



Ausgabe vom 02.03.2018 als PDF
(für Online-Abonnenten)

WIRTSCHAFT & SOZIALES

Fahrverbote!

Bundesregierung hat sich bei der Förderung der heimischen Autoindustrie verzockt

Von **Lucas Zeise** | *Ausgabe vom 2. März 2018*

Selbst das Bundesverwaltungsgericht hat die Fahrverbote nicht abwehren können. Am vergangenen Dienstag urteilte es: Deutsche Städte dürfen Fahrverbote für Autos mit Dieselmotoren verhängen. Nur wenige Verzögerungen und Ausnahmeregelungen gab das Gericht den Städten vor. Die Bundesregierung und die sie tragende Kartell politischer, im Sinne der deutschen Autoindustrie tätiger Parteien haben sich damit im Regulierungsnetz verfangen, das sie selber mitgestrickt haben. In der EU hat Deutschland immer und mit Erfolg darauf gedrängt, dass die Zulassung von Fahrzeugen nicht von zu strengen Abgashöchstwerten begrenzt werde. Noch im Februar 2016 wurde in der EU vor allem auf Betreiben deutscher Lobby- und Regierungsargumente die Abgasnorm „Euro 6“ von 80 auf 168 Milligramm/km heraufgesetzt. Denn die vorher strengere Zulassungsnorm konnte ja im Labor erreicht werden. Im Realbetrieb auf der Straße, der nun auf Druck USA gemessen werden müsse, sei das nicht möglich.

Im Realbetrieb in vielen Städten, allen voran München und Stuttgart, liegt die gemessene Belastung mit dem gesundheitsschädlichen Stickoxid seit vielen Jahren über dem erlaubten Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft. Die Grenzwerte gelten EU-weit und sind von der Bundesregierung gebilligt worden. Weder Regierung noch die betroffenen Städte haben sich veranlasst gesehen, gegen die akute Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung etwas zu unternehmen. Erst als die „Deutsche Umwelthilfe“ im vergangenen Jahr Fahrverbote einklagte und vor Gerichten Recht bekam, kam etwas Schwung in die Sache. Sogar die mit Deutschland immer sehr nachsichtige EU-Kommission drohte an, den mächtigsten EU-Staat wegen des jahrelangen Nichtstuns in Sachen Stickoxidbelastung zu verklagen. Die Landesregierungen von Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg (mit dem „grünen“ Ministerpräsidenten Kretschmann) fochten die von den unteren Gerichten verfügte Fahrverbote in einer so genannten „Springrevision“ vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig an. Argument: Die Städte seien nicht berechtigt, Fahrverbote zu verhängen. Schließlich habe der Gesetzgeber, gezielt untätig in dieser Angelegenheit, keine Gesetzesregeln dafür vorgesehen. Es fehle zum Beispiel das dafür erforderliche Straßenschild.

Bis vor zwei Wochen hatte die Bundesregierung, die seit der Bundestagswahl im September vorigen Jahres nur noch geschäftsführend im Amt ist, wie eine Löwin gegen diesen

größten anzunehmenden Unfall (GAU) gekämpft.

Auf dem Dieselgipfel kurz vor der Bundestagswahl waren sich die versammelten Vertreter aus Staat und Autoindustrie einig, dass Fahrverbote als GAU für die automobilen Gesellschaft einzustufen seien. Die Eigentümer der etwa 17 Millionen Dieselfahrzeuge liefen Gefahr, ihre Autos nicht mehr nutzen zu können. Entsprechend drohe ein Wertverlust. Der Autoindustrie drohe nicht nur ein Imageschaden, auch der noch florierende Absatz mit Rabatten bei Rückgabe gebrauchter Diesels würde zurückgehen. Die Alternative, die nicht der Euronorm 6 entsprechenden Dieselfahrzeuge (etwa 12 Millionen Fahrzeuge) nachzurüsten, lehnte die Autoindustrie als zu teuer strikt ab. Damit war der Vorschlag für die Bundesregierung gestorben. Nur Umweltministerin Barbara Hendricks brachte ihn zur Vermeidung von Fahrverboten gelegentlich sachte ins Gespräch. Als sich abzeichnete, dass das hohe Gericht in Leipzig die Fahrverbote nicht würde abwehren können, lancierte die Regierung in der Hoffnung, wieder ein wenig Zeit zu gewinnen, ihre angebliche Bereitschaft, rechtliche Regeln für Fahrverbote zu schaffen.

Auch Exotisches wurde präsentiert. Um den heiligen Individualverkehr (Fahrverbote) nicht einzuschränken, sei die Bundesregierung sogar bereit, den öffentlichen Nahverkehr zu fördern, gab sie bekannt. (vgl. UZ v. 23.2.) Er könne in den Städten vielleicht sogar kostenlos gemacht werden. Auch fünf Städte wurden genannt, die damit experimentieren sollten. Deren Oberbürgermeister trafen am Tag vor dem Fahrverbotsurteil mit dem Bundesumweltministerium zusammen und ließen danach die Presse wissen, dass von kostenlosem Nahverkehr nicht mehr die Rede war.

Quellenangabe:

http://www.unsere-zeit.de/de/5009/wirtschaft_soziales/7839, abgerufen am 04.Mar. 2018

Powered by [Newscoop](#). Designed by [Sourcefabric](#).