

Antrag

der Abgeordneten Marc Bernhard, Karsten Hilse, Andreas Bleck, Dr. Heiko Wildberg, Dr. Rainer Kraft, Stephan Brandner, Marcus Bühl, Joana Cotar, Dr. Gottfried Curio, Peter Felser, Dietmar Friedhoff, Dr. Götz Frömming, Franziska Gminder, Wilhelm von Gottberg, Kay Gottschalk, Armin-Paulus Hampel, Mariana Iris Harder-Kühnel, Dr. Roland Hartwig, Udo Theodor Hemmelgarn, Martin Hess, Dr. Heiko Heßenkemper, Nicole Höchst, Jens Kestner, Stefan Keuter, Norbert Kleinwächter, Jörn König, Steffen Kotré, Rüdiger Lucassen, Frank Magnitz, Jens Maier, Andreas Mrosek, Volker Münz, Sebastian Münzenmaier, Christoph Neumann, Ulrich Oehme, Frank Pasemann, Tobias Matthias Peterka, Paul Viktor Podolay, Jürgen Pohl, Stephan Protschka, Dr. Robby Schlund, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Detlev Spangenberg, René Springer, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD

Diesel-Fahrverbote sofort und vollständig aufheben – Neueste wissenschaftliche Daten berücksichtigen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Seit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 27. Februar 2018 sind Fahrverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit grundsätzlich möglich¹, ². Ziel der Dieselfahrverbote ist es, den von der Europäischen Union festgelegten und umstrittenen Stickoxid-Immissionsgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Außenluft sicherzustellen. Dieser Grenzwert ist in der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa festgelegt³, siehe hierzu auch die Richtlinie (EU) 2015/1480 der Kommission vom 28. August 2015 zur Änderung bestimmter Anhänge der Richtlinien 2004/107/EG und 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates betreffend Referenzmethoden, Datenvalidierung und Standorte für Probenahmestellen zur Bestimmung der Luftqualität⁴. In einem weiteren Urteil vom 27. Februar 2020 hat das BVerwG deutlich gemacht, dass ein Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge

¹ www.bverwg.de/pm/2018/9

² www.bverwg.de/270218U7C26.16.0

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0050&from=de>

⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015L1480&from=DE>

unverhältnismäßig sein kann, wenn nach einer Prognose auf hinreichend sicherer Grundlage der Grenzwert für Stickstoffdioxid in Kürze eingehalten wird⁵, ⁶. Durch die ergriffenen Maßnahmen der Bundesregierung und der Landesregierungen in Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie ging der Kraftverkehr in Deutschland drastisch zurück. Dies hätte sich nach Ansicht der Antragssteller unmittelbar in den Daten der bundesweit aufgestellten Verkehrsmessstationen abbilden müssen, war das Überschreiten der Stickoxid-Immissionsgrenzwerte in der Vergangenheit doch die Grundlage diverser Verwaltungsmaßnahmen wie die Einrichtung von Umweltzonen und Fahrverbote für Dieselfahrzeuge. Zahlreiche Stichproben, wie beispielsweise eine Auswertung von Luftqualitätsdaten des Umweltbundesamtes (UBA) der vergangenen zehn Wochen, zeigen jedoch keinen entsprechenden Rückgang der Stickoxidwerte in den deutschen Innenstädten seit dem Beginn des „Shutdowns“ am 23. März 2020 – zum Teil ist sogar in völlig verkehrsarmen Zeiten ein Anstieg festzustellen. Auch im Jahresvergleich zu den Vorjahren sind die Werte zum Teil gestiegen⁷ (www.focus.de/auto/news/diesel-drama-stuttgart-schafft-seinen-feinstaub-alarm-ab-fahrverbote-bleiben-trotzdem_id_11888497.html). Vor diesem Hintergrund ist die Behauptung, dass für die Überschreitung der EU-Stickoxidgrenzwerte an Verkehrsmessstationen in deutschen Innenstädten Diesel-PKW hauptverantwortlich seien, wie es die Deutsche Umwelthilfe (DUH) behauptet, zweifelhaft. Daher stellen Diesel-Fahrverbote aufgrund der neuen Datenerhebungen überhaupt kein geeignetes Mittel zur Reduktion der Stickoxidbelastung dar. Es bestehen Zweifel, ob die Städte, die im Laufe der Jahre 2018 und 2019 Fahrverbote erlassen haben, in ihren Entscheidungen verhältnismäßig gehandelt haben.

Gegen eine Fortführung der Diesel-Fahrverbote spricht neben den aktuellen Datenerhebungen außerdem die negative ökonomische Gesamtentwicklung im Kontext der anhaltenden COVID-19-Pandemie und der zu ihrer Eindämmung getroffenen Maßnahmen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. unverzüglich wissenschaftliche Studien in Auftrag zu geben, die umfassend untersuchen, inwiefern Verkehrsaufkommen und Schadstoffbelastungen der Luft, insbesondere im Lichte der gegenwärtigen COVID-19-Pandemie, korrelieren und welche Ursachen für die anhaltende Stickoxidbelastung in deutschen Innenstädten identifiziert werden können,
2. auf Länder und Gemeinden dahingehend hinzuwirken, Fahrverbotszonen für Diesel-Fahrzeuge sofort und vollständig aufzuheben, bis ein entsprechendes Gutachten vorliegt,
3. auf EU-Ebene darauf hinzuwirken, dass es nicht zu Strafzahlungen im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens bei Nichteinhaltung der festgelegten Grenzwerte für Stickstoffdioxid-Emissionen kommen kann, bis aus den in Nummer 1. geforderten Studien nachvollziehbare Erkenntnisse vorliegen,
4. ebenfalls auf EU-Ebene die Erstellung vergleichbarer Studien zu erwirken,
5. auf Länder und Gemeinden dahingehend hinzuwirken, dass im Zuge der Corona-Krise eine Güterabwägung vorgenommen wird, wie sich das Ansteckungsrisiko im ÖPNV mit Corona im Vergleich zur abstrakten Gesundheitsgefährdung durch die Nutzung eines Diesel-PKW darstellt,

⁵ www.bverwg.de/de/pm/2020/13

⁶ www.bverwg.de/050220B7C3.19.0

⁷ www.focus.de/auto/news/diesel-drama-stuttgart-schafft-seinen-feinstaub-alarm-ab-fahrverbote-bleiben-trotzdem_id_11888497.html

6. der deutschen Umwelthilfe alle Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt zu streichen und auf eine Aberkennung des Verbandsklagerechts hinzuwirken (Bundestagsdrucksache 19/7702).

Berlin, 16. Juni 2020

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Begründung

Aufgrund der aktuellen Datenerhebungen und Stichproben erscheinen die Fahrverbote für Dieselfahrzeuge als beispiellose Fehleinschätzung von deutschen Behörden und Gerichten. Die somit umweltpolitisch wirkungslosen und ökonomisch höchst schädlichen Diesel-Fahrverbote müssen aus diesem Grund sofort und vollständig rückgängig gemacht werden, auch wenn der finanzielle Schaden bei Millionen Dieselbesitzern sowie der deutschen Automobilindustrie teilweise bereits eingetreten ist. Gerade für schwächere Einkommensschichten stellen die Diesel-Fahrverbote von Anfang an einen unzumutbaren Einschnitt in die individuelle Freiheit dar und kommen für die betroffenen Bürger einer Enteignung gleich. Diesel-Fahrverbote kosten Unternehmen, insbesondere Handwerkern und Kleinunternehmern, sowie Bürgern Geld, was das ihnen angesichts der existenzbedrohenden Wirtschaftslage dann um so schmerzhafter fehlt. Denn gerade in der Nach-Corona-Zeit darf die Volkswirtschaft nicht zusätzlich belastet werden. Die ökonomischen Auswirkungen der Corona-Krise sind dramatisch und für den Industriestandort Deutschland schädlich, so dass die Bundesregierung eingreifen und dafür Sorge tragen muss, dass unnötige ideologische Experimente wie die Diesel-Fahrverbote, die offenkundig nicht auf Grund objektiver und belastbarer Daten verhängt wurden, beendet werden.

