



HESSISCHER LANDTAG

15. 09. 2011

Kleine Anfrage

der Abg. Angela Dorn (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
vom 11.03.2011

betreffend Genehmigung einer "regionalen Umweltzone" im
Rhein-Main-Gebiet

und Antwort

der Ministerin für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und
Verbraucherschutz

Vorbemerkung der Fragestellerin:

Das Hessische Umweltministerium hat Städte und Kommunen mit erhöhter Luftbelastung mit Feinstaub und Stickstoffdioxid in den Luftreinhalteplan des Landes Hessen aufgenommen und zur Benennung konkreter Luftreinhaltemaßnahmen in Form von Aktionsplänen aufgefordert. Die Kommunen Frankfurt, Offenbach und Wiesbaden haben entsprechende Vorschläge zur Einrichtung einer Umweltzone in ihrem jeweiligen Stadtgebiet gemacht. In Frankfurt existiert seit 2008 eine Umweltzone. In Offenbach und Wiesbaden werden dagegen die Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlungen für die Einführung einer Umweltzone vom Verkehrsministerium blockiert.

Die Kommunen Frankfurt, Offenbach, Wiesbaden, Bad Homburg und Niederdorfelden haben öffentlich die Ausweisung und Genehmigung einer regionalen Umweltzone durch das Land Hessen gefordert. Da die geltenden EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid trotz kommunaler Anstrengungen immer wieder stark überschritten werden, sei eine regionale Lösung erforderlich. Die regionale Umweltzone soll sich in ihren Vorschriften und Ausnahmeregelungen nach Vorstellung der Umweltdezernenten und Bürgermeister der fünf oben genannten Kommunen an der Umweltzone in Frankfurt orientieren. Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß dürften nach diesem Vorschlag nicht mehr in die Innenstädte fahren. Zusätzlich würde ein Tempolimit auf den Autobahnen gelten.

Diese Vorbemerkung der Fragestellerin vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Minister für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung wie folgt:

Frage 1. Aus welchen Gründen verweigert die Landesregierung die Genehmigung für Umweltzonen in den Städten Offenbach und Wiesbaden, obwohl es in diesen Städten Mehrheitsbeschlüsse für die Einführung einer Umweltzone gibt?

Die Ausweisung einer Umweltzone kann nach § 47 Abs. 4 Satz 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) nur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung erfolgen.

Umweltzonen sind bisher hauptsächlich eingerichtet worden, um die Feinstaubbelastung (PM10) zu verringern. Betrachtet wurde auch die Entwicklung der Stickstoffdioxidbelastung. Sowohl in Offenbach am Main als auch in Wiesbaden werden die Grenzwerte bei Stickstoffdioxid überschritten.

Die Stadt Wiesbaden hat keine belastbaren Vorschläge unterbreitet. Daher wird der Ausweisung von Umweltzonen von Seiten des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung mit folgender Begründung nicht zugestimmt, weil

- bisher der Nachweis ihrer Nachhaltigkeit nicht geführt werden konnte. Lediglich Rechenmodelle besagen, dass bei Einführung von Umweltzonen, die ausschließlich von Fahrzeugen mit grüner Plakette befahren werden, mit einer maximalen Minderung der Stickstoffdioxidbelastung von 5 v.H. gerechnet werden kann,

- sich bei dieser minimalen Auswirkung die Frage nach der Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit stellt. Die Belastungen, die durch eine Umweltzone auf die Bevölkerung und auf die Wirtschaft zukommen, stehen in keinem Verhältnis zur Effizienz. Sowohl Wohnungen als auch Betriebe, die in Umweltzonen liegen, wird die Zugänglichkeit erschwert. Insbesondere kleine und mittlere Unternehmen wie Handwerksbetriebe und Händler sowie ihre Kunden werden hart getroffen. Um die eigene Mobilität zu sichern, müssen oftmals neue Fahrzeuge beschafft werden. Das alte erleidet einen Wertverlust, der nicht ausgeglichen wird. Eine nachhaltige, deutliche, spürbare Verbesserung der Luftqualität steht dem nicht gegenüber,
- eine Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Rußpartikelfiltern zwar zur Verringerung von Feinstaub, aber zu einem höheren Ausstoß von Stickstoffdioxid führt. Die Nachrüstung des Fahrzeuges ist daher ein untaugliches Mittel, um nachhaltig die Luftqualität zu verbessern.

Frage 2. Aus welchen Gründen liegt die Genehmigung von Umweltzonen in Federführung des für die Luftreinhaltung zuständigen Umweltministeriums, sondern wird vom Verkehrsministerium bestimmt?

Das im Jahr 1974 in Kraft getretene Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) hat den Schutz von Menschen, Tieren und Pflanzen, der Atmosphäre sowie von Kultur- und Sachgütern vor schädlichen Umwelteinwirkungen vorgesehen. Als schädliche Umwelteinwirkungen sind Immissionen anzusehen, die nach Art, Ausmaß und Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen. Damit war die Grundlage der Luftreinhaltung geschaffen. In der Luftqualitätsrahmenrichtlinie von 1996 und der darauf gestützten Tochterrichtlinien wurden Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe festgelegt, die zum Schutz der menschlichen Gesundheit nicht überschritten werden sollen. Diese Richtlinien wurden im Bundes-Immissionsschutzgesetz und einer Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft in deutsches Recht umgesetzt. Damit wurde das Umweltressort zuständig für den Vollzug der Luftreinhaltung.

Da der Verkehr einer der Hauptverursacher der Luftschadstoffbelastung ist, war bereits in der Luftqualitätsrahmenrichtlinie eine Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs als mögliche Maßnahme genannt. Erst im Verlauf des Gesetzgebungsverfahrens zur Umsetzung der Richtlinie wurde die Einvernehmensregelung bei Maßnahmen im Straßenverkehr (§ 47 Abs. 4 Satz 2 BImSchG) auf Beschluss des Bundesrates hin aufgenommen, der sie mit einem sachgerechteren Planinhalt bei Mitwirkung der für den Straßenverkehr fachlich zuständigen Behörden begründete.

Frage 3. Wie bewertet die Landesregierung Umweltzonen als erste Maßnahme gegen hohe Feinstaub- und Stickstoffdioxidbelastung in Innenstädten?

Nach Berechnungen der Verursacheranteile an der Feinstaubbelastung für den Ballungsraum Rhein-Main werden ca. 40 v.H. durch Ferneintrag, gut 30 v.H. durch den Verkehr (Abgas sowie Abrieb und Aufwirbelung), knapp 20 v.H. aus Landwirtschaft und sonstigen biogenen Quellen, gut 4 v.H. durch die Gebäudeheizung und knapp 3 v.H. durch die Industrie verursacht. Das heißt, der Verkehr stellt von den mit Maßnahmen beeinflussbaren Verursachern den weitaus größten Anteil. Dieser Anteil teilt sich jedoch noch einmal auf den abgasbezogenen und den abrieb- und aufwirbelungsbezogenen Teil auf. Der abgasbezogene Teil kann mit technischen Maßnahmen verringert werden, der andere Teil nur durch eine Verkehrsverminderung.

Da nach Möglichkeit die Mobilität nicht eingeschränkt werden soll, kommt technischen Maßnahmen zur Reduzierung der abgasbezogenen Feinstaubemissionen erhebliche Bedeutung zu. Umweltzonen haben ganz entscheidend dazu beigetragen, diese technischen Maßnahmen in der Fahrzeugflotte durchzusetzen. Mit der Einführung der Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) als Rechtsgrundlage für Umweltzonen wurde die Nachfrage nach partikelarmen Dieselmotoren ganz erheblich befördert. Bei Dieselfahrzeugen ohne entsprechenden Feinstaubfilter kam es zu einem hohen Wertverlust, der einen Wiederverkauf in Regionen mit Umweltzonen deutlich erschwerte. Mit den eingebauten Partikelfiltern lassen sich bis zu 99 v.H. der Feinstaubpartikel aus den Dieselausgasen herausfiltern. Damit werden zwar "nur" ca. 15 v.H. der Feinstaub-Gesamtbelastung positiv beeinflusst, aber 40 v.H. des mit Maßnahmen beeinflussbaren Verursacheranteils.

Zur Verminderung der Luftschadstoffbelastung mit Stickstoffdioxid ist eine Umweltzone nur dann geeignet, wenn sie lediglich Fahrzeuge mit grüner Plakette zulässt. Im Innerortsbetrieb übersteigen die Stickstoffoxidemissionen von Diesel-Pkw die zulässigen Euronormgrenzwerte bei weitem. Am schlechtesten schneiden dabei Diesel-Pkw der Euro-3-Norm ab, die nicht nur die höchsten Gesamtstickstoffoxidemissionen im Vergleich mit den Euronormen 1 bis 6 haben, sondern gleichzeitig noch sehr hohe Direktmissionen von Stickstoffdioxid. Diese Fahrzeuge bekommen eine gelbe Plakette und dürfen daher in die meisten Umweltzonen einfahren. Erst ab der Euro-4-Norm sinken die Gesamtstickstoffoxidemissionen deutlich, wenn auch die NO₂-Direktmissionen bei Euro-4- und Euro-5-Diesel noch immer hoch bleiben. Aber die Einsparung von Stickstoffmonoxid, das auch zu Stickstoffdioxid umgewandelt wird, trägt zu einer Verminderung der NO₂-Gesamtbelastung bei.

Frage 4. Welchen Zusatznutzen sieht die Landesregierung, wenn neben der Umweltzone zusätzliche Instrumente wie Durchfahrtsverbote für Lastwagen oder zeitliche Verkehrsbeschränkungen greifen sollen?

Der Zusatznutzen ist dann besonders hoch, wenn es einen hohen Anteil an Schwerlastverkehr gibt, der darüber hinaus noch reiner Durchgangsverkehr ist, das heißt, weder Ziel noch Quelle in der jeweiligen Stadt besitzt. Schwere Nutzfahrzeuge verursachen einen deutlich höheren Schadstoffausstoß als Diesel-Pkw der vergleichbaren Euronorm, sind aber zahlenmäßig gegenüber Diesel-Pkw in erheblich geringerem Maß auf den Straßen vertreten. Vor allem bei den Gesamtstickstoffoxiden liegen die (Diesel-)Lkw-Emissionen etwa um das achtfache höher als bei Diesel-Pkws und ca. 60-mal höher als bei Benzin-Pkw. Sofern es geeignete Umfahrungsmöglichkeiten gibt, ist ein Lkw-Transitfahrverbot eine sehr geeignete Maßnahme, um nicht nur Schadstoffe, sondern auch unnötigen Lärm zu vermindern.

Zeitliche Verkehrsbeschränkungen sind relativ schwierig umzusetzen, da gewährleistet sein muss, dass jeder Verkehrsteilnehmer sich in ausreichendem Maß darauf einstellen kann und die Maßnahme verhältnismäßig ist. Dazu bedarf es aber umfangreicher kontinuierlicher Überwachungen nicht nur des Verkehrs, sondern auch der Meteorologie sowie der Luftschadstoffbelastung. Bei besonderen meteorologischen Situationen, wie lang anhaltenden Inversionswetterlagen, bringen kleinräumige und kurzfristige Verkehrsbeschränkungen wenig. Um auf verkehrsinduzierte hohe Belastungssituationen reagieren zu können, müssten die genannten Untersuchungen aufwändig vernetzt und über intelligente Verkehrsleitsysteme umgesetzt werden, was aufgrund der hohen Anschaffungs-, Unterhalts- und Personalkosten für diese Systeme nur selten umgesetzt wird.

Frage 5. Wie bewertet sie den Vorstoß der fünf genannten Kommunen nach Genehmigung einer regionalen Umweltzone Rhein-Main?

Die Kommune Niederdorfelden hat sich trotz dezidiert Nachfrage (siehe auch Antworten auf die Fragen 6 und 7) bisher nicht zur Einrichtung einer regionalen Umweltzone geäußert. Die Absichten der Kommune sind unklar, da die NO₂-Vorbelastung mit ca. 24 bis 28 µ/m³ relativ niedrig liegt, übergeordnete Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen an dem Ort vorbeigeführt werden und keine größeren Industrieanlagen vorhanden sind. Daher ist davon auszugehen, dass der Immissionsgrenzwert von Stickstoffdioxid in Niederdorfelden nicht überschritten wird.

Die Kommunen Frankfurt am Main, Offenbach und Wiesbaden sind durch die hohen Stickstoffdioxidkonzentrationen verständlicherweise daran interessiert, alles zu tun, um ihre Bevölkerung vor Gesundheitsgefahren zu schützen. Dabei übersehen sie teilweise, dass die Einrichtung einer Umweltzone an bestimmte rechtliche Voraussetzungen geknüpft ist, die so weiträumig nicht gegeben sind.

Auch das Interesse der Stadt Bad Homburg an der Einführung einer regionalen Umweltzone ist nachvollziehbar, da sich die Stadt eine Verringerung der Hintergrundbelastung durch die Umsetzung dieser Maßnahme verspricht, was ihr den Erhalt ihres Status als Kurstadt erleichtern würde.

Frage 6. Was spricht aus Sicht der Landesregierung gegen die Genehmigung einer regionalen Umweltzone im Rhein-Main-Gebiet?

Von den 52 Kommunen des Ballungsraums Rhein-Main, die um Stellungnahme bezüglich der Einrichtung einer regionalen Umweltzone gebeten wurden (siehe Frage 7), haben sich 24 gegen die Einrichtung einer Umweltzone ausgesprochen, neun waren dafür, eine Gemeinde zeigt sich unentschieden und 18 haben sich nicht geäußert. Die beiden Nachbarländer Bayern und Rheinland-Pfalz haben sich ebenfalls dagegen ausgesprochen. Eine rechtliche Prüfung hat ergeben, dass eine Umweltzone gegen den Willen von Kommunen, selbst bei nachgewiesener Überschreitung von Immissionsgrenzwerten, nicht festgelegt werden kann, da in der Regel Straßen betroffen sind, für die eine direkte Zuständigkeit der Kommunen besteht und das Einvernehmen zur Einrichtung einer Umweltzone notwendig ist.

Ohne vorliegende Überschreitung von Immissionsgrenzwerten wäre eine Einrichtung nur dann möglich, wenn sich alle Betroffenen damit einverstanden erklären würden, da sie ohne bestehende Gesundheitsgefahr Einschränkungen in der Benutzung ihrer Fahrzeuge akzeptieren müssten. Die Straßenverkehrsbehörden müssten jedoch insbesondere bei übergeordneten Straßen eine Abwägung zwischen der Straßenwidmung und der Umsetzung verkehrsbeschränkender Maßnahmen treffen, was bei fehlenden Gesundheitsgefahren gegen die Umsetzung von verkehrsbeschränkenden Maßnahmen sprechen würde.

Damit besteht keine Möglichkeit, den Vorschlag der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung umzusetzen.

Frage 7. Aus welchen Gründen hat die Landesregierung die regionale Umweltzone von Gießen bis Darmstadt nicht weiter vorangebracht, obwohl sie die Koordination dafür übernommen hat?

Weder die Landesregierung noch das Umweltministerium haben eine Koordinierungsfunktion im Hinblick auf die Einführung einer regionalen Umweltzone übernommen. Außerdem war bisher nie die Rede von einer regionalen Umweltzone, die auch Teile von Mittelhessen (Gießen) umfassen soll. Der Vorschlag für eine regionale Umweltzone resultierte aus einem Beschluss der Frankfurter Stadtverordnetenversammlung vom 2. September 2010 mit folgendem Wortlaut:

"1. Der Magistrat der Stadt Frankfurt wird aufgefordert, sich beim Land Hessen und den umliegenden Kommunen dafür einzusetzen, dass eine Umweltzone für das gesamte Rhein-Main-Gebiet und nicht nur für die Städte Darmstadt, Offenbach und Wiesbaden, eingeführt wird.

Darüber hinaus wird der Magistrat aufgefordert, bei der Landesregierung dafür zu werben, mit den angrenzenden Bundesländern Rheinland-Pfalz und Bayern Kontakt aufzunehmen, um die Umweltzone zukünftig auf die gesamte Metropolregion Frankfurt - Rhein-Main auszuweiten.

Weiterhin wird der Magistrat beauftragt, die Landesregierung aufzufordern, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Schadstoffemissionen des Luftverkehrs in der gesamten Metropolregion Frankfurt - Rhein-Main zu begrenzen.

2. ..."

Daraufhin hat das Umweltdezernat der Stadt Frankfurt am Main die Fachabteilung des Umweltministeriums angeschrieben, ihre Empfehlung zur Einrichtung von Umweltregionen nochmals bekräftigt und darum gebeten "... mit den Landesregierungen von Bayern und Rheinland-Pfalz Kontakt aufzunehmen und ein gemeinsames Handeln zu prüfen."

Die Fachabteilung hat die beiden benachbarten Bundesländer sowie alle Kommunen des Ballungsraums Rhein-Main um Stellungnahme zur Einrichtung einer regionalen Umweltzone gebeten. In dem Schreiben wurde bereits deutlich gemacht, dass eine Umweltzone zwingend nur dort festgelegt werden kann, wo nachweislich Immissionsgrenzwerte überschritten sind und wo die Maßnahme verhältnismäßig erscheint. Von einer Koordinierung der Einführung einer regionalen Umweltzone kann somit nicht gesprochen werden.

Frage 8. Welche realistischen und zeitnah umsetzbaren Alternativen will die Landesregierung stattdessen vorschlagen, um die zu hohe Schadstoffbelastung von Stickstoffdioxid messbar zu reduzieren?

Entsprechend § 47 Abs. 4 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz sind Maßnahmen entsprechend dem Verursacheranteil festzulegen. Bei der Stickstoffdioxidbelastung ist der Verkehrsanteil mit ca. 70 v.H. (z.B. Darmstadt-Hügelstraße oder Frankfurt-Friedberger Landstraße) besonders hoch. Maßnahmen im Straßenverkehr bedürfen des Einvernehmens mit den zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden. Ohne ein entsprechendes Einvernehmen können verkehrsbeschränkende Maßnahmen nicht in einen Luftreinhalteplan aufgenommen werden.

Als Alternative wird eine schnellere Einführung von Euro-6/VI-Fahrzeugen gesehen, auf die die Landesregierungen jedoch wenig Einfluss haben (siehe auch Antwort zu Frage 9). Als weitere verkehrsbezogene Maßnahmen sind denkbar:

- Optimierung der Lichtsignalanlagen - Grüne Welle -, um den Verkehr flüssig zu gestalten,
- soweit es die Verkehrssicherheit zulässt, insbesondere in der Nachtzeit, Abschalten von Lichtsignalanlagen,
- Bündeln des Verkehrs auf wenigen Hauptstraßen,
- Lkw-Leitsystem, Parkleitsystem.

Frage 9. Plant die Landesregierung eine Bundesratsinitiative, um sich für eine frühzeitige Einführung der Euro 6 Norm bei Fahrzeugen einzusetzen?

Nein. Die Landesregierung plant keine Bundesratsinitiative für eine vorzeitige Einführung der Euro-6/VI-Norm, da es keine Erfolgsaussichten hierfür gibt. Bei den Euro-Normen handelt es sich um EU-Verordnungen, die sich als Ermächtigungsgrundlage auf Artikel 95 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft stützen. In diesem Artikel wird der freie Warenverkehr innerhalb der EU geregelt. Die EU hat sich ausdrücklich auf diese Ermächtigungsnorm für die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich ihrer Emissionen bezogen, um zu vermeiden, dass die Mitgliedsstaaten unterschiedliche Vorschriften erlassen¹. Würde gesetzgeberisch eine vorzeitige Einführung der Euro-6/VI-Norm festgelegt, das heißt, die Verordnung verschärft, würde gegen Gemeinschaftsrecht verstoßen und Deutschland müsste mit einem Vertragsverletzungsverfahren rechnen.

Die Umweltminister der Länder sind daraufhin mit der Bitte an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) herangetreten, entsprechende finanzielle Anreizprogramme aufzulegen als Alternative für eine gesetzliche Regelung. Mittels finanzieller Anreize sollte das Kaufinteresse an Euro-6/VI-Fahrzeugen erhöht werden, um damit eine schnellere Einführung zu erreichen. Dieser Bitte ist der Bund durch eine Förderung von Euro-6-Diesel-Pkw sowie von Euro-VI-Lkw inzwischen nachgekommen. Ob der gewährte Nachlass ausreichend ist, um die Einführung zu beschleunigen, ist allerdings fraglich.

Neben den finanziellen Anreizen ist eine frühzeitige Markteinführung aber vornehmlich davon abhängig, wie schnell die Automobilindustrie entsprechende Fahrzeuge auf den Markt bringen wird. Und darauf hat auch die Bundesregierung praktisch keinen Einfluss und insofern wird eine entsprechende Bundesratsinitiative auch wenig bewirken können.

Die Automobilhersteller bieten bis jetzt nur eine geringe Auswahl an Fahrzeugen nach Euro-6-Standard an; darüber hinaus häufig Pkw der gehobenen Klasse. Insbesondere im mittleren Preissegment gibt es kaum Modelle, die bereits jetzt die Norm erfüllen. Die Wahrscheinlichkeit, dass sich das Angebot hier sehr schnell entwickeln wird, erscheint nicht besonders hoch. Entgegen den Erfahrungen der vergangenen Jahre, wo die Hersteller bereits Jahre vor der Einführung einer neuen Euro-Norm entsprechende Fahrzeuge im Angebot hatten, waren bis zur Einführung der Euro-5-Norm bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im September 2009 nur vereinzelt Fahrzeuge dieses Emissionsstandards im unteren Preissegment zu erhalten. Ab September 2009 mussten sie für Neufahrzeuge aber diesen Standard erfüllen und die erforderliche Anpassung der Fahrzeugtechnik an die Euro-5-Norm forderte bei den Herstellern ihren Preis. Daher steht zu erwarten, dass in der Auto-

¹ 715/2007 und 595/2009, jeweils erster Erwägungsgrund (Abl. L 171/1 und L 188/1)

mobilitätsindustrie derzeit wenig Interesse vorhanden ist, bereits jetzt auf Euro-6-Fahrzeuge zu setzen, bevor sich die Investitionen in Euro-5 nicht auszahlt haben.

Frage 10. Welche Begründungen führt die Landesregierung gegenüber der EU dafür an, dass sie die Grenzwerte für Stickstoffdioxid bis zum 01.01.2015 nicht einhalten kann?

Für die Überschreitung der Stickstoffdioxidgrenzwerte ist maßgeblich der Verkehr verantwortlich und hier insbesondere Dieselfahrzeuge. Bestünde die Pkw-Flotte nur aus Benzinfahrzeugen, wäre eine Einhaltung des Stickstoffdioxidgrenzwertes kein Problem. Die effektivste Maßnahme zur Minderung der Stickstoffdioxidbelastung ist die Vermeidung des hohen Stickstoffdioxid-Ausstoßes bei Dieselfahrzeugen. Mit der inzwischen serienreifen Technik der Harnstoffeindüsung kann der Stickstoffdioxid-Ausstoß deutlich verringert werden. Diese Technik wird jedoch erst mit Umsetzung der Euro-6-Norm verpflichtend. Darüber hinaus ist noch offen, ob die Fahrzeuge diese niedrigen Emissionen auch im innerörtlichen Verkehr einhalten, da in der Vergangenheit die Euronormen bei Dieselfahrzeugen viel geringere Emissionen vorsahen, als tatsächlich eingehalten wurden. Z.B. emittieren Diesel-Pkw der Euro-5-Norm im innerstädtischen Verkehr durchschnittlich 560 mg/km Stickstoffoxide, der Euronormgrenzwert liegt aber bei 180 mg/km.

Die EU ist selbst verantwortlich für die Festlegung von Euronormen, d.h. für die Festlegung von Emissionsgrenzwerten für den Schadstoffausstoß von Fahrzeugen. Die Festlegungen erfolgen mittels Verordnung, sind also von den Mitgliedsstaaten direkt umzusetzen und dürfen auch nicht verschärft werden.

Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wurde mit Einführung der Euronormen 1992/93 ein gemeinsamer Emissionsgrenzwert für die Emission von Kohlenwasserstoffen und Stickstoffoxiden festgelegt. Dieser Grenzwert war für Benzin- und Diesel-Fahrzeuge mit 1.130 mg/km gleich hoch. Bereits mit Einführung der Euro-2-Norm 1996/97 wurde dieser Summengrenzwert für Benzinmotoren um 56 v.H., für Dieselmotoren aber nur um 38 v.H. gesenkt. Mit Einführung der Euro-3-Norm 2000/2001 wurde ein separater Emissionsgrenzwert für die Stickstoffoxide geschaffen, der für Benzinfahrzeuge bei 150 mg/km und für Dieselfahrzeuge bei 500 mg/km, also mehr als dreimal so hoch, lag. Das heißt, praktisch von Beginn an wurden an Dieselfahrzeuge geringere Anforderungen gestellt als an Benzinfahrzeuge. Infolge der auch günstigeren Besteuerung des Dieselmotors und der großen Werbung seitens der Automobilindustrie für Dieselfahrzeuge, nahm der Anteil von Dieselfahrzeugen kontinuierlich zu und damit auch die Luftschadstoffproblematik. Selbst im Zuge der Festlegung der Emissionsanforderung für die Euro-5-Norm waren es die Mitgliedsstaaten, die die EU-Kommission darauf hingewiesen haben, dass mit den vergleichsweise hohen Grenzwerten für Dieselfahrzeuge die ebenfalls von der EU-Kommission geforderten niedrigen Immissionsgrenzwerte für die Luftschadstoffbelastung mit Stickstoffdioxid nicht einzuhalten sind. Daraufhin wurde gleichzeitig mit Euro-5 auch die Euro-6-Norm eingeführt, die allerdings erst ab 2014 verbindlich wird. Bis zur Durchmischung der Fahrzeugflotte mit Euro-6-Fahrzeugen wird aber noch einige Zeit vergehen, weshalb bereits jetzt absehbar ist, dass bis zum Ablauf der Frist für die Einhaltung des NO₂-Grenzwertes dieser insbesondere an stark befahrenen Straßen nicht eingehalten werden kann.

Wiesbaden, 1. September 2011

Lucia Puttrich