

FAHRVERBOTE VERHINDERN GRENZWERTE AUSSETZEN MESSVERFAHREN ÜBERPRÜFEN

BESCHLUSS DES MIT-BUNDESVORSTANDES AM 4. FEBRUAR 2019

- 1) Die Mittelstands- und Wirtschaftsvereinigung der CDU und CSU (MIT) fordert die Bundesregierung, die CDU/CSU-Bundestagsfraktion und die Fraktion der EVP im Europäischen Parlament auf, dafür zu sorgen, dass die derzeit geltenden Grenzwerte für die Imission von Stickoxiden im Straßenverkehr ausgesetzt werden. Die Grenzwerte sollen mit Blick auf nachweisbare gesundheitliche Gefährdungen durch wissenschaftliche Experten überprüft und anhand der Prüfungsergebnisse gegebenenfalls korrigiert werden. Die Fristen der Richtlinie müssen so weit verlängert werden, dass Städte die Grenzwerte durch die natürliche Fahrzeugerneuerung und ohne Fahrverbote erreichen können.
- 2) Die MIT fordert die Bundesregierung, die Bundestagsfraktion der CDU/CSU und die EVP-Fraktion im Europäischen Parlament auf, bei allen Regulierungen für Fahrzeuge und Maschinen den Vertrauensschutz für Käufer und Nutzer zu beachten.
- 3) Die MIT lehnt Fahrverbote für Dieselfahrzeuge als ungeeignete und unverhältnismäßige Einschränkung der Rechte von Fahrzeugbesitzern ab.
- 4) Die MIT fordert Bundes- und Landesregierungen und Kommunalverwaltungen auf, dafür zu sorgen, dass die Messstationen für die Kontrolle der Imissionen in den Städten so repräsentativ aufgestellt und justiert werden, wie es die 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (Blm-SchVO) verlangt. Hierzu gehört die Platzierung der Messstationen in den richtigen Abständen zu Imissionsquellen, Bäumen, Ampeln und Kreuzungen ebenso wie die Repräsentativität des Standorts für die Umgebung und die exakte Einrichtung der Messtechnik. Die Überprüfung hat durch von den Umweltbehörden unabhängige Gutachter zu erfolgen.

Begründung:

Der in der EU geltende Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter für die zulässige Imission von Stickoxiden im Straßenverkehr ist wissenschaftlich stark umstritten. Er wird von etlichen Fachmedizinern als medizinisch nicht begründbar und willkürlich bezeichnet. Eine gesundheitliche Gefährdung oder gar steigende Todeszahlen bei Werten oberhalb dieses Grenzwertes, wie sie in den Messungen an vielbefahrenen Straßen ermittelt werden, lassen sich nicht feststellen.

Nicht nachvollziehbar ist auch, dass in Büroräumen, wo sich auch Asthmatiker, zum Teil auch ältere Menschen und Kinder aufhalten, der Grenzwert bei 60 Mikrogramm pro Kubikmeter Innenraumluft liegt, in Produktionsstätten, in denen sich Arbeitnehmer acht Stunden täglich aufhalten, sind sogar 950 Mikrogramm/qm erlaubt. Da das Erreichen dieser Grenzwerte als nicht gesundheitsschädlich angesehen wird, ist nicht einzusehen, warum im öffentlichen Raum, in dem man sich in Straßennähe ja nur vorübergehend aufhält, strengere Grenzwerte einzuhalten sind.

Unbestritten ist, dass der geltende Grenzwert über die WHO vor vielen Jahren aufgrund einer groben Schätzung festgelegt wurde. Diesen Grenzwert hat die EU zunächst ohne eigene wissenschaftliche Expertise übernommen. Es ist nicht hinnehmbar, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten rechtlich verbindliche Immissionsgrenzwerte ohne valide wissenschaftliche Grundlage mit so weitreichenden wirtschaftlichen Folgen und de facto – Eingriffen in das Eigentumsrecht festsetzen. Das muss korrigiert werden.

Mit Blick auf diese Folgen muss auch die Messung von Immissionen so erfolgen, dass die Mengen an Stoffen, die die potentiell gefährdeten Menschen tatsächlich erreichen, präzise und realistisch erfolgen. Die Positionierung der Messstationen in Deutschland muss deshalb überall darauf überprüft werden, ob sie die Immissionswerte tatsächlich dort messen, wo Menschen die Luft einatmen. Da können schon wenige Meter Unterschied eine entscheidende Rolle spielen. Die vom EU-Recht vorgeschriebene Repräsentativität wird an vielen Messstellen nicht eingehalten, so dass die dort gemessenen überhöhten Schadstoffwerte häufig gar keinen Anlass für Fahrverbote bieten dürften.

Zu bedenken ist zudem, dass die Stickoxid-Immissionen in Deutschland seit etlichen Jahren kontinuierlich sinken. Mit der fortschreitenden Erneuerung der Fahrzeugflotten wird sich das fortsetzen. Wir reden also nicht über die Vermeidung steigender Schadstoffimmissionen sondern über das Tempo, in dem sie reduziert werden.

Darüber hinaus brauchen die Unternehmen wie auch Privatpersonen rechtlich gestärkten Vertrauensschutz, dass technisches Gerät, das zum Stand der technischen Normen erworben wurde, bis zur technischen Lebensdauer genutzt werden kann. Das Beispiel der Umsetzung der Grenzwerte für Stickoxide zeigt, dass die notwendige sorgfältige Abwägung der Rechtsgüter bei der Gesetzgebung und im Handeln der Exekutiven verloren geht. Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in einer Reihe von wichtigen Innenstädten und Wirtschaftszentren in Deutschland sind vor dem hier dargestellten Hintergrund ganz und gar unangemessen und ein nicht zu rechtfertigender Eingriff in wichtige Rechte der Bürgerinnen und Bürger.

Im Übrigen haben Messungen an Straßen, bei denen Fahrverbote eingeführt wurden oder bei denen aus anderen Gründen keine Fahrzeuge gefahren sind, ergeben, dass die Grenzwerte trotz Fahrverboten weiter überschritten werden und zum Teil die gemessenen Werte höhere waren als vor den Fahrverboten.