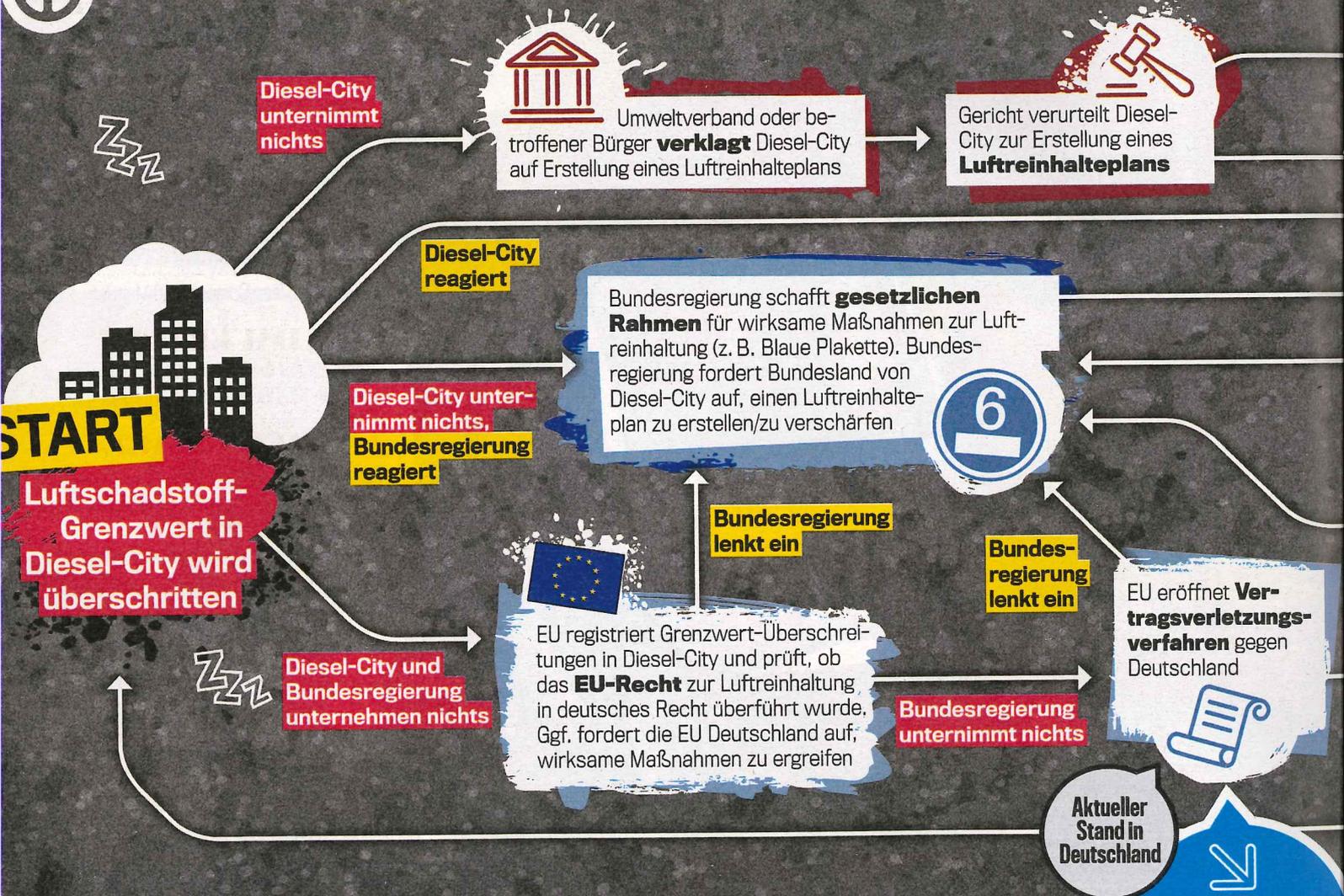
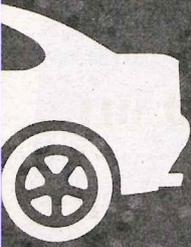


# 22. 2. 2018 D-Day für Dieselfahrer

Im Februar entscheidet das Bundesverwaltungsgericht, ob Kommunen Fahrverbote verhängen dürfen. Bis dahin müssen Dieselfahrer zittern

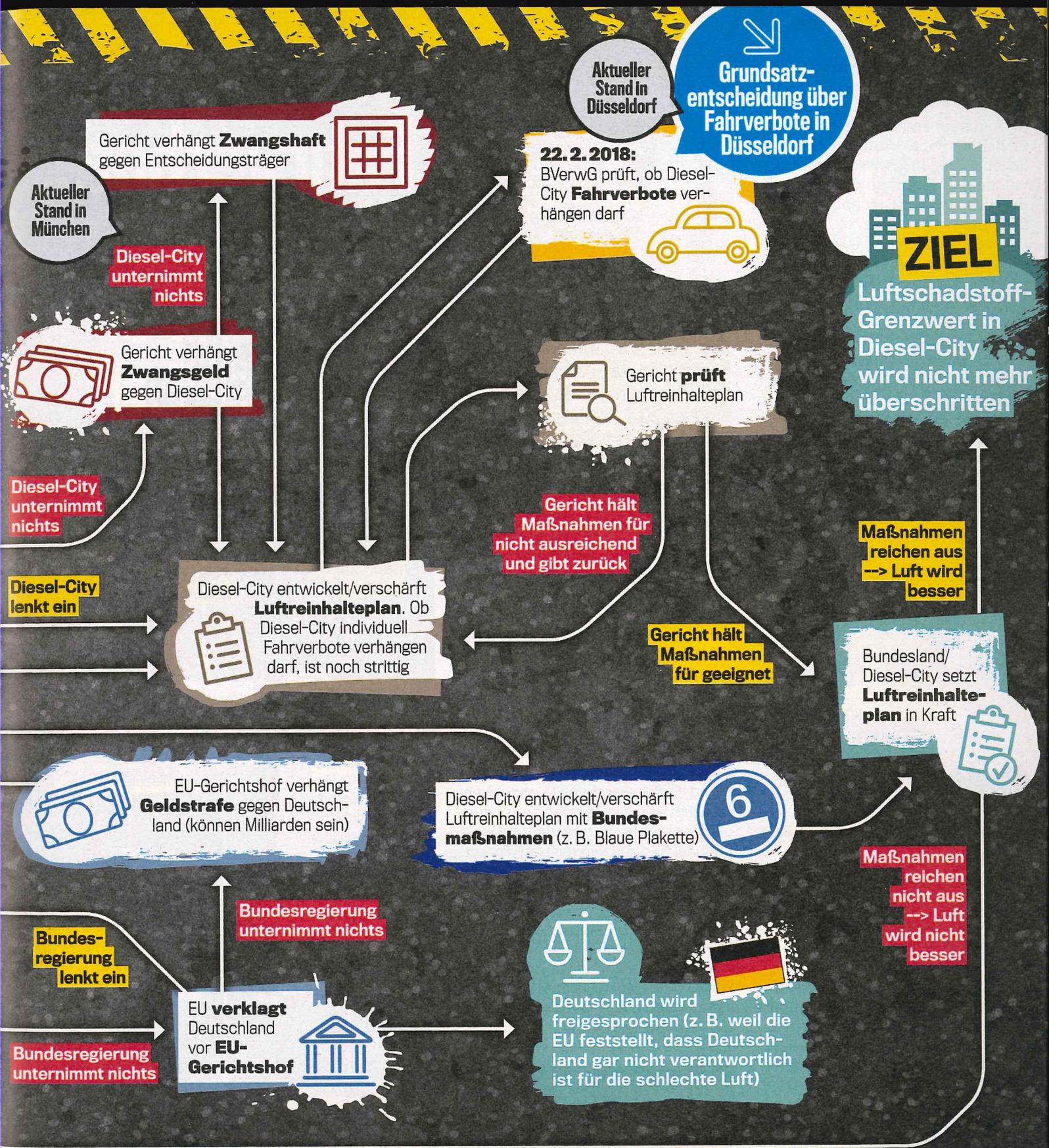


Deutschland hat aktuell noch keine wirksamen Gesetze

**DIE LAGE IST VERFAHREN.** Und kompliziert, wie diese Grafik eindrucksvoll zeigt. Am 22. Februar steht die für deutsche Autofahrer wichtigste Gerichtsentscheidung des Jahres an: Dann wird das Leipziger Bundesverwaltungs-

gericht sein Grundsatzurteil fällen, ob eine Kommune individuelle Fahrverbote verhängen darf, ohne dass es dafür vom Bund den passenden gesetzlichen Rahmen gibt (zum Beispiel die Umweltzone mit Blauer Plakette).

Hintergrund: In vielen deutschen Städten wird seit Jahren der Stickstoffdioxid-Grenzwert überschritten, zum Teil um mehr als 100 Prozent. Hauptverantwortlich für diese hohe Schadstoffbelastung sind Diesel-Pkw. Diese pusten, wie beim



VW-Dieselskandal herauskam, ein Vielfaches der zulässigen Menge Gift in die Luft.  
Mit Billigung des Bundesverkehrsministeriums stellen sich die Autohersteller auf den Standpunkt, dass Dieselaautos den Grenzwert von 80 be-

ziehungsweise 180 mg NO<sub>x</sub> pro Kilometer (Euro 6/Euro 5) nur auf dem Prüfstand einhalten müssen, nicht aber auf der Straße. Autos ohne eindeutig illegale Abschaltvorrichtungen (die es nur bei VW gab) seien daher gesetzeskonform, egal wie schmut-

**GRENZWERT STICKSTOFFOXID**

**40**

Mikrogramm pro Kubikmeter Luft\*

zig sie fahren. Jegliche Nachrüstung sauberer Technik ist folglich freiwillig.  
Die Bundesregierung hält ihre vermeintlich schützende Hand über die Autoindustrie und verhindert die Einführung einer Blauen Schadstoffplakette, die die Aussperrung von >>

\* Der Grenzwert muss im Jahresmittel eingehalten werden

» Autos anhand der Schadstoffklasse im Rahmen einer Umweltzone ermöglichen würde. In gewisser Weise nachvollziehbar, hat man doch über die mangelhafte Abgastechnik jahrelang aktiv hinweggesehen.

Doch Deutschland ist ein Rechtsstaat und muss außerdem EU-Gesetze einhalten. Während die Bundesregierung versucht, das Problem auszusitzen, mahlen im Hintergrund die Mühlen der Justiz.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat in 45 Städten Klage eingereicht, weil ihrer Ansicht nach nicht genug für saubere Luft getan wird. DUH-Anwalt Remo Klinger ist zuversichtlich, dass das Bundesverwaltungsgericht im Februar den Weg für Fahrverbote freimacht. Und, so folgert Klinger, „wenn die Kommunen individuelle Fahrverbote verhängen können, müssen die für die Luftreinhalteplanung zuständigen Landesbehörden



FOTOS: PRIVAT, S. HANERLAND, PRIVAT

**„Die Gerichte können die Kommunen dazu verpflichten, emissionsmindernde Maßnahmen zu ergreifen, wozu auch Fahrverbote gehören. Die Politik ist da außen vor.“**

Michael Brenner, Verwaltungsrechtler

zeigt, dass ohne Fahrverbote für Dieselfahrzeuge diese Grenzwerte nicht einzuhalten sind. Daher werden etliche Gemeinden faktisch gezwungen sein, Fahrverbote zu verhängen, ob sie wollen oder nicht.“ Es spielt dann auch keine Rolle mehr, welches Parteibuch der Bürgermeister in der Tasche hat: „Die Politik ist da außen vor.“

Wenn sie denn kommen, die Fahrverbote, dann bleibt eine große Frage: Für wen werden sie gelten?

Noch gibt es keine Blaue Plakette, und auch die Selektion bestimmter Schadstoffklassen durch Kennzeichenabgleich ist in Deutschland aus Gründen des Datenschutzes nicht zulässig. Michael Brenner verweist auf das zurzeit einzige geeignete Verkehrszeichen „Durchfahrt verboten“, roter Kreis auf weißem Grund. Damit würden alle Autos ausgeschlossen, auch saubere. Unverhältnismäßig? Nein, sagt Remo Klinger, „das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit ist niemals unverhältnismäßig, es ist unser höchstes Verfassungsgut“.



**„Fahrverbote werden kommen, wenn es in der betroffenen Stadt keine andere Möglichkeit gibt, den Grenzwert so schnell wie möglich einzuhalten.“**

Remo Klinger, Rechtsanwalt der DUH

diese zwangsläufig verfügen, wenn es in der betroffenen Stadt keine andere Möglichkeit gibt, um den Grenzwert so schnell wie möglich einzuhalten.“

Andere Möglichkeiten? Gerade hat der Bund den Kommunen nach dem Dieselpfand eine Milliarde Euro versprochen, um die Luft auch ohne Fahrverbote sauber zu bekommen. Nach Ansicht von Klinger nur der Tropfen auf den heißen Stein: „Nach den vorliegenden Berechnungen wird das Geld gerade einmal genügen, um die Luftsituation in den betroffenen Städten etwas erträglicher zu machen. Dass damit die Grenzwerte für die Luftqualität eingehalten werden könnten, behauptet niemand.“

Auch Michael Brenner, Professor für Verwaltungsrecht an der Uni Jena, erwartet, dass Fahrverbote kommen werden: „Die Vergangenheit hat ge-



**MEINE MEINUNG**  
Redakteur  
**FRANK ROSIN**

Ja, es erscheint ungerecht, wenn Autofahrer mit Fahrverboten ausbaden müssen, was Politik und Hersteller ihnen eingebrockt haben. Aber auch die Dieselfahrer trifft zumindest eine Teilschuld: Beim Stuttgarter Feinstaubalarm lassen gerade mal drei Prozent ihr Auto freiwillig stehen. Erst damit werden Fahrverbote als Zwangsmaßnahmen unvermeidlich.

# Fahrverbote: Diese Möglichkeiten gibt es



**Diesel-City verhängt/verschärft Fahrverbote**

**Selektion nach Kennzeichen**

**Plaketten-Lösung**

**Sperrung belasteter Straßen**



**Kennzeichen-erkennung** und -auswertung wird gesetzlich erlaubt (Datenschutz!). Sie ermöglicht Identifikation von schmutzigen Autos über Datenabgleich (bestimmte Kraftstoffe oder Schadstoffklassen)

Umweltzonenregelung wird geändert: Eine **Blaue Plakette** mit weiteren Schadstoffklassen wird eingeführt



**Dauerhafte Einfahrverbote** in Umweltzonen für Autos, die keine Blaue Plakette besitzen



Bei „**Schadstoffalarm**“: Einfahrverbote für Autos bestimmter Schadstoffklassen



Bei „**Schadstoffalarm**“: Einfahrverbote in bestimmte Gebiete für Autos ohne Blaue Plakette



Dauerhafte **Fahrverbote auf bestimmten Straßen** für bestimmte Schadstoffklassen (geplant z. B. in Hamburg)

