

FAQ zu Diesel-Fahrverboten

Was ist das Problem?

Nach den vorläufigen Zahlen des Umweltbundsamts für 2017 überschreiten immer noch rund 70 Städte in Deutschland den bereits seit 2010 geltenden Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) der EU-Luftqualitätsrichtlinie. Der Grenzwert zum Schutz der Gesundheit und der Umwelt beträgt für das Jahresmittel 40 µg/m³. Vielerorts wird dieser Wert fast um das Doppelte überschritten. Die Überschreitungen treten ausschließlich an verkehrsnahen Messstationen auf. Hauptverursacher für die hohen NO₂-Werte sind Dieselfahrzeuge.

Wegen anhaltender Überschreitungen läuft bereits seit 2015 ein Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission gegen Deutschland und weitere Mitgliedsstaaten. Mitte März will die EU-Kommission endgültig entscheiden, ob sie eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof erhebt. Dann könnten hohe Strafzahlungen drohen.

Warum drohen Fahrverbote?

Die EU hat kontinuierlich die Abgasgrenzwerte für Autos verschärft. Prognosen gingen davon aus, dass im Rahmen der Flottenerneuerung der Ausstoß schädlicher Abgase wie Stickoxide soweit verringert wird, dass eine signifikante Verbesserung der Luftqualität in belasteten Städten eintritt. Spätestens seit Bekanntwerden des Abgasskandals um manipulierte Dieselfahrzeuge im September 2015 ist allerdings klar: Dieselfahrzeuge stoßen auf der Straße ein Vielfaches der erlaubten Stickoxidemengen aus. Entsprechend ist die Luft in den Städten nicht besser geworden. Die Autohersteller haben bewusst die Abgasreinigung für den Rollenprüfstandtest optimiert und den deutlich höheren Schadstoffausstoß im Alltagsbetrieb billigend in Kauf genommen. Viele Städte kommen daher nicht um Dieselfahrverbote herum, um die Luftbelastung rasch auf das geforderte Maß zu senken. Dies sehen auch immer mehr Gerichte so. Hätten die Autohersteller die Abgasreinigung nicht manipuliert, bräuhete es keine Fahrverbote.

Was macht die Politik?

Eine vom Bundesverkehrsministerium eingesetzte Untersuchungskommission hat neben Dieselfahrzeugen aus dem Volkswagenkonzern auch das Abgasverhalten bei Modellen anderer Hersteller untersucht. Auch bei diesen wurden zum Teil deutlich mehr Stickoxide gemessen. Das Ministerium gab sich jedoch mit dem Hinweis der Hersteller, eine solche Abschaltung sei zum Schutz des Motors nötig, zufrieden. So gab es lediglich für Volkswagen-Modelle einen verbindlichen Rückruf. Bei Daimler einigte man sich auf freiwillige Softwareupdates.

Bisher hat es keine Sanktionen gegen die Hersteller gegeben, die illegale Abschalteinrichtungen verwenden, obwohl die EU-Typgenehmigungsverordnung dies vorsieht. Weder wurde die Typgenehmigung der betroffenen Modelle entzogen, noch wurden Strafzahlungen erhoben. Die Bundesregierung schützt die Interessen der Autoindustrie und nicht die Gesundheit der Menschen. Statt effektiver Hardwarenachsrüstung setzt die Politik auf freiwillige Softwareupdates, deren Wirkungen für die Luftqualität mehr als fraglich sind. Außerdem verweigert sich das

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

Bundesverkehrsministerium nach wie vor der Einführung einer blauen Plakette, obwohl immer mehr Beteiligte diese fordern.

Warum musste das Bundesverwaltungsgericht über Dieselfahrverbote entscheiden und worum ging es?

Städte mit Grenzwertüberschreitungen sind verpflichtet, einen Luftreinhalteplan aufzustellen. Dieser enthält verbindliche Maßnahmen, mit denen die Luftqualität so schnell wie möglich verbessert werden soll. Da die meisten bisherigen Luftreinhaltepläne unzureichend sind, laufen derzeit in zahlreichen Städten Klagen für einen wirksamen Luftreinhalteplan, mit dem die Einhaltung der Luftqualitätswerte sichergestellt werden kann (in 16 Städten klagt die DUH, vereinzelt auch BUND und VCD). Gerichte in Düsseldorf, Stuttgart und München haben inzwischen geurteilt, dass die betroffenen Städte zum Schutz der Gesundheit auch Fahrverbote für schmutzige Diesel-Pkw in Betracht ziehen müssen. So heißt es bspw. im Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart: „Diesel-Fahrverbote sind rechtlich zulässig und unausweichlich.“ Die beiden Bundesländer Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen sind gegen die Urteile in Revision gegangen.

Nun hat das Bundesverwaltungsgericht mit seinem Urteil die Revisionen zurückgewiesen und damit letztinstanzlich klar gestellt, dass Städte Dieselfahrverbote anordnen können und dass es dafür keine zusätzliche bundesweit einheitliche Regelung bedarf. Wichtig: Das Gericht hat nicht darüber geurteilt, ob Fahrverbote als Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität generell zulässig sind. Allerdings betonten die Richter, dass Fahrverbote verhältnismäßig sein müssten.

Was folgt aus dem Urteil?

Fahrverbote sind grundsätzlich zulässig und können im bestehenden Rechtsrahmen von den einzelnen Kommunen angeordnet werden. Das Urteil sieht Übergangsfristen und eine phasenweise Einführung von Fahrverboten vor:

- Ab jetzt sind Fahrverbote für Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 4 und schlechter möglich.
- Frühestens ab dem 1. September 2019 sind diese auch für Diesel-Pkw Euro Norm 5 zulässig.
- Außerdem solle es Ausnahmeregelungen etwa für Handwerker geben.
- Die Diesel-Fahrverbote können mit Zusatzschildern gemäß bestehender Rechtsverordnungen geregelt und auch kontrolliert werden.

Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts ist klar: Es wird nicht sofort «Straßensperren» geben. Es ist zu erwarten, dass bis zum Sommer die konkrete Ausgestaltung der Dieselfahrverbote für die betroffenen Städte steht und binnen weniger Monate umgesetzt wird.

Konkret stehen nun Fahrverbote in Düsseldorf und Stuttgart an. Die Städte müssen ihre Luftreinhaltepläne entsprechend überarbeiten und Fahrverbote für besonders belastete Gebiete aufnehmen. Da dasungsverfahren inklusive Öffentlichkeitsbeteiligung ein paar Monate dauert, wird mit ersten Fahrverboten nicht vor September gerechnet. Hamburg hingegen hat bereits

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

angekündigt, schon ab April für zwei Straßen Fahrverbote einzurichten, da diese im geltenden Luftreinhalteplan enthalten sind.

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts hat aber auch Wirkung für die Städte, gegen die derzeit ebenfalls eine Klage läuft und die ebenfalls dann ihren Luftreinhalteplan um entsprechende Dieselfahrverbote erweitern müssten. Pauschale Fahrverbote sind zwar erst mal vom Tisch, allerdings droht ein Flickenteppich unterschiedlicher Vorgaben und es bleibt die Frage der Kontrolle.

Instrument hierfür wäre die Erweiterung der Kennzeichnungsverordnung, die die Kennzeichnung von Fahrzeugen mit farbigen Plaketten und die Zufahrt zu Umweltzonen regelt. Eine zusätzliche blaue Plakette, die Fahrzeuge kennzeichnet, die auch im Alltagsbetrieb sowohl bei Stickoxiden als auch Partikeln sauber sind, wäre die logische Konsequenz. Letztendlich ist damit zu rechnen, dass die Städte, wie bei den bisherigen Umweltzonen, Übergangsfristen und Ausnahmeregelungen festlegen werden.

Wie bewertet der VCD die möglichen Entscheidungen und was muss nun passieren?

Nun ist höchstrichterlich entschieden, dass insbesondere die hochbelasteten Städte nicht um Dieselfahrverbote herum kommen, um endlich die EU-Vorgaben für saubere Luft einhalten zu können. Aus Sicht des VCD ist dafür eine einheitliche Regelung auf Bundesebene die beste Wahl. Denn nur mit blauer Plakette können Städte gezielt nur dreckigen Fahrzeugen die Zufahrt verwehren sowie die Einhaltung kontrollieren. Entsprechend muss die zukünftige Bundesregierung umgehend die Kennzeichnungsverordnung erweitern. Das heißt: Das Bundesverkehrsministerium darf sich nicht weiter der blauen Plakette verwehren.

Damit betroffene Autofahrer, die noch junge Euro 5-Diesel fahren, nicht die Verfehlungen der Industrie ausbaden müssen, müssen Autohersteller so schnell wie möglich für Hardwarenachrüstungen in Form von sogenannten SCR-Kats mit Harnstoffeinspritzung sorgen. Die Kosten für die Diesel-Nachrüstung sind von den Autoherstellern zu tragen. Der Bund muss dafür umgehend entsprechende Nachrüstbestimmungen entwickeln. Die Zeit läuft.

Empfehlungen für Autokäufer

Verbrauchern, die sich ein neues Auto kaufen wollen, empfiehlt der VCD sich einen gebrauchten Benziner, ein Erdgasauto oder einen Benzinhybriden zu kaufen. Diese sind bereits ab der Abgasnorm Euro 3 sauber.

Wenn es unbedingt ein Neuwagen sein muss: Seit September 2017 gilt zunächst für neue Modelltypen die Abgasnorm Euro 6dTemp, bei der die Abgasemissionen nicht nur auf dem Rollenprüfstand, sondern auch auf der Straße gemessen werden. Dann müssen Diesel-Pkw auch im Alltagsbetrieb niedrige Stickoxidwerte aufweisen, genauso wie Benziner mit Direkteinspritzung nur noch wenige Partikel ausstoßen dürfen und dann i.d.R. über einen Partikelfilter verfügen. Erste Modelle sind bereits erhältlich. Lassen Sie sich nicht mit einem Wagen abspeisen, der noch nicht Euro 6d erfüllt. Wissen Sollten Sie aber auch: bei Euro 6d-Temp dürfen die ermittelten Stickoxidwerte im Straßentest den Laborgrenzwert noch bis um das 2,1-fache überschreiten.

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!

In der VCD Auto-Umweltliste 2017/2018 (http://bit.ly/Auli2017_2018) finden Sie eine Auswahl von Pkw, mit denen Sie umweltverträglich in die Innenstädte kommen. Doch nach wie vor gilt: Das nicht produzierte Auto ist das umweltfreundlichste Auto – überlegen Sie, ob Sie wirklich ein eigenes Fahrzeug brauchen oder vielleicht auf Alternativen wie Carsharing, Fahrgemeinschaften, den ÖPNV und das Fahrrad umsteigen können.

Woher weiß man, dass Diesel-Pkw für die Erkrankung der Menschen verantwortlich sind?

Stickstoffdioxide gehören zu den so genannten reaktiven Stickstoffverbindungen, die zu einer Vielzahl von negativen Umweltwirkungen führen können. Zusammen mit flüchtigen Kohlenwasserstoffen sind Stickstoffdioxide für die sommerliche Ozonbildung verantwortlich und tragen zudem zur Feinstaubbelastung bei. Beim Menschen löst NO₂ Atemwegs- und Kreislauferkrankungen aus, gefährdet sind vor allem Kinder, Asthmatiker und ältere Menschen.

Der kausale Zusammenhang von erhöhter Luftschadstoffkonzentration und Erkrankungen ist wissenschaftlich nachgewiesen. Wichtigste wissenschaftliche Belege liefern die ESCAPE-Studie oder das REVIHAAP- Projekt der WHO.

Dass Dieselfahrzeuge in Städten die Hauptursache für die NO₂-Belastung sind, ist wissenschaftlich belegt und in jedem Luftreinhalteplan der Städte nachzulesen.

Weitere Fakten zu Stickoxiden findet man auf den Seiten des Umweltbundesamtes:
<http://www.umweltbundesamt.de/themen/luft/luftschadstoffe/stickstoffoxide>

Die Einschätzung des Pneumologen Dr. Norbert Mülleneisen finden Sie hier:
<http://www1.wdr.de/mediathek/video/sendungen/daheim-und-unterwegs/video-lungenfacharzt-dr-norbert-muelleneisen-klaert-auf-ob-dieselfahrzeuge-krank-machen-100.html>

Wieso darf die NO₂-Belastung am Arbeitsplatz höher sein als in der Umgebungsluft?

Die Grenzwerte für die Arbeitsplatzkonzentration und die Umgebungsluft sind nicht vergleichbar. Am Arbeitsplatz arbeiten gesunde Menschen. Die Luftqualitätswerte der Europäischen Union richtet sich aber an die Problemfälle: Frühchen, Kinder, Lungenvorgeschädigte, Alte, Kranke und Asthmatiker.

Die Umweltmedizin und der NO₂-Jahresmittelgrenzwert der EU-Luftreinhalterichtlinie beruhen auf epidemiologischen Untersuchungen. Hier werden gesundheitliche Risiken von Bevölkerungsgruppen identifiziert, die jahrelang Luftschadstoffgemischen mit der Leitkomponente NO₂ in verschiedenen hohen Konzentrationen ausgesetzt waren.

Weitere Informationen: <https://www.umweltbundesamt.de/themen/unterschied-zwischen-aussenluft>

Wir brauchen die

Verkehrswende jetzt!