

*Die Einen pflegen eine liebevolle Beziehung zu ihrem Automobil, andere wiederum haben mit gesundheitsgefährdenden Auswirkungen hoher Straßenverkehrsaufkommen zu kämpfen.*

*Am Dienstag, den 27 Februar 2018 machte das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig nun den Weg für Diesel-Fahrverbote frei. Im Zuge einer möglichen Einführung der blauen Umweltplakette können es sich Städte ab jetzt vorbehalten, Straßenabschnitte, die mit besonders hohen Schadstoffkonzentrationen in der Atemluft belastet sind, für ältere Dieselfahrzeuge zu sperren.*

*[von Alexander Franz] In vielen Ballungszentren fahren und stehen heutzutage einfach zu viele Autos herum. Das lässt sich drehen und wenden, wie man mag. Letztendlich läuft es immer wieder auf die gleiche Schlussfolgerung hinaus. Dabei liegt das eigentliche Problem mit der schlechten Atemluft in den Städten tiefergründiger, als dass es nur mit dem Dieselmotor als Hauptverursacher zu begründen wäre.*

*Laut einer Erhebung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung der Landeshauptstadt München befahren am Mittleren Ring den Abschnitt der Landshuter Allee binnen vierundzwanzig Stunden zwischen 122.000 & 149.000 Fahrzeuge. Täglich wohlgemerkt. An einem Kilometer Strecke leben hier etwa 4.500 Menschen.*

*Der Anteil an Dieselfahrzeugen am Gesamtverkehrsaufkommen variiert je nach Hersteller zwischen knapp dreißig und etwas über sechzig Prozent.*

*Würden also im Idealfall alle mineralölbetriebenen Fahrzeuge ab morgen die vorgeschriebenen Emissionsgrenzwerte einhalten, ändert dies nichts am Gesamtverkehrsaufkommen.*

*Dabei muss die Intensität des motorisierten Straßenverkehrs wie an der Landshuter Allee bei weitem nicht so hoch sein, um im unmittelbaren Umfeld mit jedem Atemzug diesen säuerlich aufdringlichen Abgasgeruch wahrzunehmen. Mit dem Genuss frischer Waldluft hat das Ausmaß der Luftverunreinigungen an vielbefahrenen Straßen daher gänzlich wenig gemeinsam.*

*Die oftmals liebevolle Verbundenheit zum Verkehrsträger Automobil ist als Ausdruck eines damit verbundenen Freiheitsversprechens an individueller Mobilität zu verstehen. Ob eben nur mal kurz, oder über hunderte von Kilometern am Stück. Die Freiheit, einfach ins Auto einzusteigen und spontan loszufahren. Egal wo hin.*

*Eine Sichtweise, die eine weiterhin anwachsende Herrschaft von Autofahrern teilt. Doch wie verhält es sich mit dieser vorbehaltlosen Zuneigung, sobald man selbst im unmittelbaren Lebensumfeld dauerhaft hochfrequenten Straßenverkehr ausgesetzt ist?*

*Es macht außerdem in der Wahrnehmung des tatsächlichen Verkehrsaufkommens durchaus einen Unterschied, ob man in der isoliert, gedämmten Fahrgastzelle seines Autos mit der "grünen Welle" mitschwimmt, oder dieser permanenten Flut an Kraftfahrzeugen als Fußgänger, Radfahrer oder gar als unmittelbarer Anwohner begegnet.*

*Es stellt sich bei zu vielen Autofahrern die Frage erst gar nicht, ob zum Beispiel die Inanspruchnahme des ÖPNV oder sogar ein kurzweiliger Fußweg einem Parkplatz im Zentrum vorgezogen werden soll.*

*Warum auch? Man hat ja schließlich selbst einen fahrbaren Untersatz, und irgendwo findet sich dann trotz der hohen Verkehrsdichte schon noch ein passender Fleck, um das Auto eine Zeit lang abzustellen. Als Autofahrer verschwendet man eben deshalb keinen Gedanken daran, alternativ, umwelt- und somit Verantwortungsbewusst in Städten unterwegs zu sein.*

*Bei der derzeitigen Debatte um Diesel-Fahrverbote ist es deshalb geboten, die urbane Bevölkerung vor allem als Mitmenschen wahrzunehmen, die anhand der europaweit festgeschriebenen Luftreinhaltelinie 2008/50/EC auch ein Anrecht darauf haben, vor Schadstoffkonzentrationen in der Atemluft bestmöglich geschützt zu werden.*

*Der Trend, dass aus wirtschaftlichen Gründen immer mehr Menschen in Städte ziehen oder dorthin Pendeln ist nun mal vorhanden lässt sich in Bezug auf die damit verbundene Abgas-, Lärm- und Stressbelastung infolge des hohen Straßenverkehrsaufkommens vieler Innenstädte auch nicht mehr relativieren.*