

# Hintergrundpapier Feinstäube

Winfried Hermann<sup>1</sup>

## Was gibt es für Partikel?

Staub bezeichnet allgemein Feststoffpartikel, die je nach Partikelgröße in Grob- und Feinstaub<sup>2</sup> unterteilt werden. Üblicherweise wird der Begriff „*Particulate Matter - PM*“ verwendet. Im Folgenden werden die Schwebstaubpartikel mit Partikel oder PM bezeichnet.

**Schwebstaub** (total suspended particulates TSP) sind alle Partikel bis zu rund 30 µm:

### PRIMÄRE PARTIKEL...

- **PM<sub>10</sub>** (thorakaler Schwebstaub thoracic particulates) umfasst Partikel < 10 µm.
- **PM<sub>2,5</sub>** (alveolengängige Schwebstaub respirable particulates) umfasst Partikel, von < 2,5 µm; wird auch als Feinstaub (FP) bezeichnet.
- **PM<sub>0,1</sub>** (die ultrafeinen Partikel UFP) umfassen Teilchen von < 0,1 µm.

### SEKUNDÄRE PARTIKEL...

entstehend aus chemischen Reaktionen in der Luft. Folgende Stoffe sind Vorläufersubstanzen primärer Partikel:

- **SO<sub>2</sub>** (Schwefelstickstoff)
- **NO<sub>2</sub>** (Stickstoffoxid)
- **NO<sub>x</sub>** (Stickstoffoxide)
- **NO<sub>3</sub>** (Ammoniak)
- **NMVOC** (non methane volatile organic compounds; flüchtige organische Verbindungen)

---

<sup>1</sup> Quellen: SRU Gutachten 2004 (Kapitel 6.2 290ff.); Beitrag Lahl/ Steven in: ZS Gefahrenstoffe 7/8 2004 Juli August, 325ff..

<sup>2</sup> Die Größe wird nach dem s. g. aerodynamischen Durchmesser gemessen.

- **Natürliche Quellen** (Bodenerosion, Sandstürme, Vulkane, Waldbrände, biogene Stäube – Pilze, Pollen, maritimes Aerosol) – v. a. große Partikel
- **Anthropogene Quellen** (stationäre Verbrennung: Heizung, Energieerzeugung, mobile Verbrennung: Verkehr; Verhüttung, Metallverarbeitung, Zigaretten) – v. a. kleine Partikel<sup>3</sup>

## Das Gesundheitsproblem

Die Emission von Partikeln, vor allem feine und ultrafeine Partikel (UFP) wird derzeit als eine der größten Belastungen für die menschliche Gesundheit durch Luftschadstoffe gewertet. Die Weltgesundheitsorganisation, die EU-Kommission sowie der National Research Council und die Umweltbehörde der USA stellen den Schwebstaub (Feinstaub) als eines der gegenwärtig vorrangigen umwelthygienischen Schwerpunktthemen in Europa und den USA heraus. In ihrer Antwort auf 12 Fragen der Europäischen Kommission im Rahmen des CAFE Programms hebt die WHO in diesem Jahr hervor, dass eine große Anzahl von Untersuchungen einen starken Zusammenhang zwischen PM-Immissionen und Gesundheitsbeeinträchtigungen festgestellt haben. Aufgrund dieser Ergebnisse empfiehlt die WHO, Guidelines für PM<sub>2,5</sub> und für PM<sub>10</sub> weiter zu entwickeln.

Folgende Krankheitssymptome werden den PM zugeordnet:

- Husten
- Chronischer Husten
- Bronchitis
- Herz-Lungen-Probleme (Kardiovaskuläre Effekte)
- Beeinträchtigung der Lungenfunktionsmesswerte (vor allem bei Kindern)
- Lungenkrebs
- Verkürzung der Lebenserwartung

---

<sup>3</sup> Im globalen Maßstab überwiegen bei der Emission die natürlichen Quellen. Für die Immissionskonzentrationen in den Industrienationen spielen jedoch die Emissionen aus anthropogenen Quellen wegen ihrer vergleichsweise längeren Verweildauer in der Atmosphäre eine wichtigere Rolle. In der EU und Deutschland fehlen bisher ausreichende Einzel-Emissionsdaten von PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, PM<sub>1,0</sub> und UFP.

## Entwicklung der Staubemissionen in D

Die *Gesamtstaubemissionen* gingen von 1990-2001 um ca. 87% zurück. Die deutliche Abnahme zu Beginn der 90er Jahre ist in erster Linie dem Rückgang der Emissionen bei Kraftwerken, Industrie und Hausbrand zuzuschreiben.

Dieser abnehmende Trend hat sich in den letzten 5 Jahren nicht fortgesetzt. Im Jahre 2001 haben die Emissionen, besonders aus dem Verkehr, wieder leicht zugenommen. Dies dürfte u.a. auf ein *erhöhtes Verkehrsaufkommen*, z.B. der *Dieselfahrzeuge*, zurückzuführen sein.

Hinsichtlich der PM<sub>10</sub>-Emissionen kann von einem ähnlichen Trend wie bei der Gesamtstaubemission ausgegangen werden.

Der *Straßenverkehr* ist mit ca. 45 bis 65 % an den in Verkehrsnähe auftretenden PM<sub>10</sub>- Spitzenbelastungen beteiligt (LAI 2000).

In Städten geht ca. ein Drittel der PM<sub>10</sub>-Masse auf Sekundäraerosole zurück, die aus dem Ferntransport stammen (Quelle: SRU 2002).

Tabelle 2: Emissionen in Deutschland 2001 nach Quellgruppen in kt [5, 6]

<b>Quellgruppe</b>	TSP	PM <sub>10</sub>
<b>Straßenverkehr</b>	29	29
<b>Übriger Verkehr</b>	16	16
<b>Haushalte/Kleinverbraucher</b>	34	33
<b>Schüttgutumschlag</b>	42	8
<b>Industrieprozesse</b>	100	60
<b>Industriefeuerungen</b>	6	6
<b>Kraft- und Fernheizwerke</b>	20	19
<b>Summe</b>	247	171

## Belastung durch PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>

Daten zur Entwicklung der PM<sub>10</sub>-Luftbelastung in den 1990-er Jahren liegen nur für die wenigen Messstellen vor, an denen schon frühzeitig auf eine PM<sub>10</sub>-Probenahme umgestellt worden war.

Im Jahresmittel steigt die PM<sub>10</sub>-Belastung vom ländlichen Hintergrund mit zunehmender Nähe zu den Quellen, d.h. an verkehrsnahen und industriell geprägten Messstellen, auf das Doppelte bis Dreifache an. Überschreitungen gibt es v.a.:

- auch im ländlichen **Raum durch Ferntransporte**,
- in Städten und Ballungsräumen, wo lokale Emissionen, zumeist vom Straßenverkehr, zur Hintergrundbelastung hinzukommen
- an den so genannten „**hot spots**“ wurden Tagesmittelwerte, statt der ab 2005 pro Jahr erlaubten 35 Überschreitungen, sogar an mehr als 100 Tagen überschritten
- außer in Ballungsräumen auch **in Gebieten mit Intensivtierhaltung**

Insgesamt deutet sich in Deutschland ein Gefälle der PM<sub>10</sub>-Belastung an, das von den dicht besiedelten Gebieten im Westen und Süden zum Norden und Nordosten mit niedrigeren Werten reicht.

Auch bei PM<sub>2,5</sub> finden sich Überschreitungen eines Tagesmittels von 50 µg/m<sup>3</sup>, selbst an ländlichen Stationen. An verkehrsnahen Messstellen werden für PM<sub>2,5</sub> ähnlich hohe Spitzenwerte (Tagesmittel) wie für PM<sub>10</sub> gefunden.

## Die Lösung - Maßnahmenbündel

In Deutschland wurden in den letzten Jahren die Voraussetzungen geschaffen, innerhalb eines 10-Jahres-Zeitraums die Partikelbelastung auf ein gesundheitspolitisch akzeptableres Niveau zu senken.

### Europarechtliche Vorgaben zur Luftreinhaltung

#### 1. Luftqualitätsregelungen

- die **Luftqualitätsrahmenrichtlinie** (1996/62/EG) **drei Tochterraichtlinien** (1999/30/EG; 2000/69/EG; 2002/3/EG), Vorschlag für die 4. Tochter-RL liegt vor<sup>4</sup>

#### 2. Höchstmengenregelungen

- **NEC-Richtlinie** (2001/81/EG) Vorgabe nationaler Emissionshöchstfrachten für SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, VOC und NH<sub>3</sub>

#### 3. Regelungen für Anlagen und Verkehr

- Großfeuerungsanlagen-Richtlinie (88/609/EG)
- VOC-RL
- Abgas-RL LKW, PKW, Motorrad (Euro 4, 5)

### UN-ECE-Protokolle

- Reduzierung großräumiger europäischer Schadstofftransporte (Ferntransporte) durch Vereinbarung nationaler Emissionshöchstmengen

---

<sup>4</sup> Hier sollen die Immissionen von **Schwermetallen** (Nickel, Cadmium, Quecksilber), von Arsen und von polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) reguliert werden. Im Vorschlag der Europäischen Kommission zur vierten Tochterraichtlinie vom Juli 2003 werden lediglich Zielwerte zum Schutz der Gesundheit des Menschen festgelegt. Für den Fall der Zielwertüberschreitung sind keine konkreten Minderungsmaßnahmen gefordert. Der SRU kritisiert daher, dass der Vorschlag der Kommission für eine vierte Tochterraichtlinie als nicht ausreichend für den gesundheitlichen Schutz der Bevölkerung eingestuft werden muss. Die in dem Vorschlag festgelegten Zielwerte für Arsen, Nickel, Cadmium und PAK sollten in rechtsverbindliche Grenzwerte umgesetzt werden. Außerdem ist es dringend geboten, gesonderte Depositionsgrenzwerte für Cadmium und Quecksilber festzulegen.

## Nationale Regelungen - Umsetzung

### Überwachung und Verbesserung der Luftqualität, Luftreinhalteplanung

- 7. Novelle zum BImSchG (Umsetzung Luftqualitätsrahmen-RL)

### VO über Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe /Luftreinhaltepläne und Aktionspläne

- 22. BImSchV (Umsetzung 1. Tochter-RL zur Luftqualitätsrahmen-RL)

### Nationale Höchstmengen

- 33. BImSchV (Umsetzung NEC-RL, Ozon-RL, Multikomponentenprotokoll)

### Sektorale Maßnahmen:

- Sektor Industrieanlagen - Emissionsgrenzwerte (13., 17., 31. BImSchV, TA Luft<sup>5</sup>)
- Sektor Verkehr (Eurostandards Euro 4, 5?, steuerliche Anreize, z. B. Russpartikelfilter)
- Sektor Produkte (10. BImSchV)
- Haushalt

---

<sup>5</sup> Die am 1. Oktober 2002 in Kraft getreten ist, mussten unter anderem der integrative Genehmigungsansatz auf untergesetzlicher Ebene umgesetzt, die Immissionsgrenzwerte den Luftqualitätswerten der Tochterrichtlinien und das Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren der Luftqualitätsrahmenrichtlinie angepasst und schließlich die anlagenbezogenen Emissionsgrenzwerte der technischen Entwicklung entsprechend fortgeschrieben werden.

## Instrumenten und Handlungsspielräume

### 7. Novelle BImSchG definiert Eingriffsgrundlagen im Luftqualitätsrecht

Bisher wurden nach den Vorgaben des BImSchG Luftqualitätsziele vorrangig durch Regulierung nur einer Emittentengruppe, nämlich der Industrieanlagen angestrebt. Obgleich insbesondere der motorisierte Verkehr etwa für NO<sub>x</sub> und damit auch für das bodennahe Ozon, aber auch für Partikel, eine wesentliche Emittentengruppe darstellt. Das verkehrsbezogene Luftreinhalterecht war segmentiert und sachlich noch unzureichend normiert.

Die 7. Novelle zum BImSchG bringt aber zwei wesentliche Neuregelungen:

#### **Erstens ein verbessertes Luftreinhalteplanungsrecht:**

- d.h. zu den Luftreinhalteplänen tritt ein **Aktionsplan** (gemäß § 47 Abs. 2 BImSchG), der auf **kurzfristig wirksame Maßnahmen** für den Fall zielt, dass Immissionsgrenzwerte oder Alarmschwellen im Sinne der 22. BImSchV überschritten werden,
- das Gebot, Maßnahmen in den Luftreinhalteplänen und **Aktionsplänen gegen alle Emittenten** zu richten, die zur Überschreitung der Immissionswerte beitragen also auch Verkehr (§ 47 Abs. 4 BImSchG),
- **Pflicht zur Öffentlichkeitsbeteiligung** bei der Planaufstellung (§ 47 Abs. 5 BImSchG).
- Es können **auch planungsunabhängig Maßnahmen gegen alle maßgeblichen Emissionsquellen** angeordnet werden nach dem jeweils einschlägigen Fachrecht (nachdem Anlagenrecht des BImSchG und dem Straßenverkehrsrecht).

**§ 45 BImSchG** bestimmt ausdrücklich, dass die zuständigen Behörden die erforderlichen Maßnahmen ergreifen müssen, um die Einhaltung der Immissionswerte sicherzustellen. § 45 BImSchG ist allerdings **nicht selbst Ermächtigungsgrundlage** für eingreifende Maßnahmen, sondern nur eine aufgabenzuweisende Vorschrift.

## **Zweitens neue Ermächtigungsgrundlagen, um erforderliche Verkehrsverbote oder –Beschränkungen anzuordnen**

Bisher waren Ermächtigungsgrundlagen für Verkehrsbeschränkungen wegen Luftverunreinigungen eher symbolische Politik. Nunmehr sind zwei neue Ermächtigungsgrundlagen für Verkehrsbeschränkungen wegen Luftverunreinigungen in **§ 40 Abs. 1 und Abs. 2 BImSchG** geschaffen worden:

- § 40 Abs. 1 ermächtigt zu solchen Verkehrsverboten und -beschränkungen, die in Luftreinhalte- oder Aktionsplänen vorgesehen sind,
- § 40 Abs. 2 gestattet unabhängig von den planerischen Instrumenten Verkehrsbeschränkungen und -verbote, wenn der Kraftfahrzeugverkehr zur Überschreitung von Immissionswerten beiträgt.

Damit dürfte ein Instrumentarium geschaffen worden sein, das in entsprechenden Belastungslagen in realistischer Weise auch einen Zugriff auf den Verkehr ermöglicht.



## 22. Bundes-Immissionsschutzverordnung definiert Grenzwerte und verpflichtet zu Luftreinhalteaktionsplänen

Mit der auf § 48 a Abs. 1 und 3 BImSchG gestützten 22. BImSchV vom 11. September 2002 werden sowohl Elemente der Luftqualitätsrahmenrichtlinie als auch die bislang in Kraft getretenen drei Tochterrichtlinien umgesetzt. Die in der Beratung befindliche vierte Tochterrichtlinie (zu PAK) wird alsbald eine Novellierung der neuen 22. BImSchV erforderlich machen.

Die 22. BImSchV enthält neben einem definitorischen Teil, in dem zentrale Begriffe des europäischen Luftreinhalterechts erläutert werden, vier wesentliche Regelungselemente:

- **Immissionsgrenzwerte für**
  - SO<sub>2</sub> (Schwefelstickstoff)
  - NO<sub>2</sub> (Stickstoffoxid)
  - NO<sub>x</sub> Stickstoffoxide)
  - PM<sub>10</sub>,
  - Blei, Benzol und CO
- sowie **Alarmschwellen** für SO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub>,
- Vorgaben für die Ausgangsbeurteilung der Luftqualität in den Mitgliedstaaten,
- **Konkretisierung der Luftreinhalteplanung** für Gebiete und Ballungsräume mit erheblichen Luftverunreinigungen,
- **Publikationspflichten** gegenüber der Öffentlichkeit,
- **Informationspflichten** gegenüber der EG-Kommission.

Die Immissionsgrenzwerte der 22. BImSchV sind auch in die TA Luft als Immissionswerte übernommen worden. Danach können *Genehmigungen von Anlagen* grundsätzlich nur erteilt werden, wenn *die Grenzwerte (der 22. BImSchV) im Einwirkungsbereich der Anlagen eingehalten werden können*.

Der Vollzug verlangt von den deutschen Behörden bezüglich einiger Regelungselemente erhebliche Anstrengungen. Das gilt insbesondere für die Reduktion der NO<sub>x</sub>-Belastungen, für die weitere Reduktion der Luftverunreinigungen durch Partikel sowie – demnächst mit der 4. Tochter-RL – für die Reduktion der Schwermetall-, Arsen und PAK-Immissionen in der Luft.

## Die neuen Grenzwerte

### PM<sub>10</sub>-Grenzwerte der 22. BImSchV<sup>6</sup>:

Stoff	Art des Grenzwertes	Grenzwert	Erlaubte Überschreitungen	Zeitpunkt der Einhaltung
PM <sub>10</sub>	24-Stunden	50 µg/m <sup>3</sup>	35 Tage/Jahr	2005
	1-Jahres	40 µg/m <sup>3</sup>	---	2005

**Kommentar [U1]:** Vgl. Kommentar [5]: Sollte man den dort zitierten Satz hier als Fußnote anfügen?

Hinsichtlich der Reduktion der Vorläufersubstanzen (SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NH<sub>3</sub> und NMVOC) sind Immissionsgrenzwerte von SO<sub>2</sub> und NO<sub>2</sub> in der 22. BImSchV festgelegt, deren Schutzziel die Vermeidung, Verhütung oder Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt ist.

### SO<sub>2</sub>-und NO<sub>2</sub>-Grenzwerte der 22. BImSchV

Stoff	Art des Grenzwertes	Grenzwert	Erlaubte Überschreitungen	Zeitpunkt
SO <sub>2</sub>	1-Stunden-	350 µg/m <sup>3</sup>	24 Stunden/Jahr	2005
	1-Tages-	125 µg/m <sup>3</sup>	3 Tage/Jahr	2005
NO <sub>2</sub>	1-Stunden-	200 µg/m <sup>3</sup>	18 Stunden/Jahr	2010
	Jahr	40 µg/m <sup>3</sup>		2010

Bei den Grenzwerten der 22. BImSchV handelt es sich um Schadstoffkonzentrationen in der Luft, die ab den genannten Zeitpunkten nicht mehr überschritten werden dürfen. Sie regelt nicht nur die Reduzierung von primären PM, sondern trägt über ihre Vorschriften für SO<sub>2</sub> und NO<sub>2</sub> auch zur Verminderung der Vorläufersubstanzen von sekundären PM bei.

<sup>6</sup> Diese Grenzwerte werden im Lichte der Erkenntnis des fehlenden Schwellenwertes, der neuen Ergebnisse zu Gesundheitsbeeinträchtigungen und der Hinweise der besonderen Gefahren durch PM<sub>2,5</sub> und UFP in der EU zur Zeit einer Prüfung unterworfen.

## Emissionen in D und Emissionshöchstmengen für D in der 33. BImSchV und im UN-ECE-Protokoll

Die beiden übrigen Vorläufersubstanzen NH<sub>3</sub> und NMVOC sind neben SO<sub>2</sub> und NO<sub>x</sub> in der 33. BImSchV geregelt (Umsetzung der NEC-Richtlinie). Diese Verordnung regelt die Emissionsminderung über nationale Höchstmengen.

<b>Tabelle 1</b>	<b>SO<sub>2</sub>(kt)</b>	<b>NO<sub>x</sub>(kt)</b>	<b>NH<sub>3</sub>(kt)</b>	<b>NMVOC(kt)</b>
Emissionshöchstmengen der 33. BImSchV 2010	520	1051	550	995
Emissionshöchstmengen des UN-ECE-Protokolls 2010	550	1081	550	995
Emissionen in Deutschland im Jahre 2000	636	1555	599	1607

## Das Problem der Grenzwertüberschreitungen in Ballungsräumen

An den verkehrsreichen Messstationen in den Ballungszentren im Jahr 2005 *nicht mit einer Einhaltung der Tages- und Jahresgrenzwerte der 22. BImSchV zu rechnen*. Die Einhaltung der ab dem Jahr 2010 vorgesehenen schärferen Immissionsgrenzwerte (2. Stufe der 22. BImSchV) ist angesichts der derzeitigen Entwicklung *noch weniger wahrscheinlich*.

Speziell an den straßennahen Messpunkten *wird es in den Ballungszentren weiterhin zu Überschreitungen des Stickstoffdioxid-Langzeitgrenzwerts* zum Schutz der menschlichen Gesundheit kommen. Aus diesem Grunde sind gerade in diesen Gebieten, neben einem engmaschigen Netz von Messstationen für ein qualifiziertes Monitoring, Maßnahmen zur weiteren Reduzierung der Schadstoffbelastung der Bevölkerung durch NO<sub>x</sub> dringend erforderlich.

Nach Einschätzung der Länder ist 2005 zu rechnen in:

- **70-120** Kommunen mit mehr als 35 Überschreitungen (Tagesmittel)
- **ca. 30** Kommunen mit Überschreitungen des (Jahresgrenzwertes) zu rechnen, wenn keine zusätzlichen Maßnahmen ergriffen werden.

## Was passiert, wenn die GW nicht eingehalten werden?

- **Länder müssen lt. 22. BImSchV Luftreinhaltepläne** mit Maßnahmen zur fristgerechten Einhaltung der Grenzwerte vorlegen,
- Für die Behörden bedeutet dies, dass **bereits vor dem Inkrafttreten der Grenzwerte jetzt alle Entscheidungen** unter dem Gesichtspunkt der zeitgerechten Einhaltung der Grenzwerte **getroffen werden müssen**.
- die in den Luftreinhalte- und Aktionsplänen festgelegten Maßnahmen müssen die zuständigen Behörden durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen durchsetzen (§ 47 Abs. 6 BImSchG)
- Kraft der im BImSchG § 40 Abs. 1 und 2 geschaffenen Ermächtigungsgrundlagen für Verkehrsbeschränkungen können die Länder in

Aktionsplänen **Verkehrsverbote und –Beschränkungen** festlegen die Maßnahmen können bis hin zu **Betriebsstilllegungen** gehen.

- Die Maßnahmen sind entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des **Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten**, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen.
- Bürger haben das Recht die **Einhaltung der Immissionsgrenzwerte einzuklagen**

Die vorhandenen rechtlichen Regelungen bieten den Ländern zur Einhaltung der PM10-Grenzwerte ein breites Planungs- und Eingriffsinstrumentarium, was in besonders gravierenden Fällen bis hin zu Betriebsstilllegungen und Verkehrsbeschränkungen gehen kann.

Falls die Länder zur Durchführung von Verkehrsbeschränkungen eine Kennzeichnungsverordnung für schadstoffarme PKW wünschen, würde der Bund diese nach § 40 Abs. 3 BImSchG vorlegen.

## **Wie reagieren die Länder und Kommunen?**

2002 hatte der Unterausschuss des Bundesrates der Luftqualitätsrahmen-RL und Tochter-RL resp. der 22. BImSchV zugestimmt. Mit Näherrücken des Termins und aufgrund der Grenzwertmessungen ändert sich die Haltung in den Ländern. Auf der UMK im Mai 2004 wird über „praxisrelevante Empfehlungen zur Umsetzung“ diskutiert und ein weiterer Bericht über erste Erfahrungen angefordert.

- Niedersachsen hat bereits im Mai 2004 für eine **Revision der EU-RL** ausgesprochen
- Im Juni 2004 fasst der Bundesrat mit der Stimmenmehrheit der unionsgeführten Länder eine Entschließung zum Thema Luftreinhaltung; hier **begrüßen die Länder die Umsetzung einer europäischen Richtlinie, die sie andererseits wegen zu scharfer Grenzwerte ablehnen**
- sie fordern eine Revision dieser Grenzwerte, legen andererseits aber keine Luftreinhaltungspläne vor, ohne die eine Überprüfung der Grenzwerte durch die EU nicht stattfinden kann.

- V. a. Niedersachsens Umweltminister Sander polemisiert sowohl gegen die angeblich zu niedrigen Grenzwerte als auch gegen den Rußpartikelfilter fuer Diesel-PKW
- **Argumentiert wird mit Staubeinträgen von Außen** also durch Fernlast-Transitverkehr, die mit vorhandenen Maßnahmen nicht minimierbar seien
- **Berlin und BaWÜ** haben im Bundesrat einen Antrag eingebracht, der darauf abzielt den „Episodenwert“ aus der 22. BImSchV weniger streng zu definieren (weil die Werte nicht einzuhalten sind)
- **Berlin will Nutzervorteile** für Diesel mit Filter im Luftreinhalteplan verankern, d.h. ohne Filter drohen es Fahrverbote (das BMU hätte zugesagt aktiv zu werden, wenn mehr als 3 Länder dieses Instrument befürworten ???, bisher unterstützten dies nur Berlin und Sachsen)

## Rechtsprechung

Nach einem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig (Klage eines Wohnungseigentümers Az: 9 A 5.03 und 6.03; Bundesstraße 170) zu EU-Schadstoffgrenzen darf eine Straße nicht gebaut werden, wenn danach die Grenzwerte (22. BImSch) nicht eingehalten werden können.

## Reaktionen in den europäischen Nachbarländern

In Österreich und Italien haben nach Aussagen der DUH viele Städte bereits Fahrverbote bei Grenzwertüberschreitungen für schmutzige Dieselfahrzeuge beschlossen. Im Großraum Graz und Innsbruck sollen ab Winter 2005 bei Feinstaubalarm nur mehr Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter fahren dürfen. Fahrverbote sind auch in Italien, z. B. Meran und Bozen in Südtirol geplant.

## Wie reagieren die Verbände?

Die im Bündnis „Kein Diesel ohne Filter“ zusammengeschlossenen Verbände (DNR, VCD, DUH, Greenpeace, BUND, Nabu) fordern:

- Rasche Einführung des Euro 5-GW (2,5 mg/km) für Dieselfahrzeuge und steuerliche Förderung ab 1.1.2005 (die EU KOM wird wohl erst im Frühjahr 2005 einen Vorschlag zu Euro 5 unterbreiten)
- Konkrete Maßnahmen bei Grenzwertüberschreitungen (Fahrverbote, Kennzeichnung von Diesel mit Filter, Straßensperrungen)
- die DUH stellte bereits Verkehrsschilder vor, mit denen ab 2005 Verkehrssperrungen durchgeführt werden
- Die DUH warnte alle Verbraucher, Diesel-Pkw ohne Filter zu kaufen, mit dem Argument, Besitzer von schmutzigen, ungefilterten Diesel-Pkw würden ab Januar 2005 nicht nur in Deutschland sondern auch in vielen europäischen Städten Einschränkungen ihrer Mobilität erleben
- Der BUND kündigte eine bundesweite Serie von Klagen gegen Kommunen an, die bei Grenzwertüberschreitungen untätig sind

### O-Ton S. Bundscherer BUND:

„In praktisch allen großen Städten Deutschlands stellen wir zum 1. Oktober Anträge auf Erstellung eines qualifizierter Luftreinhalteplanes. Eine der Maßnahmen ist die Beschränkung der Zufahrt von Dieselfahrzeugen ohne Filter in Belastungsgebieten. Städte, die unsere Anträge negativ bescheiden, also untätig bleiben wollen, werden wir mit juristischen Mitteln zur Einsicht bringen.“ „Ab heute stehen Deutschlands Gemeinden im Scheinwerferlicht des BUND. Gesundheit und saubere Atemluft verlangen den vollen Einsatz aller unserer Bürgermeister – notfalls mit Unterstützung der Justiz.“

Dr. Remo Klinger, Rechtsanwaltskanzlei Geulen & Klinger: "Saubere Luft wird ab dem Januar 2005 einklagbar. Derzeit werden beim Feinstaub in nahezu allen deutschen Großstädten die ab 2005 geltenden Grenzwerte überschritten. Das Problem des Dieselrußes ist nunmehr auch rechtlich unter einem ganz anderen Blickwinkel zu sehen. ....Wir gehen zwar nicht davon aus, dass es eine Allianz zwischen Bürgermeistern und Autoherstellern zu Lasten der eigenen Bürger geben

wird, haben aber trotzdem alles Erforderliche für eine Klagewelle gegen untätige Kommunen vorbereitet."

## **Aufgaben für den BUND**

- Euro 5 mit Grenzwert nach dem Stand der Technik (PM-Grenzwert von 5 mg/km), damit verbunden die Durchsetzung des Partikelfilters und steuerliche Förderung ab 2005,
- Einsatz von Katalysatoren für schwere Nutzfahrzeuge, die ab 2008 einen Grenzwert von 2 g/kWh für NOx einhalten müssen,
- Einführung der emissionsgestaffelten LKW-Maut,
- Rasche und deutlichen Minderung der Vorläufersubstanzen durch Umsetzung der Bundesvorgaben in der TA Luft, 13. und 17. BImSchV auf Länderebene,
- Novellierung der 1. BImSchV (kl. und mittlere Feuerungsanlagen) Heizungen für Privathaushalte,
- Maßnahmen im Bereich Landwirtschaft zur Reduktion der Vorläufersubstanzen NH<sub>3</sub> (Ammoniakbelastung aus der Großtierhaltung)
- Weitere Reduktion der MNVOC Vorläufersubstanzen (Lacke und Farben)
- EU-Initiative zur weiteren Verschärfung der Abgasstandards sowie zur Verminderung der Lösemittlemissionen (VOC) und der übrigen Vorläufersubstanzen
- Initiative zur weiteren Reduktion der Vorläufersubstanzen im Rahmen der UN-ECE
- Initiative zur Reduktion der Partikelemissionen (Ferntransport) im Rahmen der UN-ECE
- Auf Wunsch der Länder Vorlage einer KennzeichnungsVO für schadstoffarme PKW