

Vorlage-Nr.: **2169-2019/DaDi**

Aktenzeichen: 792-006

Fachbereich: Fraktion der Fraktion 21
Mohrmann, Hans

Beteiligungen:

Produkt: **1.01.01.02 Gremienmanagement**

| Nr. | Gremium | Status | Zuständigkeit |
|-----|---|--------|--|
| 1. | Infrastruktur-, Gesundheits- und Umweltausschuss | Ö | Zur vorbereitenden Beschlussfassung |
| 2. | Kreistag | Ö | Zur abschließenden Beschlussfassung |

Betreff: **Dieselfahrverbot in der Darmstädter Innenstadt – Antrag F 21**

Beschlussvorschlag:

1. Der Landkreis Darmstadt-Dieburg gewährt Bürgern die im Landkreis wohnen und die sich gegen die das Diesel-Fahrverbot auf Darmstädter Hauptverkehrsstraßen wehren wollen, Rechtsschutz. Der Rechtsschutz umfaßt die Übernahme von Anwalts- und Verfahrenskosten für eine von einem betroffenen Bürger oder von mehreren Bürgern eingeleitetes Musterverfahren im Sinne des § 93a VwGO.
2. Der Kreistag lehnt die im Zusammenhang des Darmstädter „Luftreinhalteplans“ gegen Autofahrer gerichteten Maßnahmen der Stadt ab, die das Ziel verfolgen, die Benutzung eines PKWs generell zu erschweren, Straßenflächen zu verengen, und PKW-Fahrer gewissermaßen zu vergraulen. Der Kreistag erlaubt sich den Hinweis an die Verantwortlichen der Stadt, daß eine autofreie Stadt zwar denkbar, ein „autofreier Landkreis“ hingegen die Bewegungsfreiheit der Bürger des Landkreises in unerträglicher Weise beeinträchtigen würde.
3. Der Kreistag fordert die Stadt auf, stattdessen endlich die Planung von Entlastungsstraßen, insbesondere der fehlenden Nordost-Umgehung voranzubringen, sowie Initiativen für ein integriertes ÖPNV-Netz nicht länger zu sabotieren, sondern endlich zur Kenntnis zu nehmen.
4. Der Kreistag lehnt den Ausbau der Straßenbahn in Darmstadt ab, wenn wieder nur, wie im Fall der Licht-wiesen-Bahn, Insellösungen ohne jeden Bezug zum Landkreis mit hohen Kosten für den Steuerzahler ohne Rücksicht auf regionale Integration geplant und gebaut werden.

Begründung:

Zur rechtlichen Fragwürdigkeit der bisherigen Rechtsprechung zu den Dieselfahrverboten sei das Editorial der NVwZ der Ausgabe 4/2019 zitiert:

„Verwaltungsrichter als Motor der Verkehrswende?“

Trotz handgreiflicher Regelungslücken im nationalen Recht hat das BVerwG (NVwZ 2018, 890) vor einem Jahr entschieden, dass Verkehrsverbote für Diesel-Fahrzeuge zur Umsetzung des Jahresmittelwertes von 40 Mikrogramm NOx pro Kubikmeter Luft nicht nur zulässig, sondern wie in Stuttgart sogar unionsrechtlich geboten sind. Das höchstrichterliche Urteil ordnet einen schwerwiegenden Eingriff in die (Grund-)Rechte der betroffenen Fahrzeughalter an. Es liegt dabei auf der Linie zahlreicher Entscheidungen von Verfassungs- und Verwaltungsgerichten, die – anders als bei staatlichen Schutzvorkehrungen im Bereich der inneren Sicherheit – beim Schutz vor ökologischen und gesundheitlichen Risiken eine obrigkeitstaatliche Zwangserziehung der Bevölkerung billigen, die sich nicht auf sachlich-fachliche Rechtfertigung, sondern auf eher symbolische Politikansätze stützt – andererseits aber mit schwersten Grundrechtseingriffen verbunden ist.

Der Deutsche Verkehrsgerichtstag hat vor wenigen Wochen daran erinnert, daß Fahrverbote nur auf der Grundlage eines wissenschaftlich fundierten Grenzwertes in Betracht kommen; bloße Vorsorgewerte können Maßnahmen, die zu gravierenden Grundrechtseingriffen führen, bekanntlich nicht rechtfertigen. Dass zu den Auswirkungen von Stickstoffoxiden auf die menschliche Gesundheit weiterhin „großer Forschungsbedarf“ besteht, hat der BT-Untersuchungsausschuss schon 2017 betont (BT-Drs. 18/12900, 491 f.). Die aktuelle Diskussion scheint ein fachwissenschaftliches „Erkenntnisvakuum“ zu bestätigen. Dennoch hat das BVerwG die Frage, ob der NOx-Grenzwert – darum geht es doch in erster Linie – überhaupt Fahrverbote rechtfertigen kann und auch sonst mit höherrangigem Recht vereinbar ist, in seinem DUH-Grundsatzurteil nicht behandelt(!). Zweifel an der rechtsstaatlichen Bestimmtheit der gesetzlichen Grundlagen für Fahrverbote wegen Nichteinhaltung des NOx-Grenzwertes und zum Beispiel auch für das Aufstellen der Messstationen kommen hinzu. Das BVerwG verweist auf das europäische (Richtlinien-)Recht. Auch das kann aber nicht wirklich weiterhelfen, zumal sich auch der Luftqualitätsrichtlinie nicht entnehmen lässt, dass (großflächige) Verkehrsverbote für Diesel-Fahrzeuge eine zulässige und verhältnismäßige Maßnahme zur Einhaltung des Jahresmittelwertes für NOx sein können.

Letztlich sind diese Fragen von den Grundrechtsgerichten zu klären. Eine verfassungsgerichtliche Klärung war bislang nicht möglich, weil die betroffenen Grundrechtsträger an den DUH-Verfahren nicht beteiligt sind. Man darf gespannt sein, zu welchen Ergebnissen die Gerichte jetzt kommen, wenn sie über Klagen von Fahrzeughaltern zu entscheiden haben. Hier wird zu-nächst einmal zu klären sein, welchem Gesetzgeber die gravierenden Grundrechtseingriffe überhaupt zuzurechnen sind. Ist das der nationale oder der europäische (Richtlinien-)Gesetzgeber? Von der Beantwortung dieser Frage hängt u.a. ab, ob am Ende das BVerfG oder der EuGH über die Vereinbarkeit der Fahrverbote mit den Grundrechten der Fahrzeughalter entscheiden. Weil das BVerwG die Verpflichtung zur Anordnung von Verkehrsverboten einer Bestimmung der europäischen Luftqualitätsrichtlinie entnimmt, dürfte der EuGH zuständig sein.“

Jedem, der regelmäßig mit dem PKW in die Darmstädter Innenstadt fahren muß, fällt auf, daß die Stadt Maßnahmen im Sinne einer „autofreien Stadt“ ergriffen hat. So wurden die Fahrbahnen der Heidelberger- und der Rheinstraße durch überdimensionierte Fahrradwege auf teilweise nur noch eine Spur verengt, Park- und Rideplätze, wie am Ostbahnhof, abgeschafft, der City-Ring wird offenbar absichtlich durch die Bauabsperzung einer längst abgeschlossenen Baumaßnahme verengt. Folge ist, daß der Stau für Pendler aus dem Landkreis zum Dauerzustand wird.

Alternativen wie der Ausbau der regionalen und lokalen Schienennetze zu einem integrativen Netz (z.B. das Konzept Stadt-Land-Bahn) werden von der Stadt Darmstadt seit Jahrzehnten ignoriert.