

## Maßnahmenkatalog gegen Diesel-Fahrverbote

**Mit seinem Urteil vom 27. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass Kommunen alle erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffoxid NOx zu ergreifen und in ihren jeweiligen Luftreinhalteplänen zu verankern haben. Damit hat das Bundesverwaltungsgericht klargestellt, dass Fahrverbote Bestandteil von Luftreinhalteplänen sein dürfen – nicht müssen.**

**Der Wirtschaftsrat lehnt Fahrverbote ab – weil sie nicht notwendig sind. De facto richten sich Fahrverbote gegen Diejenigen, die dieses Land mit ihren Steuern und Sozialabgaben finanzieren: die normalen Arbeitnehmer, die als Pendler auf ihren sparsamen Diesel angewiesen sind, um vom Land in die Stadt zur Arbeit zu kommen, die Handwerksmeister auf ihrem Weg zum Kunden und nicht zuletzt die Logistikwirtschaft, die dafür sorgt, dass das Joghurt in den Supermarkt, die im Internet geordnete Bestellung nach Hause oder das Baumaterial auf die Baustelle kommt. Zudem bedeuten Fahrverbote die Enteignung von Millionen von Verbrauchern, deren Fahrzeuge per Stichtag an Wert verlieren würden.**

**Die Energiewende zeigt tagtäglich, welche Folgen Wirtschaft und Verbraucher zu schultern haben, wenn politische Entscheidungen überhastet und ohne durchdachtes Alternativkonzept getroffen werden. Deshalb Schluss mit aktionistischen Verbotsforderungen! Achten wir auf die volkswirtschaftlichen Folgen unseres Handelns.**

**Statt auf Fahrverbote zu setzen, sollte sich der Staat auf die Maßnahmen fokussieren, die von Vernunft getragen sind.**

### Kurzfristige Maßnahmen zur Luftreinhaltung können sein:

- Konsequente Beseitigung von Stop-and-Go, etwa durch adaptive Verkehrssteuerung und grüne Wellen, Abschleppen von Parksündern auf Busspuren oder in zweiter Reihe.
- Förderung des vorzeitigen Ersatzes älterer Diesel-Busse – und damit städtischer Vielfahrer – durch saubere Euro-6-Busse oder Hybridbusse aus Mitteln des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017-2020“.
- Konsequenter Einsatz ausschließlich neuer oder nachgerüsteter Busse in hochbelasteten Stadtgebieten.
- Verwendung von Bundesmitteln aus dem Programm „Grün in der Stadt“ zur Straßenrandbegrünung mittels Moosen und Efeu als Absorbationsquellen von Feinstaub.
- Anpassung des rechtlichen Rahmens des KfW-Programms „Energetische Stadtsanierung“, um künftig beide Leistungspakete – Konzeptentwicklung und Sanierungsmanagement – in eine Hand zu vergeben. Denn nur ein integriertes Stadtentwicklungskonzept für urbane Reinhaltepläne, welches vom Ideengeber selbst auch in die Praxis umgesetzt wird, behält sich die Chance auf hohe Wirkeffekte.
- Abbau rechtlicher Hemmnisse zur Unterstützung der Entwicklung von Car-Sharing-Konzepten durch die Wirtschaft.

### Mittelfristige Maßnahmen zur Luftreinhaltung:

- Massive Investition in den ÖPNV und Schienenverkehr.
- Beseitigung widersprüchlicher Kostentreiber und Hürden bei umweltfreundlichen Verkehrsträgern, zum Beispiel Begrenzung der EEG-Umlage für den Schienenverkehr.
- Nutzung der Digitalisierung als Schlüssel für saubere Luft, zum Beispiel Einsatz digitaler Plattformen bei der Parkplatzsuche zur Verhinderung von Mehrverkehren, Bereitstellung von Echtzeit-Fahrinformationen des öffentlichen Verkehrs.
- Komplette Umstellung der Busflotten auf emissionsfreie oder emissionsarme Antriebe.
- Beseitigung von Staufallen durch Lückenschluss in der Verkehrsinfrastruktur.
- Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren, etwa durch Einführung eines Genehmigungsverzichts bei Ersatzneubauten und Umstieg auf ein einfaches Planungsverfahren, Rückgriff auf private Planungs- und Ingenieurbüros, um Belastungsspitzen abzudecken und das Planungspersonal der öffentlichen Hand zu entlasten, Einschränkung des Verbandsklagerechts, Beendigung seines Missbrauchs als ideologiegeleitetes politisches Blockadeinstrument.
- Verpflichtender Einsatz von Building Information Modeling (BIM) mit seinen 3D-Visualisierungs-, Simulations- und Kollaborationsfunktionen als Zeit- und Kostenwächter bei allen öffentlichen Verkehrsinfrastrukturprojekten.
- Zweckbindung von Einnahmen aus Klimaschutzabgaben für Reinvestitionen in klimaschonende Infrastrukturvorhaben.
- Verbesserung der Radwegeinfrastruktur in Ballungsräumen.
- Garantie von Technologieoffenheit und Wettbewerbsfähigkeit statt staatlicher Intervention bei der Entwicklung und Etablierung sowohl effizienter Mobilitäts-/Logistikkonzepte als auch klimaschonender Antriebstechnologien.
- Aufnahme der Förderung privater E-Mobilitäts-Ladeinfrastruktur für Wohnungseigentümergeinschaften in bestehende KfW-Programme, wie zum Beispiel das Programm „Energieeffizientes Sanieren“ o. a. das Programm „Energetisches Sanieren“, um Fördersynergien zu heben und höhere Anreize beim Eigentümer zur Erneuerung der gebäudeinternen Strominfrastruktur zu schaffen.

Berlin, im März 2018