

## **Antrag**

**der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Dr. Bernd Baumann, Marc Bernhard, Stephan Brandner, Jürgen Braun, Marcus Brühl, Matthias Büttner, Tino Chrupalla, Siegbert Droese, Franziska Gminder, Martin Hess, Martin Hohmann, Leif-Erik Holm, Enrico Komning, Steffen Kotré, Frank Magnitz, Andreas Mrosek, Volker Münz, Christoph Neumann, Frank Pasemann, Jürgen Pohl, Stephan Protschka, Martin Reichardt, Uwe Schulz, Thomas Seitz, Detlev Spangenberg, René Springer, Dr. Harald Weyel, Wolfgang Wiehle und der Fraktion der AfD**

### **Fahrverbote wirksam verhindern – Einführung von bundesweit einheitlichen und vergleichbaren Messverfahren bei Stickoxiden**

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 möglich. Grundlage von Fahrverboten ist das Überschreiten der Grenzwerte.

In der Folge müssen die Luftreinhaltepläne in den entsprechenden Ländern so abgeändert werden, dass erforderliche Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwertes für NO<sub>2</sub> in Höhe von 40 µg/m<sup>3</sup> und des Stundengrenzwertes für NO<sub>2</sub> von 200 µg/m<sup>3</sup> bei maximal 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr getroffen werden. Für die Beurteilung der Luftqualität dienen Probenentnahmestellen, die so gewählt sind, dass die Luftqualität des Straßenabschnitts repräsentativ ist. Ferner sollten diese so gewählt werden, dass sie auch für ähnliche Orte repräsentativ sind. In einigen Städten, wie beispielsweise Stuttgart, Hamburg oder Düsseldorf, stehen Messstationen nicht nur direkt am Straßenrand, sondern auch teilweise innerhalb der Straße. Daher ist es mehr als fragwürdig, ob der Standort dieser Messstationen zur Bewertung der Luftqualität repräsentativ ist. Die Folgen dieser falschen Standortwahl sind aber gewaltig: Einerseits stehen Millionen von Diesel-Fahrern vor gewaltigen Vermögensverlusten und andererseits erleiden sie einen unzumutbaren individuellen Mobilitätsverlust.

Gleichzeitig gehen andere Mitgliedstaaten der EU mit der Auslegung der Richtlinie großzügiger um und stellen, wie beispielsweise in Griechenland, die Messstationen im Maximalabstand zum Straßenrand auf. In Thessaloniki steht eine Station auf einem Universitätsdach in 35 Metern Höhe. Innerhalb der EU werden daher momentan keine einheitlichen Daten generiert und die Standortwahl der Messstationen wird unterschiedlich interpretiert. „Die Richtlinie dient ja dazu, europaweit einheitliche Daten zu

generieren. Und das kann natürlich nur funktionieren, wenn jeder Mitgliedstaat diese Vorgaben auch korrekt umsetzt. Und da gibt es immer noch Bedarf, hier und da nachzujustieren“, stellt Ute Dauer, Expertin vom Umweltbundesamt (UBA) fest.<sup>1</sup> Es ist festzuhalten, dass es daher keine einheitliche europäische Vorgehensweise derzeit gibt und auf Grund der nicht eindeutigen Datenlage die Umsetzung von Fahrverboten nicht verhältnismäßig ist. Zudem stellt Prof. Wolfgang Durner von der Universität Bonn fest: „Es ist durchaus denkbar, dass je nach politischer Couleure, diese Spielräume auch politisch ein Stückweit ausgenutzt werden.“<sup>2</sup> Von vielen Seiten wird daher zu recht beklagt, dass der Standort der Messstationen nicht mit den Expositionszeiten der Menschen übereinstimme.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. in Absprache mit den Ländern gemeinsame Standards beim Aufstellen der Messstationen zu evaluieren. Gerichtlich verwertbare Messergebnisse können nur dann zu Fahrverboten führen, wenn die Messergebnisse an allen Standorten vergleichbar sind. Insbesondere sollen an Standorten mit Messstationen unmittelbar am Straßenrand weitere Messstationen mit maximal möglichem Abstand (höchstens 10 Meter) gemäß der 39. BImSchV installiert werden. Dadurch soll gewährleistet werden, dass gemittelte Messergebnisse mit minimalen und maximalen Abstand erfasst werden können. Nur auf dieser Grundlage lassen sich Aussagen über die Luftqualität an der gemessenen Stelle ableiten;
2. zu prüfen, inwieweit der Bund rechtlich die Möglichkeit hat, eigene Messstationen aufzustellen, um bundesweit einheitliche Messverfahren sicherzustellen. Insbesondere in Städten, die von Fahrverboten betroffen sind oder unmittelbar vor Fahrverboten stehen. Zudem soll die Bundesregierung für jede Stadt eine Evaluation durchführen, inwieweit aus Sicht der Bundesregierung die Standorte der Messstationen repräsentativ sind;
3. sich auf europäischer Ebene dafür einzusetzen, dass EU-Vertragsverletzungsverfahren gegen einzelne Mitgliedstaaten nur dann einzuleiten sind, wenn alle Mitgliedstaaten vergleichbare Messverfahren durchführen.

Berlin, den 25. September 2018

**Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion**

---

<sup>1</sup> [www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/diesel-fahrverbot-hamburg-stadt-100.html](http://www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/diesel-fahrverbot-hamburg-stadt-100.html)

<sup>2</sup> [www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/diesel-fahrverbot-hamburg-stadt-100.html](http://www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/diesel-fahrverbot-hamburg-stadt-100.html)

## Begründung

Die Industrienation Deutschland muss seit einiger Zeit miterleben, wie Diesel-Fahrer und generell PKW-Besitzer von Umweltverbänden an den Pranger gestellt werden und ein öffentlicher Feldzug gegen das beliebteste Fortbewegungsmittel der Deutschen stattfindet. Die Folge sind nicht nur massive finanzielle Schäden für Halter von Diesel-Fahrzeugen, sondern auch die Verteufelung des Verbrennungsmotors. Daraus resultieren nicht nur massive Wertverluste für Millionen von Bürgern, sondern auch unzumutbare Einschnitte in die individuelle Freiheit der PKW-Halter, da sie wie in Stuttgart und Frankfurt nicht mehr in die Innenstadt einfahren dürfen, wenn sie nicht die entsprechende Abgasnorm erfüllen. Gerade für schwächere Einkommensschichten stellt dies einen massiven Eingriff dar. Leider erleben wir, dass die Auswahl der Standorte der Messstationen der politischen Einflussnahme in den jeweiligen Landesregierungen unterliegt und diese aus ideologischen Gesichtspunkten die Probeentnahmestellen derart aufstellen, dass die Messergebnisse maximal hoch ausfallen. Somit werden Fahrverbote nicht auf Grund objektiver Daten verhängt, sondern als politisches Instrument eingesetzt. Die Folgen sind aber derart massiv und für die Industrienation Deutschland maximal schädlich, dass hier die Bundesregierung eingreifen muss und dafür Sorge tragen muss, dass einheitliche, objektive und nachvollziehbare Kriterien bei der Auswahl der Standorte der Messstationen getroffen werden.

