

## **Wirkungslose Umweltzonen in deutschen Städten abschaffen**

### **Antrag der Fraktion der CDU – Drucksache 18/2220 vom 28.08.2014**

Stellungnahme MELUR 5.11.2014

Die CDU Fraktion beantragt, der Landtag wolle beschließen:

Der schleswig-holsteinische Landtag fordert die Landesregierung auf, sich im Bundesrat für die Abschaffung aller Umweltzonen in Deutschland einzusetzen.

Der Landtag stellt fest, dass alle Schleswig-Holsteinischen Städte und Kommunen seinerzeit auf die Einführung von Umweltzonen verzichtet hatten.

Darüber hinaus sind die 56 aktuellen Umweltzonen in deutschen Städten oder Städteverbänden mittlerweile ein wirkungsloses umweltpolitisches Instrument, weil bereits annähernd 95 Prozent aller PKW in Deutschland eine grüne Plakette besitzen und es darüber hinaus zahlreiche Ausnahmen gibt.

Der Fortbestand der Umweltzonen in deutschen Städten ist somit nicht mehr zu rechtfertigen, da auf der einen Seite der bürokratische Aufwand für die Verwaltung sowie auf der anderen Seite die finanzielle Belastung der schleswig-holsteinischen Autohändler und Autofahrer durch den Erwerb von Feinstaubplaketten in keinem sachgerechten Kosten-Nutzen-Verhältnis stehen.

Zu dem Antrag wird nachfolgend Stellung genommen:

Luftverschmutzung hat für die Bevölkerung eine erhebliche Schädigung der Gesundheit zur Folge. Die Europäische Union hat deshalb Mindeststandards für die Luftqualität festgesetzt, die in der sogenannten Luftqualitätsrichtlinie<sup>1</sup> zusammengefasst sind.

Die Mitgliedstaaten haben sicherzustellen, dass überall in ihren Gebieten und Ballungsräumen die Werte für Stickstoffdioxid, Benzol, Schwefeldioxid, PM<sub>10</sub>, Blei und Kohlenmonoxid in der Luft die zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten.

Die Grenzwerte für Feinstaub PM<sub>10</sub> und Stickstoffdioxid können in Deutschland nicht flächendeckend eingehalten werden. Betroffen sind insbesondere Großstädte wie Stuttgart, Berlin, München und Ballungsräume wie z.B. das Ruhrgebiet. Ob und ggf. wann die EU - Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland einleitet, bleibt abzuwarten.

Die Europäische Kommission hat am 22.9.14 ein EU-Pilot-Verfahren gegen Deutschland wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid eröffnet. Bei Pilotverfahren handelt es sich um die Vorstufe eines Vertragsverletzungsverfahrens.

In den letzten Jahren sind mehrere Urteile ergangen, die den jeweils betroffenen Kommunen auferlegt, weitere Maßnahmen zur Senkung der Schadstoffbelastung zu ergreifen.

---

<sup>1</sup> RICHTLINIE 2008/50/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa

Umweltzonen sind eine Möglichkeit, die Luftqualität in den Innenstädten zu verbessern. Umweltzonen und das dazu gehörige Regelwerk wurden vorrangig zur Bewältigung der Feinstaubproblematik eingeführt<sup>2</sup>. Die Probleme mit der Luftqualität haben sich aber in Richtung Stickstoffdioxid verlagert, wo der Beitrag des lokalen Straßenverkehrs wesentlich deutlicher ist (siehe Anlage).

Dass die Luftqualitätsgrenzwerte an vielbefahrenen Straßen in Innenstädten trotz der Einrichtung von Umweltzonen nicht eingehalten werden können, spricht für eine Überarbeitung und Verschärfung des Konzeptes in Richtung Bevorzugung von EURO VI - und Elektrofahrzeugen und nicht für eine Abschaffung.

Die Einführung von Umweltzonen in SH war noch nie beabsichtigt.

Nachfolgend wird zu einzelnen Aussagen der Drucksache Stellung genommen:

- „Der Landtag stellt fest, dass alle Schleswig-Holsteinischen Städte und Kommunen seinerzeit auf die Einführung von Umweltzonen verzichtet hatten.“

Gemäß § 40 BImSchG „Verkehrsbeschränkungen“ beschränkt oder verbietet die zuständige Straßenverkehrsbehörde den Kraftfahrzeugverkehr nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, soweit ein Luftreinhalteplan dies vorsieht.

Zusätzlich ist die Bundesregierung ermächtigt, „... zu regeln, dass Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung von Verkehrsverboten ganz oder teilweise ausgenommen sind oder ausgenommen werden können, sowie die hierfür maßgebenden Kriterien und die amtliche Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge festzulegen“.<sup>3</sup>

Die Zuständigkeit für die Aufstellung von Luftreinhalteplänen liegt in SH beim MELUR. Die Einrichtung einer Umweltzone ist bisher nicht Gegenstand der Diskussion mit den betroffenen Kommunen gewesen. Insofern kann von einem Verzicht keine Rede sein. Auch sind die Grenzwerte für Feinstaub PM<sub>10</sub> in SH bisher nicht überschritten worden.

- „weil bereits annähernd 95 Prozent aller PKW in Deutschland eine grüne Plakette besitzen“

Die Aussage, dass 95 Prozent aller PKW in Deutschland eine grüne Plakette besitzen, ist korrekt. Allerdings gelten die Verkehrsbeschränkungen für alle Kraftfahrzeuge. Bei LKWs liegt der Anteil der EURO III Fahrzeuge (gelbe Plakette) noch bei 35 Prozent.

---

<sup>2</sup> Die Grenzwerte für Feinstaub sind im Jahr 2005, die für NO<sub>2</sub> im Jahr 2010 in Kraft getreten, daher die Fokussierung auf den Feinstaub.

<sup>3</sup> Fünfunddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung - 35. BImSchV) – „Plakettenverordnung“

- In Schleswig-Holstein gibt es keine Umweltzonen, jedoch werden Schleswig-Holsteinische Autofahrer in anderen deutschen Städten wie Berlin oder dem Ruhrgebiet zur Kasse gebeten, wenn sie keine grüne Plakette haben.

Umweltzonen gibt es seit 2008. Er ist erstaunlich, dass Autofahrer aus SH nicht registriert haben sollen, dass es Umweltzonen gibt. Die Informationsangebote sind ausreichend. Die Plaketten sind gegen eine Gebühr von 5,- bis 10,- Euro erhältlich. Diese fallen während der Nutzungszeit des Kfz ein- vielleicht zweimal an. Sie gibt es bei den KFZ-Zulassungsbehörden und überall dort, wo eine Abgasuntersuchung (AU) durchgeführt werden kann, z.B. TÜV. Zudem kann die Feinstaubplakette auch bequem über das Internet bestellt werden.

- „Ab 35 Grenzwertüberschreitungen im Jahr fordert die EU Aktionspläne. Dabei dürfte es schwer werden, Saharastürme abzublasen oder einen Vulkan am Ausbrechen zu hindern.“

In § 4 der 39. BImSchV „Immissionsgrenzwerte für Partikel (PM<sub>10</sub>)“ heißt es: „Zum Schutz der menschlichen Gesundheit beträgt der über den Tag gemittelte Immissionsgrenzwert für Partikel PM<sub>10</sub> 50 Mikrogramm pro Kubikmeter bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr.

Der Grenzwert wird „nur“ einmal überschritten und zwar ab dem 36. Tag.

Der Einfluss natürlicher Quellen ist bekannt und dies wird bei der Beurteilung, ob Deutschland gegen EU-Recht verstößt, berücksichtigt. Siehe Erwägungsgrund 15 der Richtlinie:

„Emissionsbeiträge aus natürlichen Quellen können zwar beurteilt, aber nicht beeinflusst werden. Können natürliche Emissionsbeiträge zu Luftschadstoffen mit hinreichender Sicherheit nachgewiesen werden und sind Überschreitungen ganz oder teilweise auf diese natürlichen Emissionsbeiträge zurückzuführen, können diese daher unter den in dieser Richtlinie festgelegten Bedingungen bei der Beurteilung der Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte unberücksichtigt bleiben.“

Der Begriff Aktionspläne wird nicht mehr verwendet, es wird einheitlich von Luftreinhalteplänen gesprochen.

- Feinstaub kann beim Einatmen die Gesundheit gefährden. Das Problem des Feinstaubes ist jedoch komplexer, weil die Ursachen vielfältiger sind.

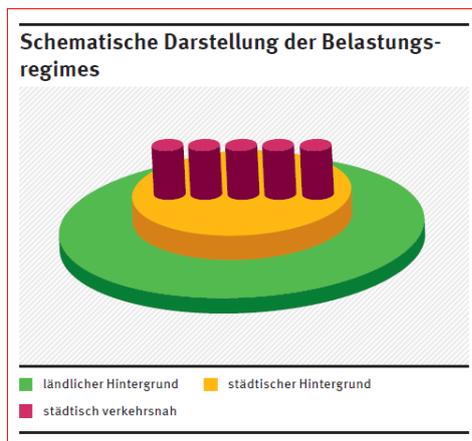
Zur Feinstaubbelastung tragen viele Quellen bei. Die Messungen zur Luftqualität zeigen jedoch eindeutig, dass der Straßenverkehr entscheidenden Einfluss auf die Luftqualität hat. An vielbefahrenen Straßen sind die Belastungen höher als im städtischen Hintergrund oder im ländlichen Raum (siehe Anlage). Der Beitrag des lokalen Straßenverkehrs spielt damit eine wesentliche Rolle.

- Nach der neuen Novelle der 1. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) dürfen neue Öfen und Herde für einzelne Zimmer, die bis 2014 installiert werden, nur noch 75 Milligramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft ausstoßen. Ab 2015 sinkt dieser Wert auf 40 bis 75 Milligramm. Im Vergleich dazu dürfen PKW schon jetzt 40 Milligramm nicht überschreiten.

Die Angaben sind in dieser Form nicht nachvollziehbar, da die Bezugsgröße nicht angegeben ist. Die Angaben für Feuerungsanlagen beziehen sich auf m<sup>3</sup> Abgas, die Angaben für PKW auf den gefahrenen Kilometer. Die aktuellen Partikelgrenzwerte für PKW liegen allerdings bei 5,0 mg/km. Der Ursprung der Angabe 40 mg ist nicht nachvollziehbar.

Anlage:

Die Luftqualität an einer Straße setzt sich aus drei Anteilen zusammen, dem ländlichen Hintergrund, dem städtischen Hintergrund (der umso bedeutender ist je größer das Stadtgebiet ist) und dem Beitrag der Straße selbst.



Graphiken aus:

Abbildung 03

Entwicklung der PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerte im Mittel über die Stationsklassen „ländlicher Hintergrund“, „städtischer Hintergrund“ und „städtisch verkehrsnah“ im Zeitraum 2000 bis 2013.

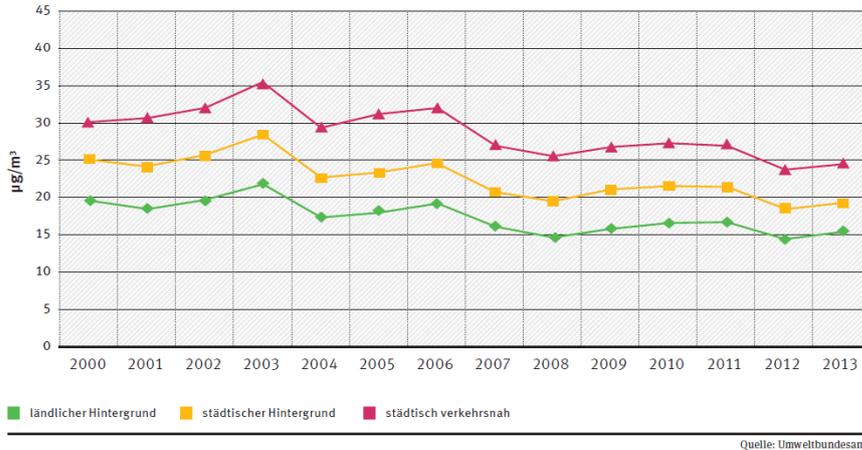


Abbildung 04

Entwicklung der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte im Mittel über die Stationsklassen „ländlicher Hintergrund“, „städtischer Hintergrund“ und „städtisch verkehrsnah“ im Zeitraum 2000 bis 2013.

