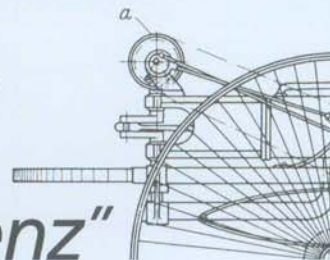


# „Tribut an Carl Benz“



Regierungspräsidium Karlsruhe  
Herrn Regierungspräsident  
Dr. Rudolf Kühner  
Markgrafenstr. 46

Karlsruhe, 21.01.2007

76133 Karlsruhe

Stellungnahme zum Lufterhalte-/Aktionsplan November 2006  
für den Regierungsbezirk Karlsruhe

Antwortschreiben vom 18. Januar 2006/AZ 54.1b1-8826.12

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident,

„eine gute, lebendige Demokratie benötigt aktive und engagierte Bürgerinnen und Bürger“.

So der erste Satz im Internetportal Ehrenamt des Landes Baden-Württemberg.

In Anbetracht meines jahrelangen Engagements zum Thema „Carl Benz“ im Zusammenhang mit seiner Geburtsstadt Karlsruhe, ist die Ablehnung meines erbetenen Gespräches durch die Beantwortung des Umweltreferates eine Ohrfeige für jeden Bürger, welcher Zeit und oftmals Geldmittel zur Wahrnehmung basisdemokratischer Tugenden investiert.

Politikverdrossenheit und steigender gesellschaftlicher Egoismus sind dann nicht weiter verwunderlich. Die durch Sie gewählte Beantwortungsmethode ist dieser unerfreulichen Entwicklung sogar förderlich !

Aussagen, wie „im Jahr 2006 kam es u.a. auch in der Stadt Karlsruhe zu einer Überschreitung des Feinstaubgrenzwertes“ sind mir hinlänglich bekannt und bedürfen somit keiner Wiederholung. Alle daraus folgenden Erklärungen Ihres Umweltreferates erinnern doch stark an pädagogische Anstrengungen bei einem begriffsstutzigen Viertklässler und erachte ich daher meiner Person gegenüber als respektlos.

Nebenbei bemerkt ist es gleich am ersten Tag des Jahres 2007 zu zahlreichen Feinstaubbelastungen wegen des traditionellen Feuerwerks gekommen. Auch dies geht zu Lasten des erlaubten Jahreskontingents von 35 Tagen. Durch die traditionellen Osterfeuer wird in vielen Regionen ein zweiter Tag hinzukommen.

Damit ich richtig verstanden werde: auch wenn das Umweltreferat Ihrer Behörde im Umgang mit steuerrechtlich als Kulturgut anerkannten Kraftfahrzeugen mit Mindestalter 30 Jahren („Oldtimer“ genannt) über das Ziel hinausschießt, so wird der grundsätzliche Handlungsbedarf für eine Reduzierung von Emissionsquellen von mir in keiner Weise bestritten. Hierzu bedarf es jedoch eines gewissen Augenmaßes, welches ich zu dieser Thematik völlig vermisste.

Meine folgenden Ausführungen erfolgen analog der Inhaltssystematik des Entwurfs vom 13.11.2006. Die hieraus resultierende Chronologie meiner Gegenargumentation ist insofern ohne Wertung nach Wichtigkeit.

Ergänzende Anmerkungen, ohne direkten Bezug zum Aktionsplan, erfolgen zum Schluß.

Unter Punkt 5.2 der Ursachenanalyse werden Ergebnisse aus dem Zeitraum vom 01.01. - 06.02.2006 herangezogen.

Es bedarf keiner besonderen Erwähnung, dass der für unsere Region ungewöhnlich schneereiche Jahresbeginn bei Temperaturen bis zu -10,8 Grad Celsius im Januar und bis zu - 9,9 Grad Celsius im Februar (Quelle: Stadt Karlsruhe Medienbüro) suboptimale Bedingungen für das Fahren mit Oldtimern ergaben. Ergo resultierte die hohe Feinstaubbelastung aus gänzlich anderen Quellen. Die Umsetzung eines ganzjährigen Fahrverbotes für diese Spezies wäre somit per se ad absurdum geführt.

Punkt 6.1 erwägt die Folgen genereller temporärer Fahrverbote im Vergleich zu möglichen volkswirtschaftlichen Auswirkungen. Leider entsteht unter dem Strich der Eindruck, dass man sich für den Weg des geringsten Widerstandes entschieden hat. Eine kleine Gruppe von Kraftfahrzeugen wird somit pauschal zum Sündenbock erklärt und mit ganzjährigen Fahrverboten belegt.

Den Nachweis, dass die stetig wachsende Gruppe schadstoffarmer KFZ **in der Summe** tatsächlich weniger Feinstaub produzieren, als die relativ geringere Anzahl von Altfahrzeugen mit höherer Schadstoffemission, bleibt man schuldig.

Stattdessen wird die Begründung aus einer Einzelbetrachtung gewonnen. Für

diese Erkenntnis benötigt man keine Ausarbeitung mit doppelseitigem Balkendiagramm.

Zusätzlich erweist sich der oft strapazierte Verweis auf § 47 des BImSchG für ein „in dubio contra reo“ als Bumerang.

Die wachweichen Formulierungen des Absatz 4 können ebenso gut gegen Ihre geplanten Maßnahmen interpretiert werden. An dieser Stelle verweise ich auf die Info des Bundesverband für Clubs klassischer Fahrzeuge e.V. (DEUVET).

Die Überschrift „*Zahlen und Nutzung von Oldtimern*“ der DEUVET Info 5/06 beinhaltet Fakten, deren Eindeutigkeit nach dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit diametral zu einem Fahrverbot für Oldtimer stehen !

Eine Bewertung des Kilometeranteils von Oldtimern am gesamten Straßenverkehr ist erkennbar keinem der an der Erstellung des Aktionsplans beteiligten Mitarbeiter in den Sinn gekommen. Ein peinlicher Fauxpas.

Die Definition „Altfahrzeuge“ Ihres Referat 54.1 ist somit oberflächlich und mit der zur Ursachenanalyse zu Rate gezogenen Literatur präjudiziell.

Punkt 8.1 beschäftigt sich mit Emissionsfaktoren in *typischen* innerörtlichen Fahr-situationen.

Sie können mir glauben, dass die ohnehin kaum messbare Gesamtkilometerleistung von Oldtimern in diesem Szenario nochmals gesteigert würde.

Furcht vor Karosserieschäden durch zu schmale Parkbuchten oder Zeitgenossen, welche eine automobile Rarität grundsätzlich haptisch begutachten, stehen oftmals einem derartigen Einsatzzweck hinderlich gegenüber. Baujahrbedingt thermische Probleme durch Stopp and Go Verkehr können sogar ein „K.O. Kriterium“ sein.

Liebhaber von klassischen Fahrzeugen überlegen es sich daher genau, ob sie sich mit der gehegten Preziose ins innerstädtische Verkehrsgetümmel stürzen.

Man wird daher auch nicht während der Adventszeit oder an Brückentagen ein derartiges Fahrzeug mit laufendem Motor vor überfüllten Parkhäusern antreffen !

Wohl aber den motorisierten Individualverkehr ab Schadstoffgruppe 3, welchem aus Furcht vor „unkalkulierbar negativen Gefahren auf Verkehr und Wirtschaft“ (ich zitiere Punkt 6.1) quasi ein Freibrief verschafft wird.

Marginale Auswirkungen mancher Maßnahmen werden in Ihren Untersuchungen am Beispiel des städtischen Fuhrparks selbst zugegeben. Legitim ist somit der Vergleich mit den 0,3 % Prozent H-Kennzeichenanteil, laut KBA (Stand 01/2006).

Da es durch die bereits erwähnte Kilometerleistung zu einer weiteren prozentualen Verschiebung nach unten führt, gestehe ich noch die Dunkelziffer der Fahrzeuge mit „07er Nummer“ hinzu.

Im Gegensatz zum kommunalen Fuhrpark ist jedoch eine Vorbildfunktion durch Nachrüstungs- bzw. Austauschmaßnahmen nicht gegeben. Nachrüstungen sind bei Oldtimern schlicht und ergreifend kaum möglich und der zweite Punkt würde die Aufgabe eines Hobbys mit Kulturcharakter nach sich ziehen.

Zu welchem Ergebnis schlecht gelöste Hausaufgaben führen können, wird unter der Überschrift „Verhältnismäßigkeit“ deutlich.

Die Allgemeingültigkeit des § 47 Abs 4 wird diesmal zum Zweck einer pseudo-dezidierten Einwandbehandlung herangezogen. Spätestens durch den Hinweis auf die Fahrleistung älterer Fahrzeuge hätte man geradezu zwangsläufig auf die Gruppe der Oldtimer stoßen müssen. Auf die vorhandenen Ergebnisse des DEUVET hatte ich bereits hingewiesen.

Mit der Behauptung *„eine solche Differenzierung ist weder sachgerecht noch kontrollierbar“* wird das Gefühl einer rein subjektiven Ergebnisbildung in Ermangelung weitergehender Informationsbeschaffung vermittelt.

**„Diese Differenzierung ist sachgerecht, weil kontrollierbar“.**

Internetrecherche und ein wenig „Goodwill“ hätten dieses Eigentor verhindert.

Malte Jürgens, Chefredakteur der Zeitschrift „MOTOR KLASSIK“ stellt im Editorial zum Dezemberheft 2006 die - für Karlsruhe ganz besonders passende - Frage:

*„Warum fordern Politiker eigentlich deutsche Elite-Universitäten, wenn sie nicht mal mit den Forschungsergebnissen bereits vorhandener Unis richtig umgehen können?“* (Zitat Ende)

Wie im Kapitel Öffentlichkeitsbeteiligung (Punkt 9) unter der Überschrift „Festlegung der Umweltweltzone“ mit der Gleichung Distanz zu Emission eine verursacherbezogene Kausalität der Abgasminderungstechnik abgeleitet wird, ist stark erklärungsbedürftig.

Bei der Gruppe der Oldtimer verweise ich daher erneut auf die eingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten im innerstädtischen Bereich.

An diesem Punkt ziehe ich folgendes Resümee:

Entweder

Oldtimer wurden im Aktionsplan schlicht und ergreifend vergessen. Für diese Gruppe ist keine rechtsverbindliche Regelung getroffen worden und deshalb mindestens analog Schadstoffgruppe drei zu verfahren.

Oder

der Aktionsplan ist für Oldtimer nicht konkludent und somit für diese Fahrzeuge irrelevant.

Nun zu den ergänzenden Anmerkungen:

1)

Oldtimer sind üblicherweise keine „Laternenparker“.

Meine Fahrzeuge sind beispielsweise in einem Parkhaus innerhalb der geplanten Umweltzone abgestellt, welches gleichzeitig die Funktion einer Zivilschutzanlage erfüllt.

Derartige Schutzräume verfügen über eine gegen Null tendierende Luftfeuchtigkeit, welche in einer üblichen Garage, mit dem Ziel der Verhinderung von Korrosion, nur mit hohem technischen Aufwand zu erzielen ist.

Ihre Ausführungen lassen die Frage, wie mit innerhalb der Umweltzone befindlichen Parkmöglichkeiten für Fahrzeuge bis Schadstoffgruppe 2 künftig umgegangen wird, vollkommen offen.

2)

Der Sitz der Firma Kirschinger & Sohn ([www.kirschinger.de](http://www.kirschinger.de)), ein Unternehmen mit hoher Reputation bei der Restauration und Reparatur von Oldtimern, läge künftig innerhalb der Umweltzone.

Zusätzlich engagiert sich der Inhaber stark in der Bereitstellung von Ausbildungsplätzen. Soll der Betrieb, aus Gründen mangelnder Erreichbarkeit, nun schließen ?

3)

Dem Verein „Tribut an Carl Benz e.V.“ wird die Daseinsberechtigung entzogen und die ehrenamtliche Arbeit vieler Jahre zerstört.

Die Außenwirkung auf die Stadt und deren Aktivitäten (unter anderem 300. Geburtstag im Jahr 2015) wären verheerend.

Es ist kein Geheimnis, dass die durch das Stadtmarketing geförderte und gewachsene Veranstaltung gleichen Namens, als Gegenreaktion auf eine drohende innerstädtische Aussperrung, durch die „Familie“ der Oldtimerbesitzer boykottiert und somit keine Fortsetzung finden wird. Adäquaten Ersatz wird es, wenn überhaupt, so schnell nicht geben.

Dies gilt vergleichbar für die Koordination und Bereitstellung klassischer Fahrzeuge im Rahmen von Aktionen der City Initiative oder Einzelhändlern.

Eine Klärung auf juristischem Wege in Form einer Sammelklage bis hin zum europäischen Gerichtshof (u.a. wegen der faktischen Enteignung von Kraftfahrzeugen auch jünger als 30 Jahre) befindet sich in Prüfung und wäre im äußersten Fall sehr wahrscheinlich.

Die für Januar geplante Fortsetzung der Gespräche des Stadtmarketing für ein Konzept „Mobilität“ wird vorerst ausgesetzt.

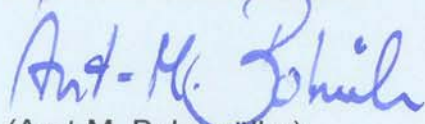
Gleichzeitig erfolgt eine Aktualisierung meiner Homepage. Ich behalte mir zudem, abhängig der weiteren Entwicklung, die Multiplikation über den zur Verfügung stehenden Presseverteiler und über mein privates, mehr als 1.200 Adressen umfassende Teilnehmer- und Clubverzeichnis vor.

„Ausnahmeregelungen sind im Einzelfall unter bestimmten Voraussetzungen möglich und werden durch die Stadt Karlsruhe getroffen“. So der Schlusssatz des Antwortschreiben der Abteilung 5 vom 18. Januar.

Eine derartig nebulöse Umschreibung bedeutet nichts anderes, als daß Oldtimer aus der Innenstadt verbannt werden, weil das Regierungspräsidium es so will. Jedoch fahren sollen, sobald es im städtischen Interesse liegt.

Einen derartigen Kuhhandel wird es mit mir nicht geben.

Mit freundlichen Grüßen

  
(Arnt-M. Bokemüller)