

VERFASSUNGSRECHTLER MICHAEL BRENNER

„Man hat den Kommunen mit den Fahrverboten einen Bärendienst erwiesen“

von: Adriane Palka

Datum: 27.02.2018 19:29 Uhr

Der Verwaltungsexperte warnt vor den enormen Kosten von Dieselfahrverboten – glaubt aber auch, dass Betroffene gute Chancen haben, sich zu wehren.



Umweltaktivisten vor dem Bundesverwaltungsgericht

Dieselfahrverbote könnten teuer werden.

(Foto: dpa)

Düsseldorf. Michael Brenner ist Professor für Deutsches und Europäisches Verfassungs- und Verwaltungsrecht an der Universität Jena.

Herr Brenner, wie bewerten Sie das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts?

Mich überrascht das Urteil nicht – immerhin hatten Städte wie Düsseldorf und Stuttgart permanent die europäischen Grenzwerte für Stickoxide überschritten. Die Richter konnten gar nicht anders entscheiden. Interessant ist, dass bei der Urteilsbegründung das EU-Recht eine erhebliche Rolle

gespielt hat. Im Endeffekt hat das Bundesverwaltungsgericht festgelegt, dass das Unionsrecht vorgeht – und Deutschland sich nun anstrengen muss, die europäischen Regeln zu befolgen.

Manche Bürgermeister oder auch der Tüv warnen nun vor einem enormen administrativen Aufwand oder gar einem „Fahrverbots-Flickenteppich“. Welche Belastungen kommen auf Städte und Gemeinden zu?

Die Umsetzung der Fahrverbote wird einen enormen Verwaltungsaufwand mit sich bringen – egal, ob man nun eine blaue Plakette einführt oder einen anderen Weg findet. Die Frage ist, ob die personellen und finanziellen Möglichkeiten der Städte und Kommunen da ausreichen. Schon die Einführung der Umweltplakette 2007 war sehr aufwendig, die Kommunen haben dort die Kosten aber häufig klein gehalten.



Michael Brenner

„Die Richter konnten gar nicht anders entscheiden.“ (Foto: Michael Brenner)

Wie das?

Da wurden zwar die Schilder für die Umweltzone aufgestellt, aber es wurde vielfach nicht kontrolliert, ob die Fahrverbote überhaupt eingehalten werden. Das wird bei den Dieselfahrverboten aber nicht mehr gehen, denn die Grenzwerte der EU müssen umgesetzt werden, sonst drohen Strafen. Letztendlich wird es auf effiziente Kontrollen ankommen, und die kosten viel Geld. Insofern hat man den Kommunen einen Bärendienst erwiesen.

Mehrfach wurde bereits eine „blaue Plakette“ ins Spiel gebracht. Was halten Sie von dem Verfahren?

Das ist ein gangbarer Weg – doch wie gesagt, auch da wird es Kontrollen geben müssen, was einen großen Personalaufwand bedeutet. Es gibt auch eine andere Möglichkeit, die wäre jedoch ebenfalls extrem teuer – und vor allem datenschutzrechtlich bedenklich.

Und zwar...?

Man könnte an den Eingangsstraßen zur Fahrverbotszone die Fahrzeuge scannen, beispielsweise die Kennzeichen, und so direkt erkennen, ob es sich bei dem Fahrzeug um ein verbotenes Dieselmotormodell handelt. Ähnlich wie bei den Mautbrücken auf Autobahnen, wo Kameras die Nummernschilder erfassen. Fährt ein nicht zugelassener Diesel in die Fahrverbotszone, könnte ein Signallicht aufleuchten oder ein Knöllchen verhängt werden.

Das klingt ebenfalls sehr kostspielig.

Ja, das wäre ein Wahnsinnsumfang, der auch eher unrealistisch ist. Vor allem würden aber Datenschützer aufschreien – mit einer gewissen Berechtigung. Für mich ist das System keine wirkliche Alternative. Es wird wahrscheinlich auf eine Plakette hinauslaufen, und da wird der Bund am Drücker sein. Im Übrigen ist der Bund auch für die Verkehrszeichen zuständig, auch da müsste er tätig werden.

Lassen sich die Kosten für die Fahrverbote schon einschätzen?



PREMIUM URTEIL DES
BUNDESVERWALTUNGSGERICHTS

Am Diesel-Fahrverbot führt ein Weg vorbei

Nein, wie hoch die Kosten letztendlich sein werden, lässt sich derzeit noch nicht sagen. Klar ist, dass Bürger, die ältere Diesel fahren, wirtschaftlich auch betroffen sein werden. Derzeit gibt es in Deutschland um die 16 Millionen Dieselaautos, nur fünf Millionen davon entsprechen dem Euro-6-Standard. Wenn die übrigen elf Millionen Autos nicht mehr in die Städte fahren können, kann man sich ausmalen, in welcher finanziellen Größenordnung wir uns befinden.

Wirtschaftsverbände fordern bereits Ausnahmen für Unternehmen, für die ein Fahrverbot

„existenzbedrohend“ wäre. Wie stehen die Chancen dafür?

Ausnahmen sind sicherlich möglich. Das Bundesverwaltungsgericht hat bereits welche für Anwohner und Handwerksbetriebe ins Spiel gebracht. Solche Ausnahmen wurden damals ja auch schon für die Umweltzonen eingerichtet. Die Ausnahmen werden sogar kommen müssen – wegen des Verhältnismäßigkeitsprinzips.

Was besagt das?

Ich gebe Ihnen ein Beispiel: Personen, die Hartz IV oder nur eine kleine Rente beziehen und einen alten Diesel fahren, werden sich keinen neuen Euro-6-Diesel leisten können. Für solche Fälle wird es eine Ausnahmeregelung geben. Da stellt sich aber erneut die Frage der Umsetzung, denn so ein Wagen wird keine blaue Plakette kriegen. Vielleicht könnte es dafür eine weitere Plakette geben – das wird man dann sehen müssen.

Falls die Fahrverbote kommen: Werden sich Dieselfahrer noch juristisch dagegen wehren können?

Städte und Kommunen müssen im Fall der Fälle die Fahrverbote in ihren Luftreinhalteplan integrieren. Privatpersonen können dann gegen diesen Luftreinhalteplan klagen – zum Beispiel, wenn die Verhängung der Fahrverbote unverhältnismäßig ist oder eine besondere Belastung darstellt.

ANZEIGE



INDUSTRIE 4.0 IN ZEITEN DER GLOBALISIERUNG

So wichtig sind Interoperabilität, Effizienz und Cybersecurity

Globalisierung betreiben Unternehmen nicht nur durch den Export, die Expansion in andere Länder und durch internationale Kooperationen, sondern auch durch globale Wertschöpfungsketten... **Mehr...**

Vielen Dank für das Interview.

Verlags-Services für Werbung: www.iqm.de (Mediadaten) | Verlags-Services für Content: Content Sales Center | [Sitemap](#) |

[Archiv](#)

Realisierung und Hosting der Finanzmarktinformationen: vwd Vereinigte Wirtschaftsdienste GmbH | Verzögerung der

Kursdaten: Deutsche Börse 15 Min., Nasdaq und NYSE 20 Min.