

## Luftreinhaltung im Straßenverkehr: Fragen und Antworten

*Durch immer mehr Gerichtsurteile aufgrund überschrittener Grenzwertmessungen verschärft sich die Debatte um Luftreinhaltung sowie Diesel-Fahrverbote in deutschen Städten weiter. Die Bundesregierung bleibt untätig. Das Nachsehen haben Diesel-Fahrer und Kommunen. Weder sorgen Union und SPD für Aufklärung und Transparenz noch werden echte Lösungen präsentiert. Die FDP-Fraktion setzt sich für eine Umweltpolitik mit Sinn und Verstand ein. Wir beantworten daher die wichtigsten Fragen und erklären, wie wir Fahrverbote verhindern wollen.*

### Ist die Luftqualität in deutschen Städten schlecht?

Nein. 1990 verursachte der Verkehr in Deutschland noch Stickoxid-(NO<sub>x</sub>-) Emissionen in Höhe von knapp 1,5 Millionen Tonnen, im Jahr 2016 waren es laut Umweltbundesamt nur noch knapp eine halbe Million. Das entspricht einer Reduktion der Pro-Kopf-Emissionen von 18 auf weniger als sechs Kilogramm. Wie kein anderer Wirtschaftsbereich hat der Verkehrssektor die NO<sub>x</sub>-Emissionen gemindert. Auch an den verkehrsnahen Belastungsschwerpunkten verbesserte sich die Situation erheblich. So hat sich der Anteil der Messstationen mit Grenzwertüberschreitungen allein zwischen 2011 und 2017 fast halbiert. Und das, obwohl der Bestand an Diesel-Pkw auf deutschen Straßen um mehr als vier Millionen Fahrzeuge zugenommen hat.

### Warum werden Fahrverbote verhängt?

Die Rechtsvorschriften der Europäischen Union für saubere Luft geben Grenzwerte für die Luftschadstoffbelastung vor. Für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) wurde ein sehr ambitionierter Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter (µg/m<sup>3</sup>) im Jahresmittel festgelegt. Zum Vergleich: In den USA gilt ein Jahresmittelgrenzwert von ca. 100 µg/m<sup>3</sup>. Nach Auswertung des Umweltbundesamts haben 2017 in Deutschland noch 65 Städte den Grenzwert für NO<sub>2</sub> überschritten. Darunter sind mit München, Stuttgart und Köln nur drei Städte, bei denen einzelne Messungen über 60 µg/m<sup>3</sup> lagen. Die Entscheidung über Fahrverbote, um den Ausstoß von Stickoxiden durch Dieselfahrzeuge zu reduzieren, treffen zunächst die Landesbehörden. Nach dem Grundsatzurteil des Bundesverwaltungsgerichts wurden Fahrverbote auch durch immer mehr Klagen der Deutschen Umwelthilfe möglich.

### Was bedeuten Fahrverbote für die Bürger?

Durch Fahrverbote werden Besitzer von Dieselfahrzeugen doppelt bestraft: Zum einen werden sie in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt, zum anderen verlieren ihre Fahrzeuge erheblich an Wert. Das kommt einer teilweisen Enteignung gleich. Besonders trifft das die arbeitende Mitte der Gesellschaft. Lieferbetriebe sind

gezwungen, ihre Fahrzeugflotte auszutauschen, Handwerker können nicht mehr ohne Weiteres alle Kunden erreichen. Sogar junge Gebrauchtwagen werden ins Ausland verkauft, womit ein erheblicher Wertverlust in Deutschland verbunden ist.

Fahrverbote bieten keine Garantie, dass die Grenzwerte schnell und zuverlässig unterschritten werden. Stattdessen kommt es dadurch zu einem Umwegsverkehr, der den Gesamtausstoß von NO<sub>x</sub> und CO<sub>2</sub> durch den Straßenverkehr insgesamt sogar erheblich erhöhen könnte. Damit können Fahrverbote sogar schädlich sein. Ein nicht unbedeutender Anteil an der gemessenen Stickoxid-Konzentration entsteht zudem durch industrielle Feuerungsanlagen, Kleinf Feuerungsanlagen und großräumigen Verkehr. Auch Schiffe und Flugzeuge können zur NO<sub>x</sub>-Belastung in Städten beitragen.

Oft werden Fahrverbote ohne genaue Verursacheranalyse der Grenzwertüberschreitungen in Erwägung gezogen. So dürften in den meisten Fällen zunächst Euro-4-Diesel betroffen sein, die oft sogar einen geringeren NO<sub>x</sub>-Ausstoß aufweisen als Euro-5-Diesel. Busse, Lkw oder auch Schiffsdiesel sind gar nicht betroffen, obwohl sie viel mehr zur Belastung beitragen.

### Wie will die FDP-Fraktion Fahrverbote verhindern?

Die Messverfahren sind bisher kaum vergleichbar, da das europäische Recht einen sehr großen Spielraum lässt, wie die Messstationen aufgestellt werden können. Während in anderen europäischen Ländern der Ermessensspielraum ausgeschöpft wird, wird in Deutschland oft viel zu nah am Auspuff gemessen. Daher müssen die Regeln zur Aufstellung angepasst werden. Die FDP-Fraktion will die Messstationen so aufzustellen, dass

- sie sich grundsätzlich in einer Höhe von vier Metern über dem Boden befinden,
- sie regelmäßig zehn Meter vom Fahrbahnrand installiert und mindestens 50 Meter vom Fahrbahnrand verkehrsreicher Kreuzungen entfernt stehen,
- die Luft in einem Bogen von mindestens 270 Grad frei strömen kann,
- sie mindestens drei Meter von Gebäuden, Balkonen, Bäumen und anderen Hindernissen entfernt sind.

Bis dahin muss sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für ein Moratorium zur Aussetzung der Grenzwerte einsetzen. Das würde die notwendige Zeit schaffen, sowohl die Standorte der Messstellen als auch die Grenzwerte selbst zu überprüfen. Denn diese beruhen auf kaum belastbaren Studien. Für die wenigen noch verbleibenden Intensivstädte muss ein Fonds zur freiwilligen Hardware-Nachrüstung in Anlehnung an die Förderung des Rußpartikelfilters für alle anderen Euro-5-Diesel-Fahrzeuge aufgelegt werden. So wird eine Mobilitäts- und Wertgarantie für alle Halter von Dieselfahrzeugen sichergestellt.