



Mythos

„Die EU hat willkürliche Grenzwerte für Stickoxide festgelegt und uns die Fahrverbote in deutschen Städten eingebrockt“

Im Unmut über drohende oder bereits verfügte Fahrverbote für Dieselaufos auf deutschen Straßen wird der schwarze Peter gern nach „Brüssel“ geschoben: die EU sei wegen ihrer strengen Grenzwerte für NO₂ (Stickstoffdioxid) und PM₁₀ (Feinstaub) Schuld daran, dass Dieselfahrer das Nachsehen haben. Auch die wissenschaftliche Basis der Grenzwerte wird angezweifelt: diese sei nicht seriös, argumentierten kürzlich mehr als 100 Mediziner. Doch die Grenzwerte basieren auf robuster Wissenschaft. Fahrverbote sind keine Entscheidung der EU, sondern deutscher Kommunen und Gerichte.

Die Grenzwerte haben Deutschland und die EU-Staaten beschlossen, auf Vorschlag der Europäischen Kommission. Festgeschrieben wurden sie erstmals 1997; 2008 sind sie in der „Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa“ von den EU-Staaten und dem Europäischen Parlament erneut bestätigt worden. Sie liegen für NO₂ derzeit bei 40 µg/m³ (Jahresmittelwert) bzw. 200 µg/m³ (Stundemittelwert, der höchstens 18-mal im Jahr überschritten werden darf).

Die Grenzwerte wurden nicht willkürlich gewählt. Sie basieren auf soliden wissenschaftlichen Erkenntnissen der Weltgesundheitsorganisation (WHO), der weltweit führenden Autorität in Gesundheitsfragen. Diese Erkenntnisse werden von unzählbaren wissenschaftlichen Studien gestützt, die einer wissenschaftlichen Überprüfung unterzogen wurden. Die jüngsten Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation betonen erneut die schwerwiegenden Auswirkungen von Stickoxiden auf die Gesundheit und bestätigen den Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresdurchschnitt. Natürlich nimmt die Europäische Kommission Kenntnis von den Diskussionen – insbesondere in Deutschland – über die gesundheitlichen Auswirkungen von Stickstoffdioxid und Feinstaub. Allerdings bestätigt der überwiegende Teil der wissenschaftlichen Erkenntnisse der letzten Jahre immer wieder, dass Stickstoffdioxid und Feinstaub unsere Gesundheit bereits in den Konzentrationen beeinflussen, die in den Luftqualitätsrichtlinien der Weltgesundheitsorganisation festgelegt sind.

Ganz unabhängig von der aktuellen deutschen Diskussion läuft auf EU-Ebene schon seit einiger Zeit ein sogenannter Fitness-Check der geltenden Regeln. Denn: alle EU-Rechtsvorschriften werden regelmäßig dahingehend unter die Lupe genommen, ob sie noch ihre ursprünglichen Ziele erfüllen. Dabei wird aktuell auch die Luftqualitätspolitik inklusive der derzeit geltenden Grenzwerte überprüft. Der Fitness-Check wird Ende 2019 abgeschlossen sein.

Die EU verhängt keine Fahrverbote. Auf EU-Ebene haben die EU-Staaten zwar gemeinsame Grenzwerte für ganz Europa beschlossen. Wie sie diese erreichen, entscheiden die EU-Staaten jedoch selbst. Die EU-Kommission überwacht zwar, ob die Mittel, die die EU-Staaten ergreifen, auch wirklich geeignet sind, die geltenden Grenzwerte einzuhalten. Und sie kann, wie derzeit unter anderem gegen Deutschland, als letztes Mittel auch vor dem Europäischen Gerichtshof klagen, wenn sie anderer Meinung ist. Sie hat aber kein Recht, Fahrverbote für bestimmte Straßen oder Orte zu verhängen. Diese Entscheidung treffen die zuständigen Behörden vor Ort selbst.