

FDP – Fraktion

in der Stadtverordnetenversammlung Limburg

Hospitalstraße 1b
65549 Limburg
www.fdp-fraktion-limburg.de

Limburg, den 28.01.2019

Stellv. Stadtverordnetenvorsteher
Paul-Josef Hagen
Rathaus
65549 Limburg

Sehr geehrter Herr stellv. Stadtverordnetenvorsteher,

ich bitte Sie, folgenden Antrag auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung der Stadtverordnetenversammlung

Tagesordnungspunkt: Fahrverbot in Limburg vermeiden – Lösungen

Beschlussvorschlag:

Die Stadtverordnetenversammlung möge beschließen:

- 1. Die Stadtverordnetenversammlung fordert die Hessische Landesregierung auf, sich bei der Bundesregierung für die Durchsetzung eines Moratorium für Stickoxid-Grenzwerte einzusetzen.**
- 2. Die Stadtverordnetenversammlung bittet den Magistrat, sich unverzüglich bei der Hessischen Landesregierung als Pilotstadt für den Einsatz des Kraftstoff GTL zu bewerben.**
- 3. Der Magistrat wird gebeten, eine Überprüfung der Messstelle an der Schiede sowie der Sammler durch den TÜV zu beauftragen.**
- 4. Der Magistrat wird gebeten, bis zur Sommerpause in Limburg eine zweite Messstelle auf Kosten der Stadt zu installieren. Der Standort soll alle Möglichkeiten ausschöpfen sowohl betreffend den Standort (Abstand, Topographie etc.) als auch Höhe des Messpunkt.**
- 5. Der Magistrat wird gebeten, im Unterausschuss zum aktuellen Rechtsstreit der deutschen Umwelthilfe betreffend ein Fahrverbot in Limburg zu berichten und dies fortlaufend unaufgefordert zu tun.**
- 6. Die Stadtverordnetenversammlung appelliert an die Landesregierung und die Bundesregierung, alles zu unternehmen, um Schaden von den Bürgerinnen und Bürgern abzuwenden, Bestandsschutz für die Autobesitzer sicher zustellen und eine faktische Enteignung von Autobesitzern zu vermeiden.**

Begründung:

Aktuell werden intensive Diskussion, Debatten um Messstellen, Standorte, Grenzwerte und deren Relevanz geführt. Die Verbesserung der Luftqualität ist seit Jahrzehnten ein Schwerpunktthema der Umweltpolitik. Die Luftqualität in Deutschland ist seither durch diverse Maßnahmen kontinuierlich verbessert worden und ist in der Regel als gut bis sehr gut zu bezeichnen. Lediglich in einigen Städten kommt es an Verkehrsmesspunkten der Luftüberwachung zu Überschreitungen der Messwerte. Die Hintergrundmessungen in den gleichen Städten liegen deutlich unterhalb der zulässigen Grenzwerte. Im Sommer 2008 wurde die Europäische Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa verabschiedet. Sie wurde in Deutschland durch die 39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (39. BImSchV) im Sommer 2010 in national geltendes Recht umgesetzt. Seitdem haben weder die zuständigen Bundesumweltminister von CDU und SPD noch die zuständigen Bundesverkehrsminister der CSU sinn- oder/und maßvolle Maßnahmen zur

Erreichung der Ziele entwickelt.

Es geht um das Schutzgut Gesundheit und es geht zugleich um das Schutzgut. Viele Menschen sind besorgt um die Qualität der Luft. Es sind Lösungen statt Verbote gefragt. Verbote, wie eben die Fahrverbote sind die absolute ultima ratio. Sie haben enteignenden Charakter. Vielen Menschen, die in gutem Glauben und auf Empfehlung der Politik Dieselfahrzeuge gekauft haben, droht ein Eigentumsverlust. Viele Menschen können sich nicht einfach ein neues Auto kaufen. Ganze Regionen, so auch der Handelsstandort Limburg, sind in ihrer Funktionsfähigkeit bedroht. Bürgern, Firmen, Handwerkern droht eine Einschränkung in ihrer Mobilität und damit ein Verlust an Freiheit.

Rechtlich fußen diese drastischen Maßnahmen auf Grenzwerten. Deren medizinische Relevanz wird aktuell heftig diskutiert. Weder Politik, noch die Deutsche Umwelthilfe kann wissenschaftlich beurteilen, was renommierte Mediziner nun sagen. Dies muss wissenschaftlich untersucht werden. Die Ergebnisse müssen sachlich, fundiert und ohne Missionierungsgetöse bewertet, besprochen werden. Es bedarf dringend einer Rückkehr zur wissenschaftlichen Fundierung von Politik. Wir müssen jetzt untersuchen, ob die EU-Schadstoffgrenzwerte tatsächlich dem neuesten medizinischen Kenntnisstand entsprechen – dafür brauchen wir ein politisches Moratorium, einen Aufschub. Angela Merkel muss der EU Druck machen. Die Grenzwerte werden in der EU beschlossen. Die EU-Kommission muss dafür eine neue Luftreinhaltungsrichtlinie vorschlagen.

Es ist erreichbar, wenn die Bundeskanzlerin dies in Brüssel zur Chefsache macht. Genau hier ist die Hessische Landesregierung gefordert. Mit etwas mehr Zeit tun wir uns leichter, die strengsten Luftqualitätswerte zu erreichen, weil die natürliche Erneuerung der Fahrzeugflotte viel Geld spart und nicht die Mobilität einschränkt. Andernfalls zerstören wir ohne erwiesenen medizinischen und ökologischen Nutzen eine Schlüsselbranche, mit deren Steuern wir auch unseren Sozialstaat finanzieren – und Milliardenwerte bei Menschen, die als Pendler auf das Auto angewiesen sind.

Wenn immer mehr namhafte Lungenfachärzte feststellen, dass die derzeitigen Grenzwerte von 40 Mikrogramm wissenschaftlich nicht haltbar sind, dann darf sich das Bundesumweltministerium nicht weigern, eine Heraufsetzung in Betracht zu ziehen. Der Aufruf der Mediziner ist beeindruckend und darf von der Politik nicht einfach übergangen werden. In den USA gelten 100 Mikrogramm. In Deutschland muss endlich auch auf Regierungsebene Bewegung in die Grenzwert-Diskussion kommen. Ministerpräsident Bouffier hat im Wahlkampf versprochen, dass es keine Fahrverbote geben wird. Stattdessen haben seine grünen Minister in Darmstadt sogar Fahrverbote angeboten. Würden die Grenzwerte heraufgesetzt, wären Fahrverbote vom Tisch.

Es geht hier um eine Güterabwägung. Wenn von unabhängigen Fachleuten derart massiv Zweifel am 40-Mikrogramm-Grenzwert geäußert werden und andererseits Millionen von Dieselfahrern die kalte Enteignung droht, dann muss das ganze Thema neu betrachtet werden. Vernunft muss über Ideologie stehen. Ministerpräsident Bouffier muss Führungsstärke zeigen. Er muss den Dieselfahrern in Hessen zeigen, dass er zu seinem Wort steht und Fahrverbote verhindert. Wenn ihm dabei medizinische Experten zur Seite springen, muss er dies nutzen und bei der Bundesregierung vorstellig werden.

Denn dazu geht es um zu viel. Der Hessische VGH hat in der Bewertung des Fahrverbotes in Frankfurt durch das Verwaltungsgericht Wiesbaden klar aufgezeigt, dass Fahrverbote mit all ihren Folgen so fundiert sein müssen, damit sie diesen Eingriff in Grundrechte rechtfertigen. Andernfalls, so das Gericht klar, seien Fahrverbote und die Folgen nicht verhältnismäßig!

Ein zentraler Baustein in der Debatte sind dabei die Messungen. Dabei sind alle rechtlichen Möglichkeiten auszuschöpfen. In Limburg gibt es EINE Messstelle – haben Ergebnisse da Relevanz? Untersuchungen, wie die des Fraunhofer-Institutes bei der Messstelle in Stuttgart haben gezeigt, dass EINE Messstelle keine validen Daten liefert. Das ist durchaus nachvollziehbar.

Wie sind die Positionen der sog. Sammler? Deren Ergebnisse fließen ein. Die EU erlaubt zwischen 1 und 4,5 Meter. Städte, die auf einer Höhe von über 4 m messen, wie etwa München haben offenbar die Grenzwerte knapp eingehalten, während Städte wie Hamburg usw., die auf 1,5 m Höhe (also direkt am Auspuff) messen Fahrverbote haben. Wie ist es in Limburg? Eine wichtige Frage ist daneben, ob der gewählte Standort **repräsentativ** für die ganze Straße ist. Gerade, weil der Tunnelausgang auch noch so nah ist. Auch dies ist ein Kriterium der EU.

Worum geht es eigentlich in der ganzen Debatte?

Doch um die Gesundheit und die Luftqualität

Aktionen, Maßnahmen, Steuergelder – all das sollte zum einen nur Einsatz finden, wenn es eine klare, fundierte Datengrundlage gibt. Hier besteht bei den Standorten und der Zahl der Messstellen Korrekturbedarf. Ein Fahrverbot hätte für die Bürger Limburgs, die Firmen und Betriebe und die ganze Region solch gravierende Auswirkungen, dass es mehr als gerechtfertigt ist, als Stadt selbst schnellstmöglich eine zweite Messstelle zu etablieren und hierfür städtisches Geld zu investieren. Daneben ist es ein wichtiges Instrument in dem laufenden Rechtsstreit.

Wenn Messwerte und wissenschaftliche Studien klar aufzeigen, dass Handlungsbedarf besteht, sind Lösungen notwendig. Nur Fahrverbote reichen nicht. Und E-Mobilität ist weder eine ökologische, noch eine nachhaltige, noch eine soziale Alternative für Mobilität.


In der Frage der Luftreinhaltung sind zentral die Kraftstoffe. Ein Weg, die Schadstoffbelastung schnell zu senken ist der verstärkte Einsatz von alternativen Kraftstofftechnologien. So können bestimmte Fahrzeugflotten, etwa im ÖPNV oder anderen schweren Fahrzeugen, mit dem Kraftstoff GTL betankt werden. Auch das Umweltbundesamt bestätigt, dass der Kraftstoff geeignet ist, um einen erheblichen Beitrag zur Schadstoffreduzierung zu leisten. Dabei gilt: Je breiter die Anwendung, desto höher die Reduktionswirkung. Internationale Beispiele, etwa in den Niederlanden, zeigen, dass ein flächendeckender Einsatz von GTL-Kraftstoffen ohne Probleme möglich ist. Für den flächendeckenden Einsatz von GTL-Kraftstoffen für alle Fahrzeuge bedarf es einer Änderung der Zehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV10). Diese sollte die Bundesregierung schnellstmöglich auf den Weg bringen. Falls sich die Entscheidung der Bundesregierung hierdurch beschleunigen lässt, ist es aus unserer Sicht auch vorstellbar, Modellversuch oder Pilotprojekte einzuführen und wissenschaftlich zu begleiten. Die Hersteller von GTL sind hierzu bereit. Die Politik in Berlin, in Wiesbaden muss diesen Weg nur endlich ermöglichen.

Die Deutsche Umwelthilfe, die mit erörterungswürdiger Legitimation bundesweit Städte in Fahrverbote zu treiben versucht und Autobahnen lahmlegt, diese DUH hat in 2018 gegen das Land Hessen Klage eingereicht mit dem Ziel ein Fahrverbot in Limburg umzusetzen. Beklagte ist bei diesen Verfahren nie die Kommune, sondern das Land. In Darmstadt hat sich das Land, bzw. die beiden grünen Ministerien dann im „Interesse“ der Stadt geeinigt und teilweise Fahrverbote beschlossen. Getreu dem Motto: Freut euch, das es kein flächendeckendes Fahrverbot gab. Hier gilt es in Limburg sehr frühzeitig sehr wachsam zu sein. Daher ist der Magistrat aufgefordert, JEDEN Prozessschritt, Schriftsatz und Vorschläge im Umweltausschuss sowie dazwischen den Fraktionen zu berichten. Als beigeladene Prozesspartei hat die Stadt alle Informationen, sie hat nur keine Parteirolle im Prozess.

Alle Ebenen in Hessen müssen alles unternehmen, um Schaden von den hessischen Bürgerinnen und Bürgern abzuwenden und Bestandsschutz für die Autobesitzer sicher zustellen. Das Land Hessen wurde verklagt und ist in der Verantwortung. Das Fahrverbot führt für jeden betroffenen Fahrzeugeigentümer zu einem persönlichen Verlust von mehreren Tausend Euro, der einer Enteignung gleich kommt. Gutachter schätzen die durchschnittlichen Kosten für die technische Umrüstung eines Fahrzeugs zwischen 3.000 und 5.000 Euro. Außerdem ist mit einem erheblichen Wertverlust sowie erhöhtem Spritverbrauch nach der Umrüstung zu rechnen. Für alle Hessinnen und Hessen, die ein entsprechendes Fahrzeug besitzen, summiert sich der unmittelbare Schaden des Fahrverbots auf einen Milliardenbetrag.

Es darf keine Rolle für die Bürger – und damit auch die in Limburg spielen – wer nun was zu vertreten hat und ob sich die große Koalition in Berlin oder eher schwarz-grün in Wiesbaden bewegt. Bisher schieben sich alle den schwarzen Peter zu. Im Ergebnis tut sich seit Monaten – trotz hochrangiger „Dieselgipfel“ nichts. Nur die Bürger – die sich mit Gerichtsurteilen konfrontiert sehen- müssen reagieren, tun es- weil sie rechtstreu sind.

Weitere Begründung erfolgt ggf. mündlich.



Marion Schardt-Sauer
Fraktionsvorsitzende