

# Abgeordneten-Check Kampagne: Mitmachen bei Dieselfahrverbote stoppen!



Handwerker, Pendler und Zuliefererbetriebe wären von lokalen Fahrverboten massiv betroffen, da die meisten Nutz- und Lastfahrzeuge mit Diesel betrieben werden. Für die deutsche Automobilindustrie bedeuten die Diesel-Fahrverbote einen immensen wirtschaftlichen Schaden. Der extrem niedrige, von Brüssel vorgegebene Stickoxid-Grenzwert ist unwissenschaftlich, willkürlich und widersprüchlich. Die Bundesregierung muss daher seine Erhöhung fordern, statt durch rigorose Umsetzung der Brüsseler Regelung den deutschen Wirtschaftsstandort weiter zu schwächen. [Bitte setzen Sie sich dafür ein.](#)

Video des Interviews im swr 1.

Prof. Dieter Köhler: „Die Gesundheitsgefahren durch Feinstaub und Stickoxide werden bewusst aufgebauscht“, sagt Dieter Köhler. Der Lungenspezialist glaubt, dass es bei der Debatte um Autoabgase nicht um die Gesundheit der Bevölkerung gehe, sondern um Arbeitsplätze und Forschungsgelder. „Es sei kein Nachweis erbracht worden, dass Feinstaub in höherer Dosis mehr Schäden verursache als bei niedriger Dosis“, so Professor Dieter Köhler.

## HINTERGRUND

Mit dem sogenannten Diesel-Urteil vom 27. Februar 2018 hat der siebte Revisionssenat des deutschen Bundesverwaltungsgerichts das Verkehrsverbot für Diesel-Kraftfahrzeuge für zulässig erklärt. Das bedeutet: Deutsche Kommunen dürfen eigenständig Diesel-Fahrverbote verhängen.

Damit wurde vom Bundesverwaltungsgericht die Verpflichtung Deutschlands zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte aus der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität für Europa bestätigt. Begründet wurde diese Entscheidung mit der Rechtsprechung des EU-Gerichtshofs, nach welcher nationales Recht nicht angewendet wird, wenn dieses die volle Wirksamkeit des EU-Rechts verhindert.

Video des Interview Prof. Dr. Thomas Kraus zur Aachener NO2 Studie mit „Menschenversuchen“

Das Problem ist, dass sowohl die Festlegung der Grenzwerte für Stickoxide als auch die Methoden der Messung selbiger im Straßenverkehr höchst umstritten sind. Viele Kritiker sehen die Grenzwerte als unrealistisch und sogar widersprüchlich an: Während beispielsweise auf öffentlichen Straßen der Wert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft nicht überschritten werden darf, sind am Arbeitsplatz schon 60 mcg gesetzlich zulässig. In Industrie und Handwerk liegt er gar bei 950 mcg pro Kubikmeter Luft.

Die beiden Bundesländer Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen waren aus diesen Gründen in Revision gegangen. Doch sind sie vor dem Bundesverwaltungsgericht gescheitert. Auslöser war unter anderem die Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) in Düsseldorf und Stuttgart. Die Städte, so die Anschuldigung, würden die neuen herabgesetzten EU-Grenzwerte nicht einhalten. Daher sollten die Städte im Zweifel die Straßen für Diesel-Autos sperren. Durch die Bestätigung des Bundesverwaltungsgerichtes sind nun in fast allen Städten und Gemeinden den Diesel-Fahrverboten Tor und Tür geöffnet, wenn die jeweiligen Kommunalverwaltungen dies beschließen.

Für Millionen deutsche Automobilfahrer könnte dies nicht nur eine Einschränkung ihrer Mobilität bedeuten, sondern auch erhebliche finanzielle Verluste nach sich ziehen. Denn je mehr der Diesel im Visier der DUH ist, desto mehr verlieren diese Autos an Wiederverkaufswert. Ausländische Fahrzeughersteller, die sich vom Diesel abwenden wollen, profitieren von dieser Entwicklung. So hat bereits Toyota beim Autosalon in Genf angekündigt, auf den Verkauf von Diesel-Fahrzeugen in Europa künftig verzichten zu wollen. Für die deutsche Automobilindustrie ist diese Entwicklung ein herber Rückschlag, da sie besonders viel in die Fortentwicklung der Diesel-Technologie investiert hat.