

Feinstaub: Gesundheit geht vor

Instrumente gegen das „Feinstaub-Gespent“ von Rot-Grün längst auf den Weg gebracht!

4. April 2005

Während in den Kommunen und Ländern immer noch diskutiert wird, während die Wirtschaft jahrelang wichtige Neuerungen blockiert hat, hat die rot-grüne Bundesregierung schon lange die richtigen Instrumente gegen den gesundheitsschädlichen Feinstaub in unseren Städten auf den Weg gebracht. Jetzt kommt es darauf an, diese Maßnahmen vor Ort umzusetzen und – besonders wichtig – den Rußfilter schnell einzuführen.

Es ist dabei falsch, nur auf ein einziges Instrument zu setzen. Manche Vorschläge wie das populistisch ebenso wirksame wie politisch tödliche "Sonntagsfahrverbot" sind sogar kontraproduktiv. Wir plädieren daher schon lange dafür, die Feinstaubquellen mit einem wirksamen Mix von angepassten Instrumenten einzudämmen. Und wir haben einiges dafür getan. Die Herausforderungen der Luftreinhaltung sind ohnehin nur langfristig zu bewältigen. Dies spricht jedoch keineswegs gegen das seit dem 1.1.2005 einklagbare Recht auf Einhaltung der Feinstaub-Grenzwerte.

Die rot-grüne Bundesregierung hat in den letzten Jahren die Voraussetzungen dafür geschaffen, innerhalb der nächsten Dekade die Feinstaubbelastung überall auf ein gesundheitlich akzeptableres Niveau zu senken. Jetzt ist die Umsetzung an Kommunen und Ländern. Die Feinstaubquellen sind vielfältig. Wenn auch der Straßenverkehr lediglich eine der Quellen ist, so doch die mit den höchsten Zuwachsraten beim Feinstaub. Feinstäube oder deren Vorläufer entstehen auch in Haushalten, bei Industrieprozessen, in Feuerungsanlagen, Kraft -und Fernheizwerken, Kleinf Feuerungsanlagen und sogar die Landwirtschaft trägt mit der Intensivtierhaltung (Ammoniak) zur Bildung von Feinstäuben bei. Daher wurde ein ganzes Bündel von Einzelmaßnahmen zur Luftreinhaltung ergriffen.

Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen?

Rechtsgrundlagen der Luftreinhaltung angepasst

Mit der 7. Novelle zum Bundesimmissionsschutzgesetz wurden die Vorgaben der Luftqualitätsrahmenrichtlinie zur Überwachung und Verbesserung der Luftqualität und Luftreinhalteplanung umgesetzt. Festgelegt wurde hier, dass dem Luftreinhalteplan dann ein Aktionsplan mit kurzfristig wirksamen Maßnahmen zur Seite gestellt werden muss, wenn die Grenzwerte der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) überschritten werden. Ebenso wurde das Gebot verankert, Maßnahmen in den Luftreinhalteplänen und Aktionsplänen gegen alle Emittenten zu richten, die zur Überschreitung der Immissionswerte beitragen. Dies kann ebenso die vorübergehende Stilllegung von Industrieanlagen oder Kleinf Feuerungsanlagen bedeuten wie Fahrbeschränkungen im Verkehr. Im Bundesimmissionsschutzgesetz (§ 40) wurden neue Ermächtigungsgrundlagen für Kommunen und Länder geschaffen um entsprechende Verbote oder Beschränkungen anzuordnen. Also aktives Handeln für den Fall, dass der Kraftfahrzeugverkehr zur Überschreitung von Immissionswerten beiträgt.

Hinzu tritt die 22. BImSchV, die die Immissionsgrenzwerte und Alarmschwellenwerte für Luftschadstoffe festlegt, die Luftreinhaltepläne für Ballungsräume konkretisiert und die Informationspflichten gegenüber der Öffentlichkeit und der EU-Kommission regelt.

Grenzüberschreitende Luftreinhaltung

Auch auf europäischer und internationaler Ebene wurden die Anstrengungen zur Reduktion der Partikel und ihrer Vorläufer verschärft. In der so genannten NEC-Richtlinie (2001/81/EG) werden – vergleichbar dem Emissionshandel – Vorgaben für nationale Höchstmengen (Emissionshöchstfrachten) für Luftschadstoffe wie SO₂, NO_x, VOC und NH₃ festgelegt. Das nicht nur für Europa sondern auch Nordamerika und Kanada verbindliche UN-ECE-Protokoll zielt auf die Reduzierung großräumiger europäischer Schadstofftransporte (Ferntransporte) durch Vereinbarung nationaler Emissionshöchstmengen. Mit der 33. BImSchV hat Rot-Grün sowohl die NEC-Richtlinie, als auch Teile der Ozon-Richtlinie und des Multikomponentenprotokolls der UN-ECE umgesetzt.

Staubreduktion in Industrie- und Feuerungsanlagen

Die Bundesregierung hat mit einer Reihe von Neuregelungen strengere Vorgaben für den Betrieb von Industrieanlagen und Feuerungsanlagen festgelegt. Die Großfeuerungsanlagen-Verordnung, die Technische Anleitung (TA) Luft und die Verordnung zur Verbrennung und Mitverbrennung von Abfällen formulieren anspruchsvolle immissionsschutzrechtliche Standards zur Luftreinhaltung.

Jenseits von Fahrverboten - Maßnahmen im Verkehr

Das Bundesumweltministerium fördert in mehreren Modellprojekten höhere Umweltstandards bei Linienbussen und bei Lieferfahrzeugen. Durch Erdgasantriebe und besonders schadstoffarme Dieselmotoren wurde die vorgezogene Markteinführung dieser Umweltstandards erreicht.

Mit der Einführung der LKW-Maut ab dem 1.1.2005 werden zudem "Stinker" 40 Prozent mehr Maut zahlen müssen 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 Tankstellen 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 Initiative der Bundesregierung zu verdanken, dass die PKW Abgasgrenzwerte mit der Euro 5 und für LKW EURO IV verschärft werden und EU-weit eine hochwirksame Abgasnachbehandlung oder vergleichbare technische Lösungen für Diesel auf den Weg gebracht werden.

Zentral: Förderprogramm Rußfilter

Das zentrale, weil schnell wirksame, Instrument zur Reduktion der Spitzenbelastungen aus dem Verkehr ist die Förderung von Dieselfahrzeugen mit Partikelfilter über einen Bonus bei der Kfz-Steuer. Hierzu erwarten wir eine rasche Vorlage eines Entwurfs der Novelle zum Kfz-Steuergesetz aus dem Bundesfinanzministerium. Im April sollen die Ressortabstimmungen zwischen den beteiligten Ministerien stattfinden.

Künftig sollen in 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 Regelung soll zwar erst ab 1.1.2006 in Kraft treten, aber nach dem erklärten Willen der Bundesregierung auch jene Fahrzeugkäufe und Nachrüstungen mit einbeziehen, die im Jahr 2005 erfolgt sind. 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.

Das veränderte Kfz-Steuerrecht bedarf der Zustimmung des Bundesrates. Mit einem Gesamtvolumen von 1,5 Milliarden € für das Förderprogramm ist den Ländern ein faires Angebot, bezahlbares Angebot unterbreitet worden. Schließlich verfügen die Länder aufgrund des zunehmenden Dieselaufkommens bis 2015 über Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuer von ca. 11 Milliarden €. Überdies haben die Länder im Zeichen der Luftreinhaltung in den vergangenen Jahrzehnten bereits in der Vergangenheit stets Förderprogramme für das frühzeitige Erfüllen neuer Abgasnormen aufgelegt.

Angesichts beginnender Klageverfahren zur Einhaltung der Grenzwerte sind die Länder und Kommunen nun angehalten, mit raschen und wirksamen Maßnahmen nicht nur Schadensersatzklagen betroffener Bürger sondern auch Bußgeldern aus einem EU-Vertragsverletzungsverfahren abzuwenden. Eine Reduktion der Russpartikel aus Dieselfahrzeugen ist für viele Ballungszentren ein entscheidender Beitrag zur Einhaltung der geltenden strengeren Grenzwerte nach der Luftqualitätsrahmenrichtlinie.