

Feinstaub/Russfilter

1. Botschaft/ Inhalt/ Fakten

- **Wir wollen die Gesundheitsgefahren durch Feinstäube so rasch wie möglich wirksam eindämmen.**
- **Die Quellen für die Luftschadstoffe, aus denen Feinstaub entsteht, sind vielfältig, eine besondere Bedeutung kommt aber dem Verkehrsbereich zu.**
- **Wir müssen daher auf den flächendeckenden Einsatz der besten verfügbaren Technik (Russpartikelfilter) in allen Fahrzeugtypen drängen aber auch verkehrslenkende und verkehrsvermeidende Maßnahmen in den belasteten Ballungsräumen umsetzen.**

Die Luftqualität hat sich für jeden spürbar verbessert. Heute ernten wir die Früchte der Umweltbewegung. Sie hat die Abgasreinigung bei Großfeuerungsanlagen, in der Müllverbrennung und den Kat am Auto gefordert und durchgesetzt. Dass der Schein manchmal trügt, wenn der Himmel vielerorts wieder blau ist, zeigt das Problem Feinstaub (bzw. Partikel). Er riecht nicht, schmeckt nicht und ist nicht zu sehen. Doch führen die kleinen und ultrakleinen Partikel zu Atemwegs- und Herz-Kreislaufkrankungen und mindern so nicht nur die Lebensqualität, sondern auch die Lebenserwartung.

Die Weltgesundheitsorganisation schätzt, dass jährlich in Europa insgesamt 725.000 Lebensjahre durch Feinstaub verloren gehen. Laut einer aktuellen Studie der EU-Kommission (Januar 2005) sterben in Europa mehr als 288.000 Menschen, davon allein in Deutschland 65.000, vorzeitig an den Folgen der Feinstaubbelastung.

Wir haben in den letzten Jahren die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass innerhalb der nächsten Dekade die Feinstaubbelastung wirksam begrenzt werden kann. Eine Reduktion der Russpartikel aus Dieselfahrzeugen ist für viele Ballungszentren ein entscheidender Beitrag zum Schutz von Mensch und Umwelt.

2. Was haben wir gemacht?

Wir ein ganzes Bündel von Einzelmaßnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung auf den Weg gebracht. Feinstäube oder deren Vorläufer entstehen auch in Haushalten, bei Industrieprozessen, in Feuerungsanlagen, Kraft -und Fernheizwerken, Kleinfeuerungsanlagen und sogar in der Landwirtschaft (Ammoniak aus der Intensivtierhaltung). Neben den direkten Staubemissionen (primäre Partikel) müssen auch Feinstäube, die aus chemischen Reaktionen von Schwefeloxiden und Stickoxiden, Ammoniak, NMVOC (sekundären Partikel) in der Luft entstehen eingedämmt werden. Der Straßenverkehr ist lediglich eine der Quellen, jedoch sorgt

er mit den signifikant höchsten Zuwachsraten beim Feinstaub für die Überschreitung der Feinstaubgrenzwerte in den Städten.

Wir haben in allen Bereichen die Emissionswerte abgesenkt

Beispiel: Staubreduktion in Industrie- und Feuerungsanlagen

Rot-Grün hat strengere Vorgaben für den Betrieb von Industrieanlagen und Feuerungsanlagen festgelegt. Die Großfeuerungsanlagen-Verordnung vom Juli 2004 definiert Grenzwerte zur Reduktion von Staub, Schwefeldioxid, Stickoxiden und Schwermetallen und führt zum Einbau hocheffizienter Filter nach dem Stand der Technik. Die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) vom Oktober 2002 legt auch strengere Grenzwerte für Staub, Schwefeldioxid, Stickoxiden im Abgas fest, diese gelten für neue Anlagen sofort und für Altanlagen wurde eine Übergangsregelung bis Oktober 2007 getroffen.

Beispiel: EU-Luftqualitätsrichtlinien rechtzeitig in deutsches Recht umgesetzt

Die 1. Tochterrichtlinie der Luftqualitätsrahmenrichtlinie (1999/30/EG) legt unter anderem anspruchsvolle Grenzwerte für Feinstaub fest, die ab 01.01.2005 europaweit verbindlich gelten. Der Jahresmittelwert für Feinstaub darf demnach $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Mikrogramm pro Kubikmeter Luft) nicht übersteigen. Der Tagesmittelwert in Höhe von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ darf maximal an 35 Tagen im Jahr überschritten werden.

Im Bundesimmissionsschutzgesetz haben wir Vorgaben zur Überwachung und Verbesserung der Luftqualität und Luftreinhalteplanung verankert. Eine Verordnung zu den Feinstaubwerten und anderen Schadstoffen legt strenge Grenzwerte fest (22. BImSchV). Die Kommunen müssen Luftreinhaltepläne erstellen und Belastungen messen. Sobald die Grenzwerte an mehr als 35 Tagen überschritten werden, muss ein Aktionsplan mit kurzfristig wirksamen Maßnahmen entwickelt werden. Dies können sowohl die vorübergehende Stilllegung von Industrieanlagen oder Kleinf Feuerungsanlagen als auch Fahrbeschränkungen im Verkehr sein. Im Bundesimmissionsschutzgesetz wurden die Grundlagen für Kommunen und Länder geschaffen, um entsprechende Beschränkungen anzuordnen. Also aktives Handeln der Kommunen bei Überschreitung von Immissionswerten ist möglich. Während Rot-Grün im Bund rechtzeitig alle erforderlichen Schritte eingeleitet hat, waren viele CDU-geführte Länder und Kommunen hier untätig.

Jeder und jede hat jetzt das Recht, seinen Anspruch auf saubere Luft auch einzuklagen. Inzwischen wurden mit Unterstützung der Deutschen Umwelthilfe Klagen betroffener Anwohner in Dortmund, Düsseldorf, Berlin, Stuttgart und München eingereicht. Anfang Juni verlangt das Verwaltungsgericht Stuttgart aufgrund einer Klage von der Kommune, sofort einen Aktionsplan gegen die Feinstaubbelastung vorzulegen. Düsseldorf und Dortmund haben rasch reagiert und schon aufgrund der Klageandrohung verkehrslenkende Maßnahmen ergriffen.

Gemeinsame Anstrengungen zur grenzüberschreitenden Luftreinhaltung

Luftschadstoffe kennen keine Grenzen. Deshalb wurden auf europäischer und internationaler Ebene die Anstrengungen zur Reduktion der Feinstäube und ihrer Vorläufer verschärft. Mit einer Verordnung (33. BImSchV) hat Rot-Grün die europäische NEC-Richtlinie und Teile der Ozon-Richtlinie und des

Multikomponentenprotokolls der UN-ECE umgesetzt. In der NEC-Richtlinie (2001/81/EG) werden – vergleichbar dem Emissionshandel – nationale Höchstmengen für Luftschadstoffe wie (SO₂, NO_x, VOC und NH₃) festgelegt. Das UN-ECE-Protokoll zielt auf die großräumige Reduzierung der Schadstofftransporte. Das Multikomponentenprotokoll ist im Mai 2005 in Kraft getreten. Es dient der internationalen Bekämpfung von Versauerung, Überdüngung und Sommersmog und zielt auf die Verminderung der Feinstaubvorläufersubstanzen. Globale Umweltprobleme wie Luftverschmutzung und Klimawandel fordern grenzüberschreitendes Handeln. In zahllosen internationalen und europäischen Organisationen arbeiten Fachleute seit Jahren an vorausschauenden Konzepten zur Luftreinhaltung. Viele zukunftsweisende Strategien für Umweltstandards wie saubere Luft werden in Brüssel verhandelt und auf den Weg gebracht.

Jenseits von Fahrverboten - Maßnahmen im Verkehr

Das Bundesumweltministerium fördert in mehreren Modellprojekten besonders hohe Umweltstandards bei Linienbussen und bei Lieferfahrzeugen (in Berlin mit dem TUT-Programm 1000 Erdgastaxis für Berlin). Durch Erdgasantriebe und besonders schadstoffarme Dieselmotoren wurde die vorgezogene Markteinführung dieser Umweltstandards erreicht. Mit der Einführung der LKW-Maut ab dem 1.1.2005 zahlen zudem "Stinker" 40 Prozent mehr Maut als moderne LKW. Zudem wird ein Teil des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Mit der ökologischen Steuerreform wurde ein günstiger Mineralölsteuersatz für Erdgas als Kraftstoff bis 2020 festgeschrieben, um die Markteinführung von Erdgasautos zu ermöglichen. Erdgasautos haben kein Partikelproblem. Sie sind die wirtschaftliche Alternative zum Dieselauto. 500 Gastankstellen gibt es in Deutschland schon. Bis 2007 sollen es 1.000 werden. Auch die Forschung wird ausgeweitet wie die Einrichtung eines Förderschwerpunktes für partikel- und stickoxidarme Nutzfahrzeuge im EPR-Umwelt- und Energiesparprogramm der KfW Ende 2004 zeigt.

Es ist maßgeblich der Jürgen Trittins Initiative zu verdanken, dass die PKW Abgasgrenzwerte mit der Euro 5 - Norm und für LKW EURO IV vorzeitig verschärft werden (Ankündigung G. Verheugen).

Bereits Anfang 2004 hat die Bundesregierung den Ländern zur Unterstützung von Fahrbeschränkungen angeboten, eine Verordnung zur Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit vergleichsweise sauberen Dieselmotoren zu erlassen. Saubere Dieselfahrzeuge würden mit sichtbaren Plaketten ausgestattet und können so von Verkehrsbeschränkungen ausgenommen werden. Auch die Länderverkehrs-Ministerkonferenz hat um diese Verordnung ausdrücklich gebeten. Im April 2005 hat das Bundesumweltministerium Eckpunkte für eine Kennzeichnungsverordnung vorgelegt.

Initiative für ein Förderprogramm Rußfilter – Novelle Kfz-Steuer

Das zentrale, weil schnell und am besten wirksame, Instrument zur Reduktion der Spitzenbelastungen aus dem Verkehr ist die Förderung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfilter über einen Bonus bei der Kfz-Steuer. Künftig sollen nach unserem Vorschlag neue Diesel-PKW mit Partikelfiltern, die den vorgeschlagenen Grenzwert einhalten, mit 350 € über die Kfz-Steuer gefördert werden. Für die Um- und Nachrüstung von Diesel-PKW soll die Förderung 250 € betragen. Die Förderung soll bis Ende 2007 gewährt werden, denn ab 2008 haben die deutschen Automobilhersteller endlich zugesagt, alle Diesel-PKW serienmäßig mit dem Partikelfilter auszurüsten.

Vor allem Grüne haben seit 2003 in Brüssel für einen strengeren Partikelgrenzwert gefochten und die Blockade der deutschen Automobilindustrie durchbrochen. Die deutschen Autobauer - allen voran VW – und ihre Lobbyisten im Parlament haben lange den strengen Grenzwert und damit den Rußfilter bekämpft. Die Autoindustrie hat sich hier innovationsfeindlich gezeigt und Absatz- und damit Beschäftigungsmöglichkeiten verschlafen. Partikelfreie Technologien wie die Hybridtechnik und Filtersysteme werden inzwischen erfolgreich von ausländischen Herstellern weltweit verkauft. Ein gutes Beispiel dafür, wie nicht Umweltschutz Arbeitsplätze gefährdet, sondern das Unterlassen ökologischer Innovation Absatz- und Arbeitsplatzpotentiale gefährdet.

3. Warum haben wir was nicht erreicht?

Das veränderte Kfz-Steuerrecht (wg. Partikelfilterförderung) bedarf der Zustimmung der Länder. Mit einem Gesamtvolumen von 1,5 Milliarden € für das Förderprogramm ist den Ländern ein faires Angebot unterbreitet worden. Schließlich verfügen sie aufgrund des zunehmenden Dieselaufkommens bis 2015 über geschätzte Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuer von ca. 11 Milliarden €. Bei der letzten Sitzung des Bundesrates vor der Sommerpause wird der Bundesrat das Förderkonzept ablehnen. Der Bundesrat hat inzwischen angekündigt, nur die Nachrüstung von Fahrzeugen zu fördern und dafür gleichzeitig die Kfz-Steuer für ältere Dieselfahrzeuge anzuheben. Dieser Vorschlag aus Rheinland-Pfalz steht aber erst im September im Bundesrat auf der Agenda. Die Blockadehaltung der Länder im Bundesrat führt dazu, dass monatelang gar nichts geschieht.

Die Kennzeichnungsverordnung für Fahrzeuge soll Anfang August vom Kabinett beschlossen werden. Die vom BMU vorgelegten Eckpunkte lehnt der Bundesrat dem Inhalt nach ab, er bevorzugt einen Verordnungsentwurf aus Baden-Württemberg, der jedoch zahlreiche Ausnahmen von Fahrverboten erlaubt. In einer Bundesratsentschließung Ende Mai zum Förderkonzept Partikelfilter und der Kennzeichnungsverordnung plädiert der Bundesrat für schnelles Handeln gegen Feinstaub, lehnt aber zugleich alle von Seiten des Bundes vorgelegten gesetzgeberischen Initiativen ab.

4. Wie geht es in dem Bereich weiter?

Die neue Abgasnorm für LKW (EURO V) schreibt ab 2008 zur Abgasreinigung strengere Anforderungen an schwere Nutzfahrzeuge vor. Aufgrund der beharrlichen Initiativen der Bundesregierung hat die EU-Kommission zugesagt, einen Vorschlag für eine weitere Grenzwertstufe EURO VI zur Verschärfung der bestehenden LKW-Abgasstandards für Partikel und Stickoxide vorzulegen. Zusammen mit der neuen Stufe Euro 5 für PKW bedeutet dies zukünftig eine ganz erhebliche Reduktion der Partikelemissionen.

Wir werden uns dafür einzusetzen, dass die EU-Kommission baldmöglichst einen vollständigen Vorschlag für die Grenzwertstufe Euro 5 für Pkw vorlegt, bisher ist nur der Feinstaubwert von 5 mg/km vorab gesetzt. Wir brauchen aber auch neue verbindliche Grenzwerte für Stickoxide spätestens ab 2010. Stickoxid ist einer der wichtigsten Vorläufersubstanzen von Feinstaub.

Darüber hinaus muss die Abgasnorm für sich für leichte Nutzfahrzeuge (Euro-5) und schwere LKW (EURO VI) europaweit so ausgestaltet werden, dass mittelfristig alle Fahrzeuge mit der hocheffizienten Filtertechnik ausgerüstet werden.

Für Nutzfahrzeugmotoren ist heute schon eine effiziente Partikelfiltertechnik verfügbar, alle Dieselsebusse des ÖPNV in Berlin fahren damit. Wir müssen künftig dafür sorgen, dass Dieselfahrzeuge des ÖPNV bundesweit damit ausgestattet werden. In Ländern und Kommunen müssen wir v. a. kleine und mittelständische Unternehmen bei der Umstellung auf partikelfreie Fahrzeuge oder Filternachrüstung unterstützen.

Wir werden eine stärker emissionsbezogenen Spreizung der LKW-Maut im Rahmen der einschlägigen EU-Regelungen (ab 2008) zügig realisieren. Mit unserer Strategie „Weg vom Öl“ setzen wir auf Entwicklung und Ausbau emissionsarmer alternativer Kraftstoffe. Die Maßnahmen zur Reduktion der Feinstaub-Vorläufersubstanzen etwa dem Ammoniak aus der Landwirtschaft werden wir mit der Gemeinsamen Agrarpolitik der Europäischen Union umsetzen und ausbauen.

Handlungsbedarf besteht beim Einsatz von Holz und anderen festen Brennstoffen in häuslichen Anlagen (Kaminen) oder im Kleingewerbe, weil deren Nutzung als Alternative zu fossilen Brennstoffen zunehmen wird. Wenn hier nichts geschieht, werden die Emissionen aus diesen Anlagen die der Großen übertreffen. Auch diese kleinen Anlagen müssen wir mit Blick auf die Emissionen dem Stand der Technik anpassen, um Feinstaub einzudämmen.

5. Was wollen die anderen?

Die Unionsgeführte Mehrheit der Länder hat zwar die Gesetze zur Luftreinhaltung (Novelle BImSCHG und 22. BImSchV) 2002 mit verabschiedet, aber wider besseren Wissens auf Landesebene lange Zeit nichts oder nur wenig unternommen. Das gilt für die vorgeschriebenen Messungen in den Jahren vor 2005 ebenso wie für die oft späte Erstellung der Luftreinhaltepläne. Vielerorts hatten schon die Messdaten aus den Jahren 2003 und 2004 signalisiert, dass Städte ohne zusätzliche Maßnahmen zur Reduktion des Feinstaubes nicht in der Lage sein würden, die Grenzwerte einzuhalten. Die zugelassene Höchstzahl von 35 Überschreitungen des

Tagesmittelwertes im Jahr war schon Anfang Mai 2005 in Stuttgart, München, Berlin, Düsseldorf, Hannover, Braunschweig, Leipzig, Dortmund und Dresden überschritten. Bis Ende des Jahres werden zwischen 70 und 120 Kommunen den Grenzwert überschreiten. Abstrus war die Reaktion des Bundesrates auf das eigene Unvermögen der Länder, geltendes Recht durchzusetzen. Der Bundesrat forderte die Bundesregierung kurzerhand auf, sich in Brüssel für eine Überprüfung (d.h. Anhebung) der Grenzwerte und längere Einhaltungstermine für die Grenzwerte einzusetzen. Wir haben dies entschieden abgelehnt.

Anstatt vor Ort an den hochbelasteten Straßen konkrete Maßnahmen zu ergreifen, haben die Länder das Argument vorgebracht, dass etwa die Hälfte der Feinstaubbelastungen aus Quellen außerhalb der Ballungsräume stamme. Es ist richtig, dass Feinstaub auch über weite Strecken wetterabhängig transportiert wird und es natürliche Quellen also immer eine Hintergrundbelastung gibt, dies ist aber keine Rechtfertigung fürs Nichtstun.

6. Was werfen uns die anderen vor?

Die CDU/CSU wirft uns in einem Antrag (15/5330) vor, wir hätten kein schlüssiges Gesamtkonzept zur Luftreinhaltung und wir würden uns mit Vorliebe auf Beschränkungen des Verkehrs fixieren, statt die anderen Emittenten in den Blick zu nehmen. Der Antrag der Union hat neben der bekannten Prosa zur Luftreinhaltungsrahmenrichtlinie wenig Substanz, viele Allgemeinplätze und er enthält lediglich Forderungen, die zum Gutteil schon erfüllt sind. Der Bund hatte die Handlungsgrundlagen für die Länder und Kommunen längst geschaffen, jetzt liegt es an den Ländern, diese für die Verbesserung der Luftqualität zu nutzen. Die anstehenden Aufgaben sind den zuständigen Behörden der Länder spätestens seit 2002 bekannt. Doch zahlreiche schwarz-gelb geführte Kommunen und Länder diskutieren noch immer, ob oder wann man Luftreinhalte- und Aktionspläne erstellt. Wir müssen uns nach Jahren aktiven Handelns in der Luftreinhaltungspolitik nicht den Vorwurf machen lassen müssen, wir hätten kein Gesamtkonzept, auch wenn noch Vieles zu tun bleibt. Die Union und FDP waren bei allen wichtigen Schritten im Gesetzgebungsverfahren dabei. Die Kollegen und Kolleginnen von der CDU/CSU haben im Umweltausschuss die 22. BImSchV einstimmig verabschiedet, aber bei der Novelle zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes hat die Union u. a. mit dem Argument dagegen gestimmt, wir würden über die EU-Vorgaben hinausgehen.

Stets plädiert die Opposition für eine bessere Kooperation mit den Ländern und der Industrie. Doch etwa bei der Großfeuerungsanlagenverordnung haben einzelne Bundesländer mit großen Raffineriestandorten und die betreibende Industrie bis zu letzt gegen einen strengeren Staubgrenzwert gekämpft. Erst nach recht zähem Ringen sind wir hier zu einer Einigung gekommen. Die Opposition bleibt auch hier bei der bekannten Figur: Alles Denkbare fordern und dann wo auch immer Sie in Ländern und Kommunen in der Verantwortung für den Vollzug sind: verzögern und verwässern.

7. Ansprechpartner in der Fraktion

Winfried Hermann MdB, Winfried.Hermann@bundestag.de Tel. 030-227-71951
(Mitarbeiterin Dr. Sabine Krüger)

Felix Beutler, Referent für Infrastruktur- und Verkehrspolitik, felix.beutler@gruene-fraktion.de Tel. 030-227-51276

8. Links

<http://www.bmu.bund.de/luftreinhaltung/aktuell/aktuell/1704.php>

<http://www.duh.de>

http://www.umweltrat.de/03stellung/downlo03/stellung/Stellung_Feinstaub_Jun2005.pdf

<http://www.winnehermann.de/umwelt/gesundheit/index.html>