

28. Februar 2019 | Nr.

Haußmann: Dieselfahrverbot in Stuttgart aussetzen

Beim hochkarätig besetzten „Foyer Liberal -Mobilität in Bewegung“ im Stuttgarter Landtag hat **Jochen Haußmann**, verkehrspolitischer Sprecher und stellvertretender Vorsitzender der FDP/DVP-Landtagsfraktion, erneut gefordert, das bestehende Dieselfahrverbot für Euro-4-Fahrzeuge auszusetzen.

Das Dieselfahrverbot sei unsozial, ökologisch kontraproduktiv, wirtschaftsfeindlich und nicht verhältnismäßig, betonte Haußmann. Wer wie die grün-schwarze Landesregierung auf der Grundlage einer leichten Überschreitung des Stickoxid-Grenzwertes an den Messstellen in der Neckarstraße und der Hohenheimer Straße das gesamte Stadtgebiet von Zazenhausen bis Möhringen mit einem Fahrverbot belege und die Einfahrt von außen in die Umweltzone verbiete, der bevormunde und enteigne Bürgerinnen und Bürger, zumal nach Meinung vieler Experten die Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxid höchst fragwürdig seien.

Die ständigen Beteuerungen von Ministerpräsident Kretschmann, er wolle Fahrverbote verhindern, seien vor diesem Hintergrund reine Lippenbekenntnisse. „Die Landesregierung und insbesondere ihr Verkehrsminister ist eine Zumutung für alle Pendler, die täglich auf ihr Dieselfahrzeug angewiesen sind, um zur Arbeit oder zum Einkaufen zu kommen“, erklärte Haußmann. Gleichzeitig begrüßte Haußmann, dass nun offensichtlich der Widerstand in der CDU-Fraktion gegen Fahrverbote zunimmt. „Doch besser spät als nie“, kommentierte Haußmann.

Dr. Corinna Salander, Professorin für Schienenfahrzeugtechnik an der Universität Stuttgart, forderte stärkere Investitionen in den ÖPNV und das Schienennetz, um die Mobilität zu verbessern. Schade sei, dass im Güterverkehr viele Schienenstrecken im ländlichen Bereich stillgelegt worden seien. „Wir brauchen mehr Infrastruktur.“

Prof. Dr. Michael Bargende, Ordinarius für Fahrzeugantriebe am Institut für Verbrennungsmotoren und Kraftfahrwesen an der Universität Stuttgart erklärte, der Diesel habe mit der neuen Norm Euro 6 d-temp seine Probleme gelöst. Fahrzeuge mit diesem Standard hielten die Grenzwerte ein. Wir hätten jetzt den sauberen Diesel und den sauberen Otto-Motor, so Bargende. Der Elektroantrieb sei im urbanen Verkehr eine gute Lösung. Im Moment gebe es jedoch keine flächendeckende und massentaugliche Ladeinfrastruktur. Für längere Strecken sei die Elektromobilität noch keine Alternative. Dies gelte auch für die Brennstoffzellentechnik, sagte Prof. Dr. Bargende.

Dipl.-Ing. (FH) Heinrich Grieshaber, Aufsichtsratsvorsitzender der Grieshaber Logistik GmbH und Ehrenpräsident der IHK Bodensee-Oberschwaben, befürchtet, dass großflächige Dieselfahrverbote der Autobranche schaden könnten. Der Wohlstand, insbesondere im Südwesten, hänge wesentlich vom Autobau und Verbrennungsmotor ab.

Prof. Dr. Martin Hetzel, Chefarzt der Klinik für Pneumologie am Krankenhaus vom Roten Kreuz in Bad Cannstatt, erklärte zum Stickoxid-Problem, dass es bei einer Konzentration zwischen 40 und 100 Mikrogramm Stickoxid pro Kubikmeter nachweislich keine gesundheitsschädliche Wirkung für Menschen gebe. Für Innenräume gebe es im Übrigen höhere Richtwerte als für die Außenluft und Tatsache sei, dass sich Menschen länger in Innenräumen als im Freien aufhielten. Die Errechnung von Tausenden Todesfällen aus den verschiedenen Studien sei überdies methodisch unsinnig. Diese alarmistischen Berechnungen hätten schlicht und einfach das Ziel, Kraftfahrzeuge aus der Stadt zu verbannen.