

Wie sich Diesel-Fahrverbote umgehen lassen

Nächste Woche tagt der **Verkehrsgerichtstag** in Goslar. Die Fachleute werden dort erörtern, wann Fahrverbote unverhältnismäßig sind. Was sie sagen, wird oft Gesetz

Von Prof. Michael Brenner

Verfassungsrechtler, Universität Jena

Vor Kurzem hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof in Kassel die Berufung des Landes Hessen gegen das Fahrverbot in der gesamten Frankfurter Innenstadt zugelassen. Damit sind Fahrverbote in Frankfurt zunächst aufgeschoben. Die Kasseler Richter waren nicht überzeugt, dass das zonale Einfahrverbot, das zuvor das Verwaltungsgericht Wiesbaden verhängt hatte, verhältnismäßig ist. Ich bin es auch nicht.

Die Kasseler Richter haben völlig richtig erkannt, dass die Überschreitung von Grenzwerten allein keine flächendeckenden Fahrverbote rechtfertigen kann, sondern lediglich die Sperrung einzelner Streckenabschnitte. Es ist das erste Mal, dass ein Gericht so urteilt. Dass sich der Verwaltungsgerichtshof auch dafür interessiert, welche gesundheitlichen Auswirkungen Grenzwertüberschreitungen tatsächlich haben, um über die Verhältnismäßigkeit zu entscheiden, ist folgerichtig.

Das Verhältnismäßigkeitsprinzip hat zwei Seiten: Auf der einen Seite will es staatlichem Handeln Grenzen setzen. Es erachtet daher nur solche Maßnahmen (Gesetze, Verwaltungsakte oder eben auch Fahrverbote) für verfassungsgemäß, die zur Erreichung des angestrebten Ziels geeignet, erforderlich und zumutbar sind. Auf der anderen Seite eröffnet das Prinzip den Gerichten aber



Fahrverbotszone

In der Umweltzone Stuttgart gilt seit 1. Januar ein Diesel-Fahrverbot von Euro 4 an abwärts

zugleich große Wertungsspielräume.

Trotzdem lassen sich mit Blick auf über ein Dutzend drohender beziehungsweise bereits verfügbarer Fahrverbote drei Aspekte hervorheben, die das Verhältnismäßigkeitsprinzip einfangen und die Grenzen bei seiner Umsetzung aufzeigen.

Erstens: Fahrverbote für Euro-5-Diesel, die nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts ab September verhängt werden

können, werden nicht zum Tragen kommen, wenn der maßgebliche Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft in der betreffenden Stadt bis zum Herbst unterschritten wird. Genau darauf zielt die durch die Bundesregierung initiierte Erneuerung beziehungsweise Nachrüstung der Dieselfahrzeuge ab.

Zweitens kann sich die Umsetzung von gerichtlich verfügbaren Fahrverboten ohne Weiteres in das Jahr 2020 verschieben, wenn die nächste Instanz angerufen wird. Denn Berufung und Revision haben aufschiebende Wirkung.

Und drittens sind von den Gerichten stärker als bislang weitere Varianten der Schadstoffreduzierung in den Blick zu nehmen als nur Diesel-Fahrverbote. Dazu könnten Einfahrverbote für emittierende Schiffe in den Hamburger Hafen ebenso zählen wie Tempolimits für Schiffe

auf Rhein und Ruhr oder Filteranlagen am Straßenrand.

Es wird jedenfalls dem Verhältnismäßigkeitsgebot nicht gerecht, lediglich die Autofahrer in den Blick zu nehmen. Dies gilt vor allem deshalb, weil bis Ende August 2015 vollkommen legal Euro-5-Fahrzeuge gekauft werden durften.

Schließlich haben auch die Kommunen in Sachen Stickstoffdioxid-Reduzierung in den vergangenen Jahren vieles versäumt: Der kommunale Fahrzeugbestand ist in vielen Städten überaltert, Busse im öffentlichen Personennahverkehr sind zumeist mit alter Diesel-Technik ausgestattet und tragen erheblich zur Grenzwertüberschreitung in den Städten bei. Daher sind gerade auch die Städte aufgerufen, die Mittel aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020“ der Bundesregierung abzurufen. Auch sie müssen ihren Teil dazu beizutragen, dass Fahrverbote in Städten unter Umständen gar nicht mehr zum Tragen kommen müssen – und von Gerichten mit Blick auf den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz dann auch nicht mehr verhängt werden dürfen. ■



Die Überschreitung von Grenzwerten allein kann keine flächendeckenden Fahrverbote rechtfertigen



Michael Brenner, 58, referiert kommende Woche auf dem Verkehrsgerichtstag in Goslar über Fahrverbote