bonner Stadtwerke könnte ein Fahrverbot drohen. Werner Schui, Sprecher der Bonner Stadtwerke, spricht von einem „Bärendienst“, wenn ausgerechnet Busse ausgesperrt werden, um die Luft zu verbessern. Konkrete Pläne, wie das kommunale Verkehrsunternehmen SWB Bus und Bahn mit einem Fahrverbot umgehen würden, gibt es nicht. Die Stadt hat laut Vize-Stadtsprecher

Marc Hoffmann insgesamt 397 Dieselfahrzeuge im Einsatz, davon fahren 93 nach Euro-6-Norm. Das Gros der älteren Diesel steuern Bürgerinnen und Bürger durch die Straßen. Der Verband der Automobilindustrie (VDA) geht davon aus, dass Anfang 2018, als in Deutschland die ersten Fahrverbote greifen sollten, knapp drei von vier Dieselautos (71,8 Prozent) keine Euro-6-Norm haben.

Quelle ergänzt und bearbeitet nach: Sebastian Tittelbach: Das Diesel-Fahrverbot und die Bedeutung für Bonn. 6.9.2017, unter: <http://www1.wdr.de/nachrichten/rheinland/diesel-fahrverbot-bonn-100.html>; 26.5.2019 / Philipp Königs: Fahrverbote noch nicht vom Tisch. 53.400 Fahrzeuge in Bonn wären von Luftreinhalteplänen betroffen, 30.5.2017, unter: <http://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/53.400-Fahrzeuge-in-Bonn-w%C3%A4ren-von-Luftreinhaltepl%C3%A4nen-betroffen-article3567758.html>; 26.5.2019

B7 Bonner Unternehmen gegen Fahrverbot für Diesel

Wenn es um das Dieselfahrverbot in Städten geht, hat der Bonner Taxi-Chef Claus Lenz eine klare Meinung: „Der Diesel ist unser Fahrzeug Nummer 1. Ohne ihn geht es nicht.“ Aber nicht nur die Taxifahrer, sondern auch Unternehmen, Handwerker und Verbände fürchten ein mögliches Fahrverbot. Alle setzen auf Übergangslösungen und mehr Zeit, um ihre Fahrzeuge austauschen zu können. Stadtwerke, Telekom und Post wollen möglichst schnell den Sprung zur kompletten Elektromobilität schaffen.

Claus Lenz geht fest davon aus, dass es für die Taxizunft eine Sonderregelung geben wird. „Denn für viele der eigenständigen Unternehmer ist es schlicht nicht möglich, von jetzt auf gleich ein neues Auto zu kaufen.“ Auch die Industrie- und Handelskammer Bonn/Rhein-Sieg (IHK) betont, dass für Betriebe oder große Lieferfahrzeuge der Diesel unabdingbar sei, zumindest mittelfristig. Um neue Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und besseren Schadstoffwerten anzuschaffen, brauche es eine Übergangsphase. Eine Wertminderung werde es bei den alten Autos dennoch geben. „Wer Dieselfahrzeuge von heute auf morgen daran hindert, in die Stadt oder einzelne Bezirke zu fahren, gefährdet die Versorgung der Stadt“, sagt Ulrich

Soénus, stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK Köln. „Das Geld, das die Umrüstung eines Fuhrparks kostet, muss erst einmal verdient werden“, fügt er hinzu.

„Auch das Handwerk würden Fahrverbote massiv belasten, sie könnten sich sogar existenzbedrohend auswirken“, sagt Alois Blum von der Kreishandwerkerschaft. Neben einer sauberen Dieseltechnik plädiert er für weitere Maßnahmen: moderne Verkehrsrechner, die eine „grüne Welle“ ermöglichen und Alternativrouten aufzeigen, ein optimiertes Baustellenmanagement oder der Rückbau zeitweise ruhender Baustellen. „Alle Einflussfaktoren, die zu Staus führen, müssen umgehend abgebaut werden.“

Quelle bearbeitet nach: Nicolas Ottersbach: Diesel-Diskussion. Bonner Unternehmen gegen Fahrverbot für Diesel, 4.8.2017, unter: www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/Bonner-Unternehmen-gegen-Fahrverbot-f%C3%BCr-Diesel-article3620918.html; 26.5.2019 / Philipp Königs, Simon Lorenz und Manfred Reinhardt: Fragen und Antworten zum Dieselskandal. Auf dem Weg zum Diesel-Fahrverbot?, 30.9.2017, unter: <http://www.general-anzeiger-bonn.de/news/politik/Auf-dem-Weg-zum-Diesel-Fahrverbot-article3370983.html>; 26.5.2019

B8 ÖPNV am Limit

Die Verwaltung der Stadt Bonn empfiehlt seinem kommunalen Verkehrsunternehmen SWB Bus und Bahn 26 neue Bahnen für rund 65 bis 70 Millionen Euro zu kaufen, um die maroden alten zu ersetzen. Das wären zwei Bahnen mehr als derzeit, aber drei weniger als notwendig, um dem vorausgesagten Pendleranstieg gerecht zu werden. Schon heute fahren viele Pendlerinnen und Pendler zu Spitzenzeiten in sehr vollen Bahnen. Der im Bonner Nahverkehrsplan festgehaltene Qualitätsstandard nennt eine Auslastung in der Spitzenstunde von höchstens 65 Prozent bei

Sitz- und Stehplätzen als Richtwert. Richtung Auerberg, einem Stadtteil im Bonner Norden, wird er heute bereits zwischen 7 und 8 Uhr um 15 Prozent überschritten.

Quelle bearbeitet nach: Philipp Königs: Empfehlung der Stadt. 70 Millionen für 26 neue Bahnen in Bonn, 2.6.2017, unter: <http://www.general-anzeiger-bonn.de/bonn/stadt-bonn/70-Millionen-f%C3%BCr-26-neue-Bahnen-in-Bonn-article3570497.html>; 26.5.2019

B9 Hardware-Nachrüstung für Diesel bringt viel – auch Probleme

Autohersteller und Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer (CSU) haben sich lange mit Händen und Füßen gegen die Hardware-Nachrüstung von Diesel-Autos gewehrt. Nun zeichnet sich unter dem Druck der Öffentlichkeit eine teilweise Kehrtwende ab. Zwar will Scheuer weiter vor allem darauf setzen, dass Autobesitzer ihre Fahrzeuge gegen neuere Modelle eintauschen, doch auch Hardware-Nachrüstungen sind nicht mehr ausgeschlossen.

Bei der Nachrüstung wird ein sogenanntes SCR-System (*Selective Catalytic Reduction* oder Selektive katalytische Reduktion) in das Fahrzeug eingebaut. Dabei wird aus einem separaten Tank Harnstofflösung (Markenname „Adblue“) in die Abgasleitung eingespritzt. Der Harnstoff reagiert dann im Katalysator mit den gesundheitsschädlichen Stickoxiden (NO_x) im Abgas. Diese werden in ungefährliches Wasser und Stickstoff zersetzt. Experten schätzen, dass ein SCR-System bis zu 90 Prozent der Stickoxide aus dem Abgas entfernt. Ein aktueller Langzeittest des ADAC zeigt ersten Ergebnissen zufolge Reduktionen um rund 70 Prozent. Damit sind die Katalysatoren viel effektiver als die Software-Updates, auf die die Autoindustrie bislang setzt. Diese reduzieren NO_x nur um 20 bis 30 Prozent. Durch SCR-Systeme könnten viele Dieselfahrzeuge die Schadstoff-Grenzwerte einhalten und dürften somit von Fahrverboten ausgenommen werden. Der ADAC schätzt die Kosten auf

1.400 bis 3.300 Euro pro Fahrzeug. Der Verkehrsminister und Autohersteller nennen zum Teil deutlich höhere Kosten – ihr erklärtes Interesse ist es aber auch, Nachrüstungen möglichst zu verhindern. Umstritten ist, wer bezahlen soll: Hersteller, die eine gültige Zulassung für ihre Autos haben? Verbraucher, die diese Autos in gutem Glauben kauften? Oder der Staat, der die Verbreitung des Diesels stark fördert? Wann diese Frage geklärt ist, weiß man bislang ebenso wenig.

Es wird zudem noch einige Zeit dauern, bis serienreife Systeme im großen Stil angeboten werden können. „Um Nachrüstsyste-me zuzulassen, benötigt man eine nationale Prüfrichtlinie, auf deren Grundlage diese Systeme entwickelt, zugelassen und eingebaut werden können“, sagt Reinhard Kolke, Leiter des ADAC-Technikzentrums. Das Verkehrsministerium geht Medienberichten zufolge davon aus, dass der ganze Prozess 18 Monate dauern würde. Und die Regierung könnte nur deutschen Autobauern die Nachrüstung vorschreiben – auf ausländische Hersteller habe er keinen Zugriff, sagt Scheuer.

Quelle gekürzt und bearbeitet nach: AFP: Hardware-Nachrüstung für Diesel bringt viel – auch Probleme. 1.2.2019, unter: www.t-online.de/auto/elektromobilitaet/id_84524310/auto-diesel-nachruetzung-bringt-viel-aber-auch-probleme.html; 26.5.2019

B10 Warum wird Diesel subventioniert?

Nicht nur Umweltschützerinnen und Umweltschützer sprechen sich immer wieder gegen den Diesel-Treibstoff aus, auch Auto-Experten wie CAR-Institutsleiter Ferdinand Dudenhöffer (*Center Automotive Research – ein Institut der Universität Duisburg-Essen*) fordern seit Jahren eine Abschaffung der Subventionen und ein Anheben des Dieselpreises auf Benzin-Niveau, um dessen Verbrauch einzuschränken. Aktuell wird der Liter Diesel 18 Cent niedriger besteuert als Superbenzin.

Dabei sind sich die Expertinnen und Experten längst einig: Da Diesel einen höheren Energiegehalt als Benzin hat, sich somit pro Liter also mehr Vortrieb erzeugen lässt, müsste Diesel höher besteuert werden als Super und Normal.

Dudenhöffer sprach in einem Gastbeitrag für die wirtschaftsliberale Tageszeitung *Handelsblatt* gar von einem „regelrechten

Dieselboom“, der politisch verursacht sei, und warf der deutschen Politik vor, nichts aus den Fehlern der vergangenen Jahre gelernt zu haben. Eines der vielen Argumente des Auto-Professors gegen den Diesel ist besonders schlagkräftig: Benzinler werden immer besser. Die neueste Technik lässt den Verbrauch um bis zu 25 Prozent sinken. Und Dieselsteuergeschenke bremsen dieses Innovationstempo beim Benzinler unnötig. Eine Politik, die der Industrie so in die Hände spielt, ermuntert keinen Autohersteller zum Umdenken.

Quelle bearbeitet nach: Frank G. Heide: VW-Abgasskandal. Der Autoindustrie wird das Tricksen leicht gemacht, 24.9.2015, unter: www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/vw-abgasskandal-warum-wird-diesel-subventioniert/12364494-4.html; 26.5.2019