

# **BULLETIN DER BUNDESREGIERUNG**

**Nr. 26-1 vom 2. März 2018**

## **Rede der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Dr. Barbara Hendricks,**

in der Aktuellen Stunde zum Thema  
„Dieselfahrverbote wegen Luftreinhaltevorgaben“  
vor dem Deutschen Bundestag  
am 2. März 2018 in Berlin:

Frau Präsidentin!

Liebe Kolleginnen und Kollegen!

Beim Thema „Diesel und Luftreinhaltung“ geht es in erster Linie um die Gesundheit von Bürgerinnen und Bürgern. Wenn sich also die Bundesregierung, das Bundesverwaltungsgericht oder die Europäische Kommission um das Thema „saubere Luft“ kümmern, dann geht es nicht gegen irgendjemanden, nicht gegen Autofahrer, nicht gegen die Automobilindustrie, sondern es geht zunächst einmal um den Gesundheitsschutz für Menschen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in dieser Woche das Recht der Bevölkerung auf saubere Luft in den Städten bekräftigt. Das Gericht hat keine Fahrverbote verhängt, sondern Rechtsklarheit darüber geschaffen, inwieweit Kommunen den Verkehr einschränken dürfen, um die Gesundheit ihrer Bürgerinnen und Bürger zu schützen. Allerdings können die Kommunen Fahrverbote verhängen, wenn das die einzige Möglichkeit ist, die Grenzwerte einzuhalten. Das bedeutet: Länder und Gemeinden müssen bei der Fortschreibung ihrer Luftreinhaltepläne Fahrverbote als letzte Möglichkeit künftig in ihre Maßnahmenkataloge aufnehmen.

Das heißt aber nicht, dass Fahrverbote von heute auf morgen in Kraft treten. Ziel der Bundesregierung ist und bleibt, dass Fahrverbote möglichst nie in Kraft treten müssen. Nach dem Urteil haben mögliche, nicht auszuschließende Verbote verhältnismäßig zu sein; sie sind als Instrument Ultima Ratio und nicht der erste Schritt. Wir werden mit den Ländern und Kommunen schnellstmöglich besprechen, welche Konsequenzen aus dem Urteil zu ziehen sind, sobald die Begründung des Urteils vorliegt.

Es muss jetzt darum gehen, gerade den am meisten belasteten Städten – es sind etwa 20 – und ihren Bürgerinnen und Bürgern alle Unterstützung zu bieten, um das Problem zu lösen und die Verkehrssysteme sauberer zu machen. Als Bundesregierung haben wir dafür schon vor einiger Zeit das „Sofortprogramm Saubere Luft“ gestartet. Darin enthalten sind Förderprogramme, um die Schadstoffbelastung wirkungsvoll zu senken – zum Beispiel unser Förderprogramm für Elektrobusse.

Bei solchen Maßnahmen werden wir es aber nicht belassen. Wir wollen neue Regeln für den Schadstoffausstoß von Taxis und Bussen festlegen, notfalls auf bestimmten Strecken Durchfahrverbote für ältere Lkw verhängen, die Elektromobilität weiter ausbauen und den öffentlichen Nahverkehr attraktiver gestalten.

Wir wollen und brauchen eine echte Verkehrswende. Wenn wir es schaffen, aus dieser Krise eine Chance zu machen, wird das die Lebensqualität in unseren Städten deutlich verbessern. Und wenn es die Automobilindustrie schafft, aus dieser Krise eine Chance zu machen, dann wird sie auch künftig noch Dieselfahrzeuge – als wichtige Brückentechnologie – verkaufen können.

Einen substanziellen Beitrag kann die technische Nachrüstung von Dieselfahrzeugen leisten, sofern sie technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Wir haben jetzt einen Zeitraum vor uns, bis wirklich Fahrverbote kommen könnten. Diesen Zeitraum müssen wir nutzen, um solche Fahrverbote möglichst noch abzuwenden. Diesen Zeitraum muss auch die Autoindustrie nutzen: für die Nachrüstung älterer Diesel, für die Weiterentwicklung sauberer Diesel und für einen Umstieg auf Elektromobilität und andere alternative Antriebe.

Ich halte es für zutiefst ungerecht, wenn Autofahrer, die sich mit gutem Gewissen noch vor kurzem einen neuen Diesel gekauft haben, jetzt das Problem ausbaden müssten. Es kann sich auch nicht jeder einfach ein neues Auto leisten. Die Verursacher des Problems sind die Autohersteller – und die dürfen wir nicht aus der Verantwortung entlassen. Darauf haben die Verbraucherinnen und Verbraucher einen Anspruch.

Es liegt aber auch im Eigeninteresse der Unternehmen. Das betone ich gerade auch mit Blick auf die vielen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Branche. Für sie geht es um gute Arbeitsplätze, aber auch für sie geht es um Luftqualität und Gesundheit.

Wir brauchen nicht nur Software-Updates, sondern auch technische Nachrüstungen von Dieselfahrzeugen, die so viel bringen, dass der Stickoxidausstoß deutlich sinkt und man damit weiter in die Innenstädte fahren kann. Dann gibt es auch keinen Wertverlust.

Wer seinen Diesel nachrüsten will und kann, der sollte darauf bauen können, dass der Hersteller das übernimmt. Ich hoffe sehr, dass jetzt alle an einem Strang ziehen, um die technische Nachrüstung gegenüber den Autoherstellern durchzusetzen, selbstverständlich nur, wenn sie technisch möglich und wirtschaftlich vernünftig ist. Ich habe das bereits seit dem letzten Sommer immer wieder gefordert. Wenn die Automobilindustrie damals schon eingelenkt hätte, wären wir heute weiter. Meine Prognose ist: Wenn der Druck im letzten Jahr noch nicht groß genug war – jetzt dürfte er es sein. Auch die Handwerker haben sich gestern entsprechend geäußert.

Lassen Sie mich abschließend festhalten: Sollten sich Fahrverbote in der Folge des Gerichtsurteils nicht vermeiden lassen, dann dürfen wir die Kommunen damit nicht alleine lassen. Auch die Autofahrerinnen und Autofahrer dürfen nicht die alleinigen Leidtragenden sein. Deshalb ist für mich die Reihenfolge des weiteren Vorgehens ganz klar vorgegeben: Die Autohersteller müssen die Verantwortung für die technische Nachrüstung übernehmen. Dann müssen wir verhindern, dass mögliche Fahrverbote zu paradoxen Ergebnissen führen. Es wäre nicht zu vermitteln, wenn alle Dieselfahr-

zeuge aus den Städten ausgesperrt werden, selbst wenn sie von ihren Besitzern nachgerüstet wurden oder es sich um besonders saubere neue Modelle handelt. Auch muss es möglich sein, soziale Härten zu vermeiden und Sonderregelungen, zum Beispiel für Handwerker, zu finden.

In diese Richtung gehen auch die Hinweise des Gerichts, dass Fahrverbote verhältnismäßig sein müssen. Dabei hat das Gericht dargelegt, dass der Vollzug für die Kommunen auch ohne bundesweite Kennzeichnungsregelung möglich ist, eine solche Regelung den Vollzug aber vereinfachen würde.

Überall dort, wo Kommunen von möglichen Fahrverboten betroffen sind, hören wir, übrigens parteiübergreifend, dass es für die Umsetzung einer Positivkennzeichnung bedarf. So hat sich ganz aktuell Ihr Landesvorsitzender, der Innenminister aus Baden-Württemberg, Herr Strobl, geäußert, lieber Kollege Barthle. Deshalb bin auch ich der Meinung, dass eine solche Kennzeichnung für den Vollzug hilfreich wäre.

Um es den Skeptikern noch einmal ganz deutlich zu sagen: Eine Positivkennzeichnung führt nicht zu Fahrverboten, sondern umgekehrt: Dort, wo Fahrverbote als letztes Mittel unvermeidlich sein sollten, brauchen wir eine Positivkennzeichnung, auch um Ungerechtigkeiten und Härten möglichst zu vermeiden.

Wir werden schnell nach Vorliegen der Urteilsbegründung Länder und Kommunen zu einem Gespräch einladen, denn selbstverständlich wollen wir ihnen bei der Umsetzung des Urteils und bei der Vermeidung von Fahrverboten helfen.

\* \* \* \* \*