

Diesel-Fahrverbote in Stuttgart

Anwalt der Stadt rät, das Fahrverbot einzuhalten

StN.de, Konstantin Schwarz, 26.03.2019



Das Diesel-Fahrverbot sorgt im Gemeinderat weiter für Streit. Die Kommune muss es hinnehmen. Foto: Lichtgut/Julian Rettig

Stuttgart kann dem Verbot auch bei einer Ausweitung auf Euro 5 nicht widersprechen. Ein Bonus für den VVS ist im Gespräch.

Stuttgart - Die Landeshauptstadt hat keine Möglichkeit, gegen Fahrverbote für Euro-5-Dieselfahrzeuge vorzugehen. Das hat der Anwalt der Stadt, Professor Michael Uechtritz (Kanzlei Gleiss Lutz), am Dienstag im Umweltausschuss des Gemeinderates klargestellt. SPD und Freie Wähler hatten angefragt, ob OB Fritz Kuhn (Grüne) zu dem ab 2020 geplanten Euro-5-Verbot in Stuttgart das Einvernehmen der Stadt verweigern könne. Die grün-schwarze Landesregierung will im Herbst entscheiden, ob und in welcher Form das Euro-5-Verbot 2020 kommt.

Die Landeshauptstadt, so Uechtritz, habe bei dem Prozess um die Fahrverbote vor dem Bundesverwaltungsgericht als Beigeladene ihre Position vertreten. Sie sei an das rechtskräftige Urteil gebunden. Es sieht nach den Diesel-Fahrverboten bis einschließlich Euro 4 (ab 1. April für Stuttgarter) die Euro-5-Dieselvebote als einzige Möglichkeit, „schnellstmöglich“ die Grenzwerte für Stickstoffdioxid einzuhalten, wie es das Immissionsschutzgesetz fordert.

Widerspruch „nicht darstellbar“

Die Werte an den Messstationen gingen zwar zurück, so Uechtritz, aber man sei 2018 mit 71 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter noch so weit von Grenzwert

von 40 und dem neuen Verhältnismäßigkeitswert von 50 Mikrogramm weg, dass „keine wesentliche Änderung der Sach- und Rechtslage eingetreten ist“.

CDU, SPD, Freie Wähler und FDP monieren den Zuschnitt der Fahrverbotszone, die mit wenigen Ausnahmen das ganze Stadtgebiet umfasst. Auch die Bindung an diese Zone bestehe fort, so Uechtritz. Kritik gibt es auch an der Lage der Neckartor-Messstelle, in deren Umfeld 2018 weitere Messeinrichtungen erstmals eine starke Abweichung zur Dauermessstelle erfasst hatten. Er teile die Einschätzung nicht, dass die Werte der Dauermessstelle nicht repräsentativ seien, sagte Stadtklimatologe Rainer Kapp. Ein Widerspruch gegen das Verbot bis einschließlich Euro 4 sei „nicht darstellbar“. Selbst wenn sich 2019 ein Wert von 62 Mikrogramm ergeben sollte, stelle sich die Frage nach der Aufhebung des Fahrverbots nicht. Die Landesregierung debattiert für Euro 5 inzwischen kleinräumigere Verbotszonen oder nur Verbotsstrecken.

OB: CDU soll sich für Nachrüstung einsetzen

SPD-Chef Martin Körner sprach von einer „Zumutung“ der Regierung, die plötzlich die Zahl der Messstellen vervielfache und weitere Ausnahmen zulasse. Das Unverständnis über Fahrverbote auch in den Außenbezirken sei „nachvollziehbar“, erklärte CDU-Chef Alexander Kotz. Menschen würden nicht durch Stickstoffdioxid krank, sondern „durch die Gängelung, die hier stattfindet“, so Markus Reiners (CDU). Mit dem Demo-Aufruf gegen die Verbote und seinem Auftritt als Redner trage Reiners „aktiv zur Verunsicherung bei“, so OB Kuhn. Er riet der CDU, sich in Berlin für eine schnellere Nachrüstung zu verwenden. „Die Werte sind zu hoch, wir haben zu viele schmutzige Fahrzeuge“, stimmte Björn Peterhoff (Grüne) ein.

Die 15 Jahre währende Blockadehaltung der CDU habe erst zum Gerichtsurteil und den Verboten geführt, so Hannes Rockenbach von SÖS/Linke-plus. Seine Fraktion fordert kostenlosen Nahverkehr für jene, die ihren Euro-4-Diesel ohne Ersatzkauf abgeben. Die SPD hält ein solches Modell als Pilot mit einer gedeckelten Summe von 500 000 Euro für vorstellbar. Peterhoff will den Zeitraum auf wenige Monate deckeln, CDU und FDP zeigten sich reserviert. Die Förderidee für Umsteiger soll in zwei Wochen beraten und entschieden werden.