

## **Antrag**

**der Abgeordneten Judith Skudelny, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Kulitz, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Alexander Müller, Matthias Nölke, Hagen Reinhold, Bernd Reuther, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Linda Teuteberg, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP**

### **Saubere Luft durch wirksame und verhältnismäßige Maßnahmen gewährleisten**

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

In Deutschland ist die Luft in den letzten Jahrzehnten stetig sauberer geworden. Aufgrund der verbindlichen EU-Grenzwerte und den streng ausgelegten Messverfahren in Deutschland wurden durch Klagen der Deutschen Umwelthilfe e.V. Fahrverbote erzwungen, um noch schneller die bestehenden Grenzwerte einhalten zu können. Grundlage hierfür müsste allerdings der Nachweis sein, dass die Einhaltung der Grenzwerte nur durch Fahrverbote erreicht werden kann.

Aber auch schon vor dem Corona-Lockdown waren Fahrverbote kein geeignetes Mittel, um die Luftqualität in den Innenstädten nachhaltig zu verbessern. Sie führen vielmehr zu Umgehungsverkehr. Oftmals müssen dadurch weitere Strecken gefahren werden – mit entsprechend höherem Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß.

Während des Corona-Lockdowns haben sich die Zweifel an der Angemessenheit der Maßnahme „Fahrverbot“ weiter manifestiert. Während der Verkehr vielerorts praktisch zum Erliegen gekommen ist oder zumindest deutlich reduziert wurde, sind die NO<sub>x</sub>-Messwerte nach vorläufigen Erkenntnissen nicht überall gleichermaßen gesunken. An manchen Messstellen wurden sogar trotz geringeren Verkehrsaufkommens höhere NO<sub>x</sub>-Werte gemessen. Grund hierfür ist, dass andere Emissionsquellen als Fahrzeuge mit Dieselmotoren und auch die aktuelle Wetterlage eine größere Rolle bei den Messwerten spielen als bislang angenommen.

In seiner Entscheidung zu möglichen Dieselfahrverboten in Stuttgart und Düsseldorf (BVerwG, Urteil vom 27.02.2018 – 7 C 30.17 und BVerwG, Urteil vom 27.02.2018 – 7 C 26.16) hat das Bundesverwaltungsgericht entschieden, dass Fahrverbote zwar grundsätzlich möglich seien, diese aber unter allen Umständen nur die ultima ratio staatlichen Handelns darstellen dürfen. Aus den Leitsätzen der aufgeführten Entscheidungen geht jedoch hervor, dass Fahrverbote für (bestimmte) Dieselfahrzeuge nur zulässig sind, wenn sie als einzig geeignete Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der NO<sub>x</sub>-Grenzwerte angesehen werden müssen und die daraus folgende Anordnung stets dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen muss. Entsprechend § 47 IV Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) müssen sich die erwogenen Maßnahmen gemäß dem Verursacheranteil unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten richten, die zum Überschreiten der Emissionswerte beitragen. Die Kenntnis über einige gleichbleibende bzw. steigende NO<sub>x</sub>-Messwerte, trotz eines durch den Corona-Lockdown-bedingten gesunkenen Verkehrsaufkommens ([www.tagesschau.de/investigativ/kontraste/stickoxid-corona-103.html](http://www.tagesschau.de/investigativ/kontraste/stickoxid-corona-103.html)), wirft die Frage auf, ob Dieselfahrzeuge überhaupt zu den Hauptemittenten bei der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte gehören. Daraus erwachsen auch begründete Zweifel an der Angemessenheit der Fahrverbote.

Das schärfste Schwert des Staates, in individuelle Freiheits- und Eigentumsrechte zum Wohle der Allgemeinheit einzugreifen, muss unter allen Umständen auf evident begründbaren Fakten basieren und darf nicht nur ein gut gemeinter Versuch sein, verschiedene verkehrspolitische Ziele umsetzen zu wollen. Insoweit führt allein dieser Zweifel über die Quelle der Luftbelastung zum Fehlen der verfassungsrechtlichen, ökologischen und gesundheitspräventiven Rechtfertigungsgrundlage staatlichen Eingreifens in Freiheitsrechte, die Eigentumsgarantie und die Berufsfreiheit der Bürgerinnen und Bürger.

Zudem bedarf es bezüglich der Güterabwägung in der Corona-Pandemie einer erneuten Bewertung der Fahrverbote im Hinblick auf den individuellen Gesundheitsschutz. Gerade für vulnerable Personen ist der individuelle Gesundheitsschutz durch ein verstärktes Abstandsgebot ein wichtiger Baustein, der im Rahmen des Individualverkehrs gewährleistet werden kann. Daher ist es nun auch Aufgabe der Bundesregierung, rechtssichere Voraussetzungen zur Abschaffung der derzeit bestehenden Fahrverbote zu schaffen.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. festzustellen, dass
  - a. der Corona-Lockdown gezeigt hat, dass Dieselmotoren in PKWs oftmals nur nachrangigen Einfluss auf hohe NO<sub>x</sub>- und Feinstaubwerte in den Innenstädten haben,
  - b. Fahrverbote nur dann zulässig sind, wenn diese nachweislich und maßgeblich zur Luftreinhaltung beitragen, da andernfalls der Eingriff in das Eigentum der Menschen nicht vom Grundgesetz abgedeckt ist,
  - c. Fahrverbote dort, wo das Überschreiten der Immissionsgrenzwerte für NO<sub>x</sub> und Feinstaub nicht zweifelsfrei auf den PKW-Verkehr zurückzuführen ist oder die Grenzwerte durch andere, kostengünstigere Maßnahmen eingehalten werden können, wieder aufgehoben werden müssen;
2. die während des Corona-Lockdowns gewonnenen Fakten der teilweise mangelnden Korrelation zwischen Verkehr und Luftschadstoffen wissenschaftlich untersuchen zu lassen;
3. eine wissenschaftliche Untersuchung der Einflussquellen und deren Beitrag zur Luftverschmutzung vornehmen zu lassen und zu evaluieren, welche weiteren Maßnahmen außer Fahrverboten zur Verbesserung der Luftqualität möglich sind;

4. durch eine Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetz zu ermöglichen, dass Luftreinhaltung technologieoffen möglich ist, beispielsweise durch Berücksichtigung von synthetischen Kraftstoffen bei der Ermittlung der individuellen Fahrzeugemission;
5. synthetische Kraftstoffe der DIN 15 940 in die 10. BImSchV aufzunehmen;
6. Gespräche mit der EU darüber aufzunehmen, ob bei Überschreitung der Grenzwerte auch Maßnahmen zum individuellen Schutz der Bevölkerung ausreichend sein können, wenn die Überschreitung der Grenzwerte nachweislich zu über 90 Prozent am Wetter oder der Topografie eines Ortes liegt, welche nachweislich nicht im Einflussbereich der Politik liegen;
7. sich für eine europaweite Vergleichbarkeit von Immissionsmessmethoden – auch innerhalb des Spielraums der 39. BImSchV – einzusetzen.

Berlin, den 16. Juni 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

## **Begründung**

Bereits vor der Corona-Pandemie zeigten sich Diskrepanzen zwischen der durch die EU-Rechtlinie 2008/98/EC und 39. BImSchV geforderten Repräsentativität der Messstellen und tatsächlichen Luftbelastung (39. BImSchV Anlage III Abschnitt B). So wird bei Messstationen mit besonders strenger Auslegung des Spielraums der in 39. BImSchV Anlage III definierten Messbedingungen bereits wenige Meter weiter viel geringere Werte gemessen. Daher ist eine Überprüfung der Repräsentativität an diesen Messstellen sachdienlich und angebracht.

Aus einem weiteren Urteil des BVerwG (Urt. v. 27.02.2020, Az. 7 C 3.19.) geht sogar hervor, dass Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge unverhältnismäßig sind, wenn nach sicheren Prognosen die NO<sub>x</sub>-Werte auch ohne Fahrverbote erreicht werden oder in absehbar gesichert erreicht werden können. Die nicht repräsentative Ermittlung von Messwerten erzeugt damit eine Ungleichbehandlung all derer, die durch Messungen in Regionen von Messstationen mit besonders strenger Auslegung ihren Lebens- oder Berufsmittelpunkt haben. Die Messwerte sind unabdingbarer Bestandteil zur Bewertung von Anordnungen für Luftreinhalteplänen, mithin ggf. Fahrverboten. Neben den bereits aufgeführten betroffenen speziellen Freiheitsrechten ist eine Vergleichbarkeit und Repräsentativität notwendig, um eine Ungleichbehandlung durch regionale Messunterschiede zu beheben.

