

Absender:

**AfD-Fraktion im Rat der Stadt  
Wirtz, Stefan**

**17-05705**  
Antrag (öffentlich)

Betreff:

**Resolution: Fahrerlaubnisse für Diesel-Fahrzeuge in der Stadt  
aufrecht erhalten**

Empfänger:

Stadt Braunschweig  
Der Oberbürgermeister

Datum:

25.10.2017

Beratungsfolge:

Verwaltungsausschuss (Vorberatung)  
Rat der Stadt Braunschweig (Entscheidung)

01.11.2017  
07.11.2017

Status

N  
Ö

### **Beschlussvorschlag:**

Der Rat der Stadt lehnt ein drohendes Diesel-Verbot und die pauschale Stigmatisierung des Dieselmotors ab.

Die handelsübliche Motorentechnik könnte hinsichtlich der Einhaltung von umweltgesetzlich vorgegebenen Werten nicht durchgehend ausreichend sein. Jedoch soll der teils willkürliche, häufig nutzerfeindliche Umgang seitens der Politik und Industrie mit dem Problem nicht auf dem Rücken zehntausender Besitzer von Diesel-PKW und zu ihrem Nachteil ausgetragen werden.

### **Sachverhalt:**

Das Verwaltungsgericht Stuttgart hat mit Fahrverboten für Diesel-Kfz gedroht, wenn der Grenzwert für Stickoxide (NOx) überschritten wird. Er liegt nach Eu-ro-Norm 6 bei 80 µg/m<sup>3</sup> Luft. Als Begründung des Fahrverbots wurden Gesundheits-schäden genannt. Doch das stimmt so nicht.

Es ist wohl wahr, dass Luftver-unreini-gungen Gesundheitsschäden bedingen und indirekt zu Todesfällen führen können, doch dabei handelt es sich um eine Vielzahl verschiedener Schadstoffe in der Luft (Feinstaub, Smog, bodenna-hes "Ozon", Stickoxide u.v.a.). Die Stickoxide sind also nur einer von vielen Luftschadstoffen und toxikologisch sicher nicht der gefährlich-ste.

Deshalb kann ein Fahrverbot für Diesel-Kfz, das sich allein auf eine Grenzwertüberschreitung durch NOx stützt, keinen Schutz vor Gesundheitsgefahren durch den Straßenverkehr sicherstellen.

Zudem handelt es sich bei den Stickoxiden, die aus dem Auspuff von Dieselmotoren ohne Katalysator und Harnstoff-Zusatz kommen und als NOx gemessen werden, aus einem Gemisch von N<sub>2</sub>O, NO und NO<sub>2</sub>.

Davon wird N<sub>2</sub>O oder Lachgas seit über hundert Jahren als Narkosegas eingesetzt, das selbst in vieltausendfach höherer Konzentration unschädlich ist.

Das Stickoxid NO ist eine körpereigene Substanz mit Hormoneigenschaften, die jeder Mensch ausatmet. Sie wird durch Luftsauerstoff zu NO<sub>2</sub> oxidiert und ist deshalb in höherer Konzentration gesundheitsschädlich. Der auf europäischer Ebene erarbeitete SCOEL-Grenzwert für NO in Innenräumen beträgt 2520 µg/m<sup>3</sup>. Aber erst bei erheblicher Überschreitung um den Faktor 100-1000 kann es es zu akuter Gesundheitsgefahr kommen.

Das Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> ist die toxikologisch gefährlichste Substanz. Der größte Teil des in der Luft vorhandenen NO<sub>2</sub> entsteht aus NO. Der SCOEL-Grenzwert beträgt 950 µg/m<sup>3</sup>, die maximale Arbeitsplatz-Konzentration (MAK) sogar 9000 µg oder 9 mg/m<sup>3</sup> Luft, also fast das Zehnfache des SCOEL-Grenzwertes. Dieser MAK-Wert soll in keinem 15-Minutenzeitraum überschritten werden. Er liegt also noch immer im sicheren Bereich.

Weil die NO<sub>x</sub>-Mischung aus Dieselmotoren aber nur zu 10-30% aus NO<sub>2</sub> besteht und der NO<sub>x</sub>-Grenzwert der Euro 6-Norm 80 µg/m<sup>3</sup> beträgt, liegt der effektive NO<sub>2</sub>-Grenzwert bei 10-30% von 80 µg/m<sup>3</sup>, das sind also maximal 24 µg/m<sup>3</sup>.

Es ist evident, dass bei einer Überschreitung dieses Grenzwertes um den Faktor 10 und selbst um den Faktor 100 oder 1000 immer noch keine akute Gesundheitsgefahr besteht und kein Fahrverbot rechtfertigt.

**Anlagen:** Stickstoffdioxid.pdf