

## Daten | Fakten | Argumente

### THEMA DER WOCHE

## Alternativen zu Fahrverboten: Tür für nachhaltige Lösungen bleibt offen

Die Debatte um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge geht in die nächsten Runden: Die EU-Kommission erhob kürzlich Klage gegen die Bundesrepublik vor dem Europäischen Gerichtshof, weil in einer Reihe von Städten die Grenzwerte für Stickstoffdioxid nicht eingehalten werden. Zuletzt begründete das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig sein Urteil aus dem Februar dieses Jahres ausführlich: Verkehrsverbote können ausnahmsweise zulässig sein, wenn keine Alternativen bestehen, die Einhaltung der Grenzwerte sicherzustellen. So werden in Hamburg die vor Pfingsten aufgehängten Verkehrsschilder allen Dieselfahrzeugen, die unterhalb der Euro-6-Norm liegen, ab 31. Mai das Umfahren der dortigen Max-Brauer-Allee vorschreiben. Kommen deutsche Städte an Fahrverboten jetzt nicht mehr vorbei?

#### Verhältnismäßigkeit der Mittel wahren

■ Das BVerwG stellte klar, dass Verkehrsverbote nur als letztes Mittel genutzt werden dürfen. Weil sich die Luftqualität in deutschen Städten zuletzt deutlich verbesserte, rechnen Bundesregierung und viele Experten bald nur noch mit Überschreitungen in maximal 20 Städten. Den meisten dieser Kommunen dürfte es allein durch die Nachrüstung von Bussen und Maßnahmenpakete für saubere Mobilität gelingen, die Grenzwerte ohne Fahrverbote zu erreichen. Nur wenige Städte wie insbesondere Düsseldorf oder Stuttgart müssen laut BVerwG streckenbezogene Durchfahrverbote wie in Hamburg oder sogar Fahrverbote in Umweltzonen für Dieselfahrzeuge in Betracht ziehen. Im letzteren Fall, stellt das BVerwG klar, müssten die wirtschaftlichen Folgen für Betroffene berücksichtigt werden. Deshalb dürfen für bestimmte Unternehmen oder Anwohner und generell bis zum 1. September 2019 für Euro-5-Fahrzeuge keine Verbote verhängt werden.

#### Unsicherheit zieht Wertminderungen nach sich

■ Auch wenn Fahrverbote nur in beschränktem Umfang eingeführt werden dürfen: Die Unsicherheit der Wirtschaft über das Ausmaß möglicher Beschränkungen hat das Urteil des BVerwG nicht beseitigt. Diese Ungewissheit belastet viele Unternehmen schon heute: Die Gebrauchtwagenpreise von Diesel-Pkw sanken laut offizieller Statistik im Vergleich zum Benziner um fünf Prozent, und die Standzeiten der Fahrzeuge im Handel erhöhten sich um 28 Tage. Besonders das Kfz-Gewerbe muss deshalb deutliche Wertminderungen und Standkosten für die Fahrzeuge hinnehmen. Die Durchfahrverbote in Hamburg und die Klage vor dem EuGH werden diese Situation nicht verbessern. Damit im Markt mehr Verlässlichkeit einkehrt, benötigen Unternehmen nun einen klaren politischen Fahrplan, wie Fahrverbote noch vermieden werden können.

#### Chance für bessere Luft in Städten nutzen

■ Dafür hat das BVerwG der Politik eine Tür offengelassen: Verbessert sich die Luftqualität deutlich stärker als bisher prognostiziert, können betroffene Kommunen von Fahrverboten absehen. Die von Bundesregierung, Fahrzeugherstellern und vielen Städten angekündigten Maßnahmen zur Verbesserung des Schadstoffausstoßes von Fahrzeugen, nachhaltige Mobilitätskonzepte oder die Nachrüstung von Bussen und Nutzfahrzeugen versprechen genau das und können Fahrverbote also noch verhindern. Dafür müssen diese auf Diesel-Gipfeln und im Koalitionsvertrag versprochenen Maßnahmen jedoch sehr zeitnah umgesetzt werden.

#### Mehr Tempo bei den Maßnahmen

■ Daran hapert es aktuell allerdings: Das von der vergangenen Regierung entworfene Sofortprogramm gewährt Städten die Unterstützung derzeit noch schiebchenweise, und die von der Industrie versprochenen Software-Updates gestalten sich schleppend. Um diese Maßnahmen, wie im Koalitionsprogramm vereinbart, sogar auszuweiten und zu verstetigen, bedarf es deshalb noch einiger Kraftanstrengungen. Ende Juni erreicht die neue Bundesregierung ihre 100-Tage-Marke. Spätestens dann sollte sie eine deutliche Antwort geben können, wie sie der Einladung des Gerichts folgen und Fahrverbote vermeiden will.