



Bald schon eine historische Aufnahme? Rushhour im Berufsverkehr auf der Berliner Bundesstraße B2/B5
Foto: Paul Langrock/Zenit

Ein Flickenteppich aus Asphalt

Umweltschützer jubeln, die Wirtschaft warnt, der „Verkehrsminister“ lehnt Bundesregelung ab. Durch das Urteil zu Diesel-Fahrverboten nehmen Verwirrung und Unsicherheit zu

Aus Berlin **Bernhard Pötter**

Christian Schmidt hat ein Mantra. Es heißt: „Wir wollen keine Fahrverbote!“. Der CSU-Landwirtschaftsminister, der kommissarisch auch Verkehrsminister ist, sagt das immer wieder. Er steht am Dienstagmittag auf feindlichem Gebiet, im Lichthof des Umweltministeriums neben der Hausherrin Barbara Hendricks (SPD), und wiederholt, was im nächsten Koalitionsvertrag steht, aber seit dem 27. Februar 2018 überholt ist: Wir wollen keine Fahrverbote.

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts hat dieses Wunschdenken praktisch zerstört. Normalerweise schafft ein endgültiges Urteil Klarheit und Rechtssicherheit. Aber nach dem Diesel-Urteil aus Leipzig ist es so unsicher wie nie, ob man mit einem Diesel-Pkw in Zukunft in eine deutsche Innenstadt fahren darf.

Denn manche Städte werden die dreckigen Diesel auf einigen Straßen verbannen: Hamburg, wahrscheinlich Berlin, Stuttgart ab September 2019. Andere werden alles tun, um das zu verhindern, wie Düsseldorf. Wieder andere erklären, das sei nicht nötig (Niedersachsen) oder werde noch debattiert (Kiel). Die Deutsche Umwelthilfe DUH, die in Leipzig mit ihren

Klagen auf Fahrverbote gewonnen hat, jubelt wie die meisten Umweltverbände: „Eine schallende Ohrfeige für die Bundesregierung, die eine bundeseinheitliche Regelung verweigert“, nannte DUH-Chef Jürgen Resch das Urteil.

Während es in den Städten einen Flickenteppich von Fahrverboten geben könnte, steigen die Unsicherheiten bei allen Beteiligten. Die Aktienkurse der Autohersteller knickten nach dem Urteil ein. Investoren mögen es gar nicht, wenn der Absatz von Diesel-Pkws und mögliche Nachrüstungen die Bilanzen der Hersteller belasten. „Allein die Möglichkeit von Fahrverboten wird das Vertrauen in die Diesel-Technologie weiter schwächen und die Preise für Gebrauchtwagen purzeln lassen“, hieß es von der Beratungsfirma EY. Speditoren sehen die Versorgung der Innenstädte mit ihren Diesel-Lkws gefährdet, der Bundesverband der Industrie will, dass nach „allen Alternativen zu Fahrverboten gesucht wird“. Die Bauindustrie bangt um die freie Fahrt für ihre Bagger und Lkws und macht das Urteil dafür verantwortlich, wenn nicht genügend Häuser gebaut werden können. Der Deutsche Städteverband rechnet kurzfristig nicht mit Fahrverboten, sieht aber die Hersteller in der Pflicht. „Es steigt der Druck auf die Indus-

trie, Diesel-Pkws sauberer zu machen, sagte Städtetagspräsident und Oberbürgermeister von Münster, Markus Lewe.

Erst einmal allerdings steigt der Druck auf die Besitzer von Dieselaautos. Werden ihre Autos ausgesperrt, „sind die Chancen der Kunden nicht gut, die Hersteller zu einer möglichen Nachrüstung zu verpflichten“, sagt Andrea Frank, Expertin des

„Wir wollen keine Fahrverbote“

Christian Schmidt, Verkehrsminister

Dachverbands der Verbraucherschutz-Zentralen vzbv der taz. Für den Preis von 1.500 bis 3.300 Euro sind Katalysatoren auf dem Markt. Nur: Wer bezahlt dafür? Die Gewährleistung erlischt nach zwei Jahren, sagt Frank. Und weitere Ansprüche hätten die Käufer nur, wenn die Autos illegal frisiert wären. Doch die Trickserien bei den meisten Dieselaautos, die die Abgasreinigung abschalten, sind nicht einwandfrei illegal.

Für „Verkehrsminister“ Schmidt ist ein bundesweiter Flickenteppich, wo welche Autos fahren dürfen, nicht so schlimm wie „Fahrverbote, bei denen

die Kommunen nicht maßgeschneidert reagieren können“. Neben ihm steht Hendricks, die eine bundesweite „blaue Plakette“ für saubere Diesel schon vor Jahren gefordert hat, damit aber im Kabinett scheiterte. Hendricks will, dass die Hersteller zur Nachrüstung verpflichtet werden und dass nicht die „Kunden ausbaden, was die Konzerne angerichtet haben“. Beide wollen vor allem viel Geld dafür geben, dass Busse sauberer werden, der öffentliche Verkehr ausgebaut wird und Elektroautos vorankommen. Aber eine Kennzeichnung für saubere Diesel ist Hendricks schon wichtig. „Ob das dann blaue Plakette oder roter Fuchschwanz heißt, ist mir egal.“

Ob eine solche Plakette aber funktionieren könnte, ist die nächste Unsicherheit. Das Umweltbundesamt hat gefordert, solch eine Genehmigung müsse „nach den realen Emissionen auf der Straße“ differenziert werden. Denn bisher überschreiten 70 Prozent der 15 Millionen deutschen Dieselaautos die Grenzwerte, und auch viele der angeblich sauberen Motoren der Norm Euro 6 stoßen nach UBA-Messungen das Mehrfache des Grenzwerts aus. Das aber hieße, dass es neue Zulassungsverfahren für Diesel-Pkws geben müsste. Und deren Besitzer bis dahin zittern müssten.

Europa geht vor

Warum das Bundesverwaltungsgericht grünes Licht für Diesel-Fahrverbote gegeben hat

Aus Leipzig **Christian Rath**

Fahrverbote für Dieselfahrzeuge sind heute schon rechtlich möglich – wenn sie die einzige Möglichkeit sind, die Luftgrenzwerte einzuhalten. Das hat das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig entschieden. Einzige Änderung gegenüber den Vorinstanzen: Für „Euro 5“-Diesel dürfen Fahrverbote frühestens im September 2019 eingeführt werden.

Schon seit Jahren werden in vielen Städten die seit 2010 verbindlichen Grenzwerte für Stickoxide (NO_x) überschritten. Dies führt jährlich zum vorzeitigen Tod von Tausenden Stadtbewohnern. Die jeweiligen Bundesländer müssen deshalb Luftreinhaltepläne aufstellen, in denen sie beschreiben, wie die Grenzwerte künftig eingehalten werden sollen. Kein einziges Bundesland hat bisher Dieselfahrverbote vorgesehen, obwohl Diesel-Kfz für 60 bis 70 Prozent der NO_x-Belastung verantwortlich sind. Die Länder scheuen jedoch den Konflikt mit Dieselfahrern und der Autoindustrie. Sie behaupteten zudem, dass solche Fahrverbote derzeit rechtlich gar nicht möglich seien.

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) klagt derzeit auf Verschärfung der Luftreinhaltepläne für 19 Städte; nur in Hamburg klagt der BUND. Die Rechtsprechung war bisher uneinheitlich. Die Verwaltungsgerichte (VG) in Düsseldorf und Stuttgart hielten Fahrverbote für möglich. Der Verwaltungsgerichtshof München hielt Diesel-Beschränkungen zwar für unerlässlich, derzeit aber nicht umsetzbar, weil das passende Verkehrsschild fehle. Im Mittelpunkt der Diskussionen stand das Urteil des VG Stuttgart, das ein ganzjähriges flächendeckendes Fahrverbot für alle Diesel-Fahrzeuge unterhalb der Norm „Euro 6“ für die einzig erfolgversprechende Maßnahme hielt.

In Leipzig ging es nun nur um die Frage, ob die Länder rechtlich die Möglichkeit haben, Fahrverbote in hoch belasteten Städten anzuordnen. Die Leipziger Richter stellten fest, dass solche Fahrverbote eigentlich nach deutschem Recht nicht vorgesehen sind. Das deutsche Recht müsse hier aber „unangewendet“ bleiben, wenn sonst die aus dem Europarecht stammenden Grenzwerte nicht eingehalten werden können. Das BVerwG folgte damit dem Argument von DUH-Anwalt Remo Klingler.

Das BVerwG änderte aber die Urteile aus Stuttgart und Düsseldorf, indem es klare Vorgaben zur Verhältnismäßigkeit machte. Fahrverbote für Diesel-Kfz nach der bis Ende 2015 geltenden Norm „Euro 5“ dürfen frühestens im September 2019 eingeführt werden. Nur Fahrverbote für Diesel-Kfz der Normen „Euro 4“ und niedriger dürfen schon vorher angeordnet werden. Euro-5-Diesel haben aber wohl noch den größten Anteil an allen Diesel-Kfz.

Außerdem verlangt das BVerwG Ausnahmen für Handwerker und „bestimmte Anwohnergruppen“. Gemeint ist mit Letzterem wohl Lieferverkehr zu Händlern und Gaststätten.

Eine Entschädigungsregelung sei nicht erforderlich, erklärte der Vorsitzende Richter Andreas Korbmacher. Ein Fahrverbot sei eine „Inhaltsbestimmung“ des Eigentums. Sie wäre nur entschädigungspflichtig, wenn sie unverhältnismäßig wäre. Das wollen die Richter aber durch die vorgesehenen Übergangs- und Ausnahmeregelungen vermeiden. Korbmacher geht auch davon aus, dass „kein völliger Zusammenbruch des Diesel-Gebrauchtwarenmarktes“ droht. Schließlich sei „nur in wenigen Ballungsräumen“ mit Fahrverboten zu rechnen. Gewisse Wertverluste seien hinzunehmen.

Zwar sind Dieselfahrverbote derzeit schlecht kontrollierbar, denn die Bundesregierung verweigert die Einführung der sogenannten „blauen Plakette“ für relativ saubere Fahrzeuge. Dadurch würden Fahrverbote aber nicht unzulässig, so Richter Korbmacher. So könne etwa bei parkenden Autos anhand des Kfz-Kennzeichens beim Kraftfahrbesamstag die technischen Daten des Fahrzeuges abgefragt und bei Verstößen Bußgelder verhängt werden.

DUH-Chef Jürgen Resch geht davon aus, dass in rund 25 deutschen Städten nur Fahrverbote gegen die hohen NO_x-Werte helfen können. Dort müssen die Länder nun die Luftreinhaltepläne um Fahrverbots-Regeln ergänzen. Da es sich um ein relativ aufwendiges Verfahren mit Bürgerbeteiligung handelt, wird es in den kommenden Monaten zunächst keine Fahrverbote geben. Das BVerwG nannte bisher keine Frist. Resch nimmt an, dass die Pläne Ende des Jahres verschärft sind.