

Pressemitteilung

München, den 27. Februar 2018

Bundesverwaltungsgericht zu Diesel-Fahrverboten
Gribl: „Bund und Land müssen jetzt handeln“

Zur Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts nimmt der Vorsitzende des Bayerischen Städtetags, Augsburgs Oberbürgermeister Dr. Kurt Gribl Stellung:

„Kommunalpolitiker sind keine Anhänger von Fahrverboten, weil Städte auf Mobilität angewiesen sind. Der Streit um die fehlende Hardware-Nachrüstung von älteren Dieselfahrzeugen wird nun auf dem Rücken betroffener Städte und ihrer Bürger getragen. Eine bessere Luftqualität in Städten lässt sich in der Praxis aber nur erreichen, wenn an der Quelle angesetzt wird, damit Autos, Laster und Busse weniger Schadstoffe ausstoßen“.

Die Städte benötigen schnell Entscheidungen vom Bund: Um eine dauerhafte Luftverbesserung zu erreichen, muss auch die Hardware von alten Dieselfahrzeugen nachgerüstet werden. Und für die zur Verhängung von Fahrverboten verpflichteten Städte muss eine vollziehbare Rechtsgrundlage getroffen werden: Die Einführung einer geeigneten Kennzeichnung für Fahrzeuge, die die Schadstoffgrenzwerte einhalten („Blaue Plakette“).

Die jetzt betroffenen Städte sind darauf angewiesen, dass sie ein Handlungsinstrument zur Differenzierung von Zufahrtverboten für luftverschmutzende Fahrzeuge erhalten. Ansonsten müsste ein pauschales Dieselfahrverbot verhängt werden: **Gribl: „Ein pauschales Fahrverbot ist nicht vollziehbar. Dafür müsste man einen Schilderwald aufstellen. Hierfür müsste jeweils an betroffenen Straßen und Straßeneinmündungen ein Dieselfahrverbotsschild aufgehängt werden. Und jedes Fahrzeug müsste einzeln kontrolliert werden.“** Laut Schätzungen des Münchner Umweltreferats wären dafür allein in der Landeshauptstadt 130.000 Schilder nötig. Die Polizei müsste dann anhand der Fahrzeugpapiere individuell prüfen, ob das Fahrzeug einfahren darf oder nicht. Nur wenn emissionsarme Fahrzeuge klar gekennzeichnet sind, lassen sich Emissionen über zonierte Fahrverbote stadtverträglich, rechtssicher und kontrollierbar reduzieren. Und es müssen Ausnahmeregelungen möglich sein, um den Anlieger- und Wirtschaftsverkehr aufrecht halten zu können.

Die Europäische Union setzt ehrgeizige Richtlinien zur Luftqualität mit Grenzwerten für Stickstoffdioxid oder Feinstaub. Allerdings fehlen laut Gribl auf Bundesebene und auf Landesebene die Handlungsinstrumente zur Umsetzung der Richtlinien und zur Durchsetzung der Fahrverbote: **„Letztlich wird das Problem auf die Städte geschoben: Städte sollen die Luft rein halten und somit für den Gesundheitsschutz der Bewohner sorgen. Aber die Städte können nicht den Schadstoffausstoß von Fahrzeugen reduzieren - das ist die Aufgabe der Autohersteller. Sie müssen Diesel-Fahrzeuge so nachrüsten, dass die versprochenen Grenzwerte bei Schadstoffen eingehalten werden. Versäumnisse der Automobilindustrie dürfen nicht zu Lasten der Kommunen und ihrer Bürger gehen.“**

- 2 -