



Dr. Hermann Hüwels

Umweltzone oder Bürokratiezone – das Ende vom Lied?

Ein Beitrag zur Diskussion aus Sicht des Deutschen Industrie- und Handelskammertags

Berlin, Köln, Hannover, Dortmund, Stuttgart: Immer länger wird die Liste der Städte, die sich mit einer „Umweltzone“ schmücken. Meist sind es die Tagesgrenzwerte für Feinstaub PM10, die als Grund für die Einrichtung herhalten müssen. Inzwischen werden zusätzlich drohende Überschreitungen des Jahresgrenzwerts für Stickstoffdioxid als Begründung herangezogen. Anders als der Name „Umweltzone“ suggeriert, geht es nicht nur um Wohltaten, vielmehr handelt es sich um massive Eingriffe in den Wirtschafts- und Privatverkehr. Schilder müssen aufgestellt, Plaketten beantragt und ausgegeben werden. Was bei deutschen Autos noch einigermaßen leicht per Internet vonstatten geht, wird für ausländische Besucher zum aufwendigen und teuren Spaß. Da man den Verkehr nicht komplett lahm legen kann, muss die Verwaltung über Ausnahmegenehmigungen entscheiden. Direkte Nachteile haben die Besitzer älterer Fahrzeuge. Die Preise für viele Gebrauchtwagen sind kräftig in den Keller gerutscht. Handwerker und Händler müssen sehen, wie sie ihre Fahrzeugflotte vorzeitig modernisieren, um ihrem Geschäft in der Umweltzone weiter nachgehen zu können.

Die Umweltzone ist auf jeden Fall eine Bürokratiezone. Die Frage bleibt: Bringt sie auch etwas für die Umwelt? Schätzungen des Bundesumweltministeriums zufolge reden wir über eine Absenkung der Feinstaubbelastung um 1,4 bis 1,8 Mikrogramm pro Kubikmeter. Ferner reden wir über Reduktionseffekte, die sich ohnehin spätestens nach fünf Jahren eingestellt haben werden. Ist es dann wirklich nötig, einen derartigen Aufwand zu betreiben? Müssen wir den Fahrzeugbestand zu Lasten der wirtschaftlich schlechter gestellten Mitbürger und Kleinunternehmen entwerten? Ist es nötig, ausländische Gäste daran zu hindern, unsere Städte zu besuchen?

Der Weg in die „Umweltzone“ ist kein Beispiel für gute Umweltpolitik. Erst wurden auf EU-Ebene 1999 Grenzwerte verabschiedet, deren Berechtigung zumindest im Fall des Tagesgrenzwerts für Feinstaub in Frage steht. Schlimmer noch: Für Deutschland gab es gar keine belastbaren Messungen über die Belastung, geschweige denn ausreichende Erkenntnisse über deren Ursachen. Dem Tagesgrenzwert wurde in Deutschland dann eine falsche Bedeutung gegeben. Es wurde der Eindruck erweckt, 35 Überschreitungen seien unbedenklich, weil gesetzlich zugelassen. Die 36. Überschreitung aber sei gesundheitsgefährdend und erfordere ein sofortiges Eingreifen zum Schutz von Leib und Leben. Richtig ist: Überschreitungen des Tagesgrenzwerts sind ein Indikator für eine Belastungssituation. Die Überschreitung gibt Anlass zu einer sorgfältigen Prüfung von Belastung, Ursa-

chen oder Vermeidungsoptionen, sie ersetzt aber eine solche Prüfung nicht.

Die Vorgaben der EU fordern von den Behörden, kurzfristig Maßnahmen zu ergreifen. Sie fordern aber nicht, in Aktionismus zu verfallen. Es bleibt dabei, dass auch Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastung das Gemeinwohl insgesamt im Auge haben müssen. Man kann nicht einerseits die Konzentration des wirtschaftlichen und sozialen Lebens in den Städten zum Leitbild ausrufen und gleichzeitig dieses denselben Grenzwerten unterwerfen wie das Leben auf dem flachen Lande. Agglomerationsvorteile sind nicht zum Nulltarif zu haben.

Im Rahmen der Novellierung der Luftqualitätsrichtlinie hatte die EU die Chance, einige Korrekturen am Steuerungsmodell vorzunehmen. Bemerkenswert ist, dass im Umweltausschuss des Europäischen Parlaments die Bereitschaft dazu ausgeprägter war als beim Rat der Umweltminister. Im Parlament wurde erwogen, die Tagesgrenzwerte für Feinstaub zu streichen. Es wurde vorgeschlagen, den Gemeinden bis zu sechs Jahre Fristverlängerung zur Erreichung der Grenzwerte zu gewähren, herausgekommen sind letztlich nur drei Jahre. Der Umweltausschuss hatte sogar vorgeschlagen, auch den Betrieb von Industrieanlagen nach dem Stand der Technik von weiteren Begrenzungen freizustellen. Auch dies findet sich nicht im endgültigen Dokument. Zu groß war anscheinend die Sorge der Umweltminister, mit einem praxisbezogenen Konzept die selbst angestoßenen Arbeiten an Umweltzonen am Ende wieder in Frage stellen zu müssen.

Nachdem sich bereits der Europäische Naturschutz absoluten Vorrang vor der Abwägung der Belange des Gemeinwohls verschafft hat und nun – auch mit Unterstützung der Rechtsprechung – die Luftreinhaltung vergleichbaren Status einnimmt, dürfte eine am Gemeinwohl orientierte Stadtplanung langsam der Quadratur des Kreises gleichkommen. Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen im Interesse des Lärmschutzes ist die nächste Herausforderung, auf die sich Stadtbewohner einstellen müssen. Und an einem Rahmen für die City-Maut wird in Brüssel schon gebastelt. Das Leitbild der Stadt als Umweltzone hat Konjunktur. Ob damit das Leben, Arbeiten und Wirtschaften in der Stadt aber befriedigend beschrieben ist, mag man mit Fug und Recht bezweifeln können.

Dr. Hermann Hüwels
Rechtsanwalt, Deutscher Industrie- und Handelskammertag
DIHK, Brüssel/Berlin