

Kleine Anfrage

des Abg. Stefan Herre AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Gesetz gegen Dieselfahrverbote und mit welcher Technik dies final überwacht wird

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist es aus ihrer Sicht verhältnismäßig, per Gesetz Fahrverbote durchzusetzen trotz der Korrektur des Emissionswertes von 40 auf 50 Mikrogramm Stickoxid (NO₂) pro Kubikmeter, obwohl man eigentlich Fahrverbote vermeiden wollte?
2. Wie hat sie sich im Bundesrat für eine Vermeidung von Dieselfahrverboten eingebracht bzw. gab es Überlegungen, um flächendeckende Fahrverbote in Baden-Württemberg zu vermeiden und Grenzwerte wie in den USA von 105 Mikrogramm, alternativ zumindest 85 Mikrogramm pro Kubikmeter, als Richtwert einzuführen, da der zweitgenannte Wert dazu beiträgt, hierzulande gänzlich auf die Enteignung von Fahrzeugen der Euro-Norm-4 zu verzichten, da alle Messwerte unter 85 Mikrogramm liegen?
3. Was macht es aus ihrer Sicht für einen Sinn, dass die Grenzwerte vom Bundestag leicht angehoben wurden, aber diese Anhebung für Stuttgarts Einwohner und die Pendler nichts ändert, weil in Stuttgart 2017 durchschnittlich 73 Mikrogramm (NO₂) pro Kubikmeter gemessen wurden?
4. Mit welcher Technik werden – unter Einhaltung des Datenschutzgesetzes – stichprobenartig mit kurzer Datenspeicherung die Ordnungsämter sowie der Verkehrsraumüberwachungsdienst das Fahrverbot überwachen?
5. Ist das Speichern der Daten aller Fahrzeuge aus ihrer Sicht zur Überwachung verhältnismäßig und verfassungskonform bzw. reichen zwei Wochen zum Erfassen und Auswerten für die Menge der zu erfassenden Daten unter Berücksichtigung von Personalmangel im öffentlichen Dienst aus und wer garantiert, dass diese Daten nach zwei Wochen gelöscht werden?

27.03.2019

Herre AfD

Eingegangen: 27.03.2019/Ausgegeben: 08.05.2019

Begründung

Zeit Online berichtete am 14. März 2019, dass der Bundestag beschlossen hat, das Bundesemissionsschutzgesetz zu lockern. Nun sollen 50 Mikrogramm statt 40 Mikrogramm (NO₂) pro Kubikmeter gelten. In der Praxis, vor allem in Stuttgart, haben diese beiden neuen Gesetze keine Auswirkungen auf Pendler mit einem Nettoeinkommen von zunächst 1.130,01 Euro, da diese zwei Cent zuviel verdienen und deshalb keine Ausnahmegenehmigung erhalten. Lediglich eine weitere Kleingruppe erhält aufgrund einer neuerlichen Einigung vom 25. März 2019 eine Ausnahmegenehmigung. Nun gelte für einen Single 25 Prozent mehr Einkommen, also 1.412,50 Euro. Für Vier-Personen-Haushalte gelten nun 2.637,50 Euro statt wie bisher 2.110 Euro Nettoeinkommen. Das heißt, wer als Single im Singlehaushalt lebt und 1.412,51 Euro netto verdient, muss sein Fahrzeug dennoch tauschen. Diese Praxis verstößt gegen Artikel 3 des Grundgesetzes. Fahrverbote werden so nicht vermieden. Außerdem beschloss der Bundestag mittels Hammelsprung, dass die Fahrverbote durch die Behörden vor Ort wirksam zu kontrollieren seien. Dies solle stichprobenartig mit mobilen Geräten erfolgen. Die Kleine Anfrage soll klären, ob die Kommunen mit der momentanen Technik und der derzeitigen Personaldecke überhaupt in der Lage sind, effektiv eine derartige Verkehrsraumüberwachung durchzuführen und die Datenmengen innerhalb von zwei Wochen zu verarbeiten und ob gewährleistet ist, dass diese auch tatsächlich gelöscht werden.

Antwort

Mit Schreiben vom 29. April 2019 Nr. 4-0141.5/443 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Ist es aus ihrer Sicht verhältnismäßig, per Gesetz Fahrverbote durchzusetzen trotz der Korrektur des Emissionswertes von 40 auf 50 Mikrogramm Stickoxid (NO₂) pro Kubikmeter, obwohl man eigentlich Fahrverbote vermeiden wollte?

Die Landesregierung ergreift sämtliche wirksame Maßnahmen, um die Grenzwerte einzuhalten und ein flächendeckendes Verkehrsverbot für Diesel-Kfz der Euro-Norm 5/V zu vermeiden.

Nach § 3 der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) beträgt der zum Schutz der menschlichen Gesundheit über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) 40 µ/m³. Das Dreizehnte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes führt keinen neuen Grenzwert ein. Nach BVerfG-Urteil gelten europäisches Recht und europäische Grenzwerte. Grenzwerte können daher auch nicht von Nationalstaaten korrigiert oder ausgesetzt werden.

2. Wie hat sie sich im Bundesrat für eine Vermeidung von Dieselfahrverboten eingebracht bzw. gab es Überlegungen, um flächendeckende Fahrverbote in Baden-Württemberg zu vermeiden und Grenzwerte wie in den USA von 105 Mikrogramm, alternativ zumindest 85 Mikrogramm pro Kubikmeter, als Richtwert einzuführen, da der zweitgenannte Wert dazu beiträgt, hierzulande gänzlich auf die Enteignung von Fahrzeugen der Euro-Norm-4 zu verzichten, da alle Messwerte unter 85 Mikrogramm liegen?

Das Land Baden-Württemberg hat bereits im Oktober 2016 einen Entwurf einer Verordnung zur Änderung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) für eine „Blaue Plakette“ in den Bundesrat eingebracht. Mit einer Änderung der 35. BImSchV können bundeseinheitlich besonders emissionsarme Fahrzeuge mit einer „Blauen Plakette“ gekennzeichnet werden. Die Festlegung von Verkehrsverboten auf der Grundlage einer „Blauen Plakette“ wird vor Ort anhand der konkreten Immissionssituation entschieden. Überdies hat sich das Land Baden-Württemberg auch gemeinsam mit anderen Ländern frühzeitig und mehrfach für die Hardware-Nachrüstung von hochemittierenden Diesel-Kfz eingesetzt, damit den Haltern dieser Fahrzeuge unverschuldet keine Nachteile entstehen.

Eine Anhebung des europäisch festgesetzten, über ein Kalenderjahr gemittelten, Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) zum Schutz der menschlichen Gesundheit kann auf nationaler Ebene nicht erfolgen.

3. Was macht es aus ihrer Sicht für einen Sinn, dass die Grenzwerte vom Bundestag leicht angehoben wurden, aber diese Anhebung für Stuttgarts Einwohner und die Pendler nichts ändert, weil in Stuttgart 2017 durchschnittlich 73 Mikrogramm (NO₂) pro Kubikmeter gemessen wurden?

Nach dem Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes wird kein Grenzwert angehoben.

4. Mit welcher Technik werden – unter Einhaltung des Datenschutzgesetzes – stichprobenartig mit kurzer Datenspeicherung die Ordnungsämter sowie der Verkehrsraumüberwachungsdienst das Fahrverbot überwachen?

Die polizeiliche Überwachung der Dieselverkehrsverbote erstreckt sich auf die Durchführung ganzheitlicher Verkehrskontrollen im Rahmen des täglichen Dienstes. Die Polizei setzt hierbei keine Technik ein. Eine Beschaffung entsprechender Technik ist seitens der Polizei auch nicht vorgesehen. Die automatisierte Verfolgung von Verstößen gegen das Fahrverbot bleibt den Kommunen, innerhalb der eigenen Zuständigkeiten und ungeachtet der polizeilichen Verfahrensweise, jedoch unbenommen.

5. Ist das Speichern der Daten aller Fahrzeuge aus ihrer Sicht zur Überwachung verhältnismäßig und verfassungskonform bzw. reichen zwei Wochen zum Erfassen und Auswerten für die Menge der zu erfassenden Daten unter Berücksichtigung von Personalmangel im öffentlichen Dienst aus und wer garantiert, dass diese Daten nach zwei Wochen gelöscht werden?

Wie sich bei der öffentlichen Anhörung des Verkehrsausschusses des Bundestags am 20. Februar 2019 zum geänderten Gesetzentwurf des Neunten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes gezeigt hat, gibt es kein einheitliches Meinungsbild der RechtsexpertInnen zur Rechtmäßigkeit der geänderten und abgeschwächten Eingriffsgrundlage. Der Bundesregierung ist zuzugestehen, dass sie nach der Kritik an ihrem Vorentwurf datenschutzrechtlich erheblich nachgebessert hat. Aus Sicht der Landesregierung hätte mit der „Blauen Plakette“ allerdings ein wesentlich milderer und weniger in das informationelle Selbstbestimmungsrecht der Bürgerinnen und Bürger eingreifendes Mittel zur Verfügung gestanden. Hinzu kommt, dass dieses viel einfacher zu handhaben gewesen wäre als der von der Bundesregierung gewählte Ansatz. Die Landesregierung geht im Übrigen davon aus, dass die zuständigen Behörden die gesetzlichen Vorgaben einhalten und bei Bedarf personelle und organisatorische Maßnahmen treffen, um dies sicherzustellen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor