

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis VII

#### Dieselfahrverbote nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts

---

1. Nachdem in jüngster Zeit der Grenzwert für NO<sub>2</sub> (Stickstoffdioxid) von 40 Mikrogramm/m<sup>3</sup> Luft in Frage gestellt wurde, wird die Europäische Kommission aufgefordert, zeitnah den Grenzwert auf seine wissenschaftliche Fundiertheit und Belastbarkeit zu überprüfen und künftig eine gesetzlich verpflichtende Evaluierung von Grenzwerten vorzusehen.
2. Nur auf der Grundlage eines wissenschaftlich fundierten Grenzwertes dürfen Fahrverbote als in Grundrechte eingreifende Maßnahmen als letztes Mittel angeordnet werden.
3. Zudem wird der Gesetzgeber aufgefordert, ein Gesamtkonzept zur Reduzierung sämtlicher relevanter Schadstoffe einschließlich NO<sub>2</sub> zu entwickeln.
4. Um eine schnellstmögliche Reduzierung der NO<sub>2</sub>-Werte zu erreichen, ist eine zeitnahe Hardware-Nachrüstung für Diesel-Fahrzeuge anzustreben, insbesondere durch eine kurzfristige Zulassung durch das Kraftfahrt-Bundesamt und durch staatliche Anreize. Die Autoindustrie wird aufgefordert, sich an den Kosten einer Hardware-Nachrüstung zu beteiligen.
5. Die derzeitige rechtliche Grundlage für das Aufstellen der Messstationen genügt nicht dem rechtsstaatlichen Bestimmtheitsgebot. Daher wird der Gesetzgeber aufgefordert, eindeutige standardisierte Vorgaben für die Positionierung von Messstationen festzulegen.
6. Erlassene Fahrverbote sind fortlaufend auf ihre Rechtmäßigkeit zu überprüfen.