

Welche Zukunft hat die Automobilität?

In den letzten Monaten bewegt das Thema „Auto und Verkehr“ die Medien und die Bürgerinnen und Bürger wieder einmal stärker als sonst. Es geht dabei um die Betrugssoftware bei VW und anderen Automobilproduzenten, um ihre Folgen, um überhöhte Emissionen (besonders bei Stickstoffdioxid oder Feinstäuben), aber auch um die Zukunft der Automobilität generell. Werden Dieselfahrzeuge demnächst mit begrenzten Fahrverboten belegt? Wie kann die Elektromobilität gesteigert werden? Werden Verbrennungsmotoren nach 2030 noch eine Chance haben? Welches Mobilitätskonzept ist tauglich für die Zukunft?

Eine wichtige Zäsur stellt das Urteil des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 13. September 2016 dar (AktZ 3K7695/15). Es verpflichtet den Regierungsbezirk Düsseldorf aufgrund einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) dazu, binnen eines Jahres (also bis zum Herbst 2017) den ungenügenden Luftreinhalteplan zu verbessern, um den staatlichen Verpflichtungen zum Gesundheitsschutz zu genügen. Dies erfordert eine schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte durch verschiedene Maßnahmen (wie Dieselfahrverbote). Die rechtlichen Instrumente für Fahrverbote für Dieselfahrzeuge sind nach Ansicht des Gerichts bereits vorhanden. Das Land NRW hat angekündigt, das Urteil per Sprungrevision vor dem Bundesverwaltungsgericht prüfen zu lassen. Ein Urteil wird 2017 erwartet.

Die DUH hat gegen 15 weitere Städte geklagt, unter anderem gegen Aachen, Bonn und Köln (siehe dazu die [Zusammenstellung](#) zu den Verfahren). In Stuttgart muss das Land Baden-Württemberg nach einem gerichtlichen Vergleich im Jahr 2018 die Zahl der Fahrzeuge am Neckartor um 20 % verringern, falls die Grenzwerte nicht eingehalten werden. In München könnten Gerichte in Zukunft Fahrverbote für Dieselfahrzeuge verhängen (so der Abschlussbericht der interministeriellen Arbeitsgruppe „Dieseltechnologie und Schadstoffemissionen“). Denn das Verwaltungsgericht München verpflichtet den Freistaat Bayern in zwei am 29. Juni 2016 bekanntgegebenen Entscheidungen dazu, wirksamere Maßnahmen als bisher zur schnellstmöglichen Einhaltung der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid in der Stadt München zu ergreifen (Pressemitteilung der Pressestelle des Bayerischen Verwaltungsgerichts München vom 29. Juni 2016). Bisherige, nach einem entsprechenden Urteil von 2012 ergriffene Maßnahmen seien völlig unzureichend, da sie erst 2015 beziehungsweise 2030 greifen würden.

Die Gerichte sehen sich zu solchen Urteilen veranlasst, weil die Stickstoffdioxidbelastung zu vielen Atemwegserkrankungen (Asthma, COPD, Schäden am Herz-Kreislauf-System, etc.) führt und allein in Deutschland nach einer [Studie](#) der Europäischen Umweltagentur (einer Einrichtung der EU) jedes Jahr mehr als 10.000 Menschen daran sterben. Es ist fraglich, inwieweit Dieselfahrzeuge angesichts dieser Situation noch eine Zukunft haben.

Aktuelle verkehrspolitische Überlegungen und Planungen von Bund, Land und Kommunen sind vor dem Hintergrund solcher Entwicklungen und hinsichtlich des Klimawandels zu betrachten. So will die Bundesregierung durch den Aufbau einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur für Elektromobilität mit einem [Nationalen Strategierahmen](#) mehr Nachhaltigkeit im Verkehr fördern. Dadurch soll vor allem das immer wieder verkündete Vorhaben, dass demnächst Millionen von Elektro-Autos auf Deutschlands Straßen fahren, der Realisierung ein Stück näher kommen.

Andere Planungen sollen das Umsteigen aufs Fahrrad (auch e-bikes) fördern, beispielsweise durch die Ausweitung des Netzes kommunaler Radwege – auch auf Kosten des automobilen Verkehrs. Radschnellwege sind nach Bundesumweltministerin Hendricks ein wichtiger Teil der Lösung unserer Verkehrsprobleme. In NRW sind daher schon einige Strecken gebaut worden – wie etwa der Radschnellweg Ruhr von Mülheim nach Essen. Weitere Teilstücke des Radschnellwegs Ruhr von Hamm bis Duisburg (RS 1) oder den Rhein entlang (etwa von Langenfeld beziehungsweise Monheim nach Neuss) werden folgen. Für andere Regionen, wie die Euregio Aachen, werden sie diskutiert. Näheres zum Thema finden Sie [hier](#).

Es sind also bedeutende Entwicklungen in der Mobilität erkennbar. Wenn die Automobilität weiterhin von Bedeutung sein soll, muss sie sich gravierend ändern – ein gewisser Abschied vom Verbrennungsmotor ist daher zu erwarten. Andere Fortbewegungsweisen werden an Bedeutung gewinnen.

Dr. Werner Glenewinkel/Prof. Dr. Erhard Treutner