Protokoll

der 16. Sitzung des Ausschusses für Umwelt
der Bezirksverordnetenversammlung Steglitz-Zehlendorf
von Berlin

am 06. April 2005

Beginn: 16:30 Uhr Ende: 18:40 Uhr

Anwesende: siehe Anlage

Der Vorsitzende **BV Ronnisch** eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden.

Vor Eintritt in die Tagesordnung bittet **BV Sunkel** das Sitzungsende auf 18:30 Uhr festzulegen. Hiergegen bestehen keine Bedenken.

BV Grigoleit bittet im Hinblick auf das Protokoll der 15. Sitzung und Fragen z. B. zum Bolzplatz, in Zukunft Fragen und Antworten in Stichpunkten ins Protokoll einzuarbeiten.

BV Ronnisch regt an, dass die Protokolle in Zukunft mehr Informationsinhalt haben, als in der Vergangenheit.

TOP 1 – Öffentliche Bürger-Frage-Viertelstunde

Zur Bürger-Frage-Viertelstunde ist niemand erschienen.

TOP 2 – Anträge

TOP 2.1 - Antrag der Grünen-Fraktion – Drs.-Nr. 1532/II –- Der Fuhrpark des Bezirks muss ökologischen Richtlinien entsprechen

BV Pirch-Masloch reicht folgenden Änderungsantrag ein und erläutert diesen:

„Das Bezirksamt wird ersucht, zu prüfen, ob die Dieselfahrzeuge des bezirklichen Fuhparks mit Rußfiltern ausgerüstet werden können und ob dies ökologisch sinnvoll ist.“

BV Kölsch regt an den Änderungsantrag wie folgt zu ergänzen:

„Das Bezirksamt wird ersucht, zu prüfen, ob die Dieselfahrzeuge des bezirklichen Fuhparks mit Rußfiltern ausgerüstet werden können und ob dies ökologisch, *technisch und wirtschaftlich* sinnvoll ist.“

Der Antrag wird zurückgestellt.

TOP 3 – Luftreinhalte- und Maßnahmenplan 2005 - 2010 der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung

Herr Dr. Ruck, Um L, gibt eine Einführung in den fachlichen Hintergrund zu Feinstaub und verteilt eine Zusammenfassung des Planes an die Ausschussmitglieder.

Das Bezirksamt hat zu diesem Tagesordnungspunkt **Herrn Lehming** von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung XI D eingeladen, der den Entwurf zum Luftreinhalte- und Maßnahmenplan erläutert. Auszugsweise sind einige Fragen und Antworten im Folgenden protokolliert. Für einen Gesamtüberblick sind die häufigsten Fragen und Antworten aus einer Publikation des Bundesministerium für Umwelt (BMU) dem Protokoll beigefügt. Wenn die endgültige Fassung vorliegt, wird die Senatsverwaltung diesen dem Ausschuss zur Verfügung stellen. **BzStR'in Otto** bietet an, den Entwurf bis zum 14. April täglich von 9 – 13 Uhr in ihren Räumen auszulegen.

BV Ronnisch fragt nach der Feinstaubbelastung durch Ofen- und Fernheizungen.

Herr Dr. Ruck, Um L, beantwortet Fragen und führt hierzu aus, dass schon in den 50er Jahren Messungen durchgeführt wurden. Seither haben sich die Werte erheblich verbessert.

BV Sunkel bittet um Auskunft zum Zusammenhang von Staub und Dieselruß. **Antwort:** Mit einem Rußfilter könnte die Staub-Belastung um ca. 20 % reduziert werden. Die gesundheitliche Entlastung ist in diesem Fall sicher größer.

BV Franck fragt nach der Belastung durch Feinstaub im Innenraum bzw. außerhalb. **Antwort:** Einer Studie der WHO zufolge sterben in Deutschland ca. 10 000 - 20 000 Menschen vorzeitig an den Folgen der Feinstaubbelastung im Freien. Die Sterblichkeit ist in Städten höher. Auch im Innenraum ist immer eine Staubbelastung vorhanden.

BV Piotrowski bittet um Auskunft, woran belasteten Orte gemessen werden und was gegen die Belastung unternommen werden kann. **Antwort:** Die Belastung hängt mit der Verkehrsdichte und Bebauung zusammen. Als Gegenmaßnahmen des Bezirks würde ein genereller Ausbau der Parkraumbewirtschaftung, Radverkehrsförderung und Anschaffung von Erdgasfahrzeugen Wirkung zeigen.

BV Pirch-Masloch fragt nach, ob bei Schornsteinmessung nur Abgas oder auch Feinstaub gemessen wird. **Antwort:** Es werden nur Abgasmessungen verknüpft mit verschiedenen Schadstoffmessungen durchgeführt.

BD Förster und **BV Dr. Kottusch-Geiseler** stellen Nachfragen zum Einsatz von Laubpustern. **Antwort:** Über die verschiedenen Bestandteile von biologischen Stäuben ist bisher noch nichts bekannt. Die Laubpuster dürfen in Wohngebieten nur im Rahmen der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung eingesetzt werden. Bei Trockenheit besteht eine hohe Belastung, die bei Regen zurückgeht. Herr Lehming teilt mit, dass zur Zeit mit der BSR über den Einsatz von Laubpustern verhandelt wird. Die BSR will die Nutzung einstellen.

TOP 4 - Bericht aus dem Bezirksamt

BzStR'in Otto berichtet:

- **Ausstellung im Rathaus Zehlendorf**

Im letzten Umweltausschuss wurde über die Ausstellung über Wandermöglichkeiten entlang von Teichen und Tümpeln des Bezirkes berichtet. BV Kottusch-Geiseler hatte hierzu angeregt, auch Faltblätter erstellen zu lassen, die den Besuchern der Ausstellung als Wegbegleitung dienen können. Diese Anregung konnte unmittelbar umgesetzt werden. Die Ausstellung soll an weiteren Orten im Bezirk gezeigt werden, z. B. VHS, Stadtteilbibliotheken etc.

- **Abschichtung Senatsverwaltung für Stadtentwicklung**

Im Zuge der sog. Abschichtung von Aufgaben hat das Umweltamt von der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung 2001 einen Teil der Aufgaben im Zusammenhang mit den Gewässern des Bezirkes übernommen. Im Umweltamt wird die ordnungsbehördliche Aufgabe der Gewässeraufsicht über diese sog. Gewässer der II. Ordnung (kleine Gewässer) ausgeübt. Die Aufgaben der Gewässerunterhaltung liegen beim Naturschutz- und Grünflächenamt und die Genehmigung von Sportbootsstegen liegt bei der Bauaufsicht.

Da das Umweltamt über keinen speziellen limnologischen Sachverstand verfügt, hat es mit verschiedenen externen Kräften sich nunmehr einen Überblick über den Zustand und die nächsten erforderlichen Arbeitsschritte für diese Gewässer verschafft. Hierzu verteilt das Umweltamt eine Übersicht. Das Thema kann in einer der nächsten Sitzungen des Umweltausschusses noch einmal detailliert ausgeführt werden.

- **Naturerfahrungsräume**

In Ergänzung zum Faltblatt „Lernorte im Grünen hat das Bezirksamt einen Kurs an der Volkshochschule angestoßen, um die Umwelterziehung durch Erzieherinnen und Erzieher des Bezirkes zu verbessern.

- **Veranstaltung zum Landesimmissionsschutzgesetz**

Das Bezirksamt hatte am 09.03.05 die umweltpolitischen Sprecher der Fraktionen des Abgeordnetenhauses eingeladen, um über den Entwurf zum Landesimmissionsschutzgesetz zu diskutieren. Hier geht es insbesondere um die vorgesehene Abschaffung der Ruhezeiten nach der noch geltenden Lärmverordnung für die Zeit von 6.00 – 7.00 Uhr und 20.00 – 22.00 Uhr. Die Fraktionssprecher haben die Problematik, die auch dem Rat der Bürgermeister vorgebracht wurde, aufgenommen. Das Bezirksamt wird den Ausschuss über das neue Landesimmissionsschutzgesetz informieren, sobald es vom Abgeordnetenhaus verabschiedet wurde.

- **Ausnahmezulassung für Veranstaltung am Wannsee**

Auf Vorschlag von Frau Grigoleit hatte der Ausschuss in der letzten Sitzung die grundsätzliche Verfahrensweise für Ausnahmezulassungen im Bereich des Großen Wannsee erörtert. Das Bezirksamt hat heute die Übersicht über die bisher vorliegenden Veranstaltungen mitgebracht, für die das Umweltamt Ausnahmezulassungen erteilt hat oder erteilen wird. Weitere Veranstaltungen können in der Regel nur zugelassen werden, wenn sie an den Wochenenden stattfinden, wo bereits ohnehin nachts mit erheblichen Lärmeinwirkungen zu rechnen ist, um so für die Anwohner auch ruhige Wochenenden im Sommer vorzuhalten. Inzwischen hat sich eine Bürgerinitiative „Lärmschutz am Wannsee“ gebildet, die sich für noch weitgehendere Einschränkungen von Veranstaltungen im Bereich des

Großen Wannsee einsetzt. Das Umweltamt wird in den nächsten Tagen ein Gespräch zwischen dem neuen Leiter des zuständigen Abschnitts, dem Leiter des Umweltamtes und der Bürgerinitiative anstoßen, damit vor Beginn der Saison eine gemeinsame bestmögliche Kommunikation zwischen den Beteiligten hergestellt ist.

- **Kleine Anfrage Nr. 435/II Lärmgutachten in der Thorwaldsenstraße**

In einer Kleinen Anfrage 435/II zum Lärmgutachten in der Thorwaldsenstraße hatte das Bezirksamt angekündigt, dies im Umweltausschuss vorzustellen. Aus Zeitgründen werden nur die vom Umweltamt ausgewählten Auszüge des Gutachtens verteilt.

- **Holzhackschnitzelkraftwerk**

Vor einigen Jahren hat der Ausschuss sich intensiv mit der sinnvollen Entsorgung der Holzabfälle des Bezirkes und die Nutzung in einem Holzhackschnitzelkraftwerk oder einer –heizungsanlage beschäftigt. Die zunächst vorgesehene Anlage am Botanischen Garten hat dort dazu geführt, dass der Energieverbrauch der Gewächshäuser sehr intensiv überprüft wurde. Die Initiative des Bezirkes hat mit dazu beigetragen, dass dort statt viel Energie zu erzeugen, zukünftig wenig Energie verbraucht wird. Die Gewächshäuser werden derzeit per Fernwärme versorgt; dies gilt als ökologisch weniger problematisch. Die Freie Universität plant für den Botanischen Garten nun als Ersatz für die Ölheizung eine Holzheizung für die Gebäude am Laehrweg zu errichten. Hierfür sind Fördermittel aus dem Umweltentlastungsprogramm beantragt.

TOP 5 – Verschiedenes

Der nächste turnusmäßige Ausschuss findet am ***4. Mai 2005*** statt.

Ausschussvorsitzender:	BV Ronnisch
Schriftführerin:	BV Pirch-Masloch
Protokoll:	Frau Schreiber

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz u. Reaktorsicherheit (BMU)

Stand 15.04.2005

Frische Luft für alle – die Feinstaubdebatte
Fragen und Antworten

1. Was ist Feinstaub oder PM10 und woher kommen diese Schadstoffe?

Als Feinstaub gelten kleine Schwebeteilchen mit einer Korngröße unter 10 Mikrometer (PM10, *Particulate Matter*). Die winzigen Teilchen – kleiner als ein Zehntel des Durchmessers eines menschlichen Haares – sind besonders gesundheitsgefährdend, da sie bis tief in die Lunge eindringen können. Es gibt viele Quellen von Feinstaub. Der Verkehr erzeugt insbesondere Feinstaub durch die Verbrennung von Diesel in Kraftfahrzeugen. Weitere Quellen sind Kraftwerke und kleine Heizkessel sowie industrielle Prozesse. Die Hauptbelastung in den Innenstädten verursacht allerdings der Verkehr.

2. Wie gefährlich ist der Feinstaub für den Menschen?

Wissenschaftler halten die Belastung mit Feinstaub-Partikeln inzwischen für das schwerwiegendste Problem der Luftreinhaltung. Feinstäube belasten die Atemwege und die Lunge. Die winzigsten Teilchen finden über Atemwege und Blut ihren Weg direkt in viele Organe des Körpers. Insgesamt führt die Feinstaubbelastung zu Atemwegserkrankungen, Herz-Kreislauf-Versagen und Lungenkrebs. Inzwischen sind die Erkenntnisse so gefestigt, dass sich die EU-Kommission Anfang 2005 in einem aufsehenerregenden Papier zutraute, konkrete Zahlen zu nennen: Mehr als 288.000 Menschen sterben danach allein in Europa Jahr für Jahr vorzeitig an den unsichtbaren Feinstaub-Wolken. In Deutschland sind es laut dieser Studie 65.000 Tote.

Besonders gefährlich ist Feinstaub für kleine Kinder. In einer 2004 von der WHO veröffentlichten Studie zu umweltbedingten Krankheiten bei Kindern wurde festgestellt, dass jährlich bis zu 13.000 Todesfälle bei Kindern im Alter von bis zu 4 Jahren in den 52 europäischen Mitgliedstaaten der WHO auf die Feinstaubbelastung in der Außenluft zurückzuführen sind. Aus der Studie geht auch hervor, dass das Leben von mehr als 5000 Kindern hätte gerettet werden können, wäre die Belastung durch Feinstaub auf die geltenden EU-Grenzwerte für Feinstaub gesenkt worden.

3. Was besagt die EU-Luftqualitätsrichtlinie ?

Die Europäische Union hat in den neunziger Jahren Luftreinhalterichtlinien verabschiedet, die für Luftschadstoffe wie Feinstaub ab 1. Januar 2005 und für Stickoxide ab 1. Januar 2010 anspruchsvolle Grenzwerte europaweit vorschreiben.

Diese Richtlinien wurden 2002 in deutsches Recht umgesetzt. Um den Mitgliedstaaten die Möglichkeit zu geben, sich auf Maßnahmen zur Verringerung der Luftverschmutzung einzustellen, wurde eine so genannte Toleranzmarge eingeführt. Bei Überschreitung dieser Marge mussten Luftreinhaltepläne aufgestellt werden. Die Toleranzmarge wurde jedes Jahr verringert und entfiel am 1. Januar 2005 (für Stick-

stoffdioxid entfällt sie am 1. Januar 2010). Die zuständigen Behörden in den Bundesländern sind seitdem aufgefordert, Aktionspläne mit konkreten Maßnahmen aufzustellen, um die Grenzwerte einzuhalten.

4. Bereitet die Kommission schon Klagen wegen Nichtumsetzung vor?

Die EU-Kommission wird zunächst die Gesamtsituation in den Mitgliedstaaten bewerten. Die hierfür erforderlichen Daten und Informationen zu den ergriffenen bzw. eingeleiteten Maßnahmen haben die Mitgliedstaaten der Kommission nach einem festgelegten Zeitplan zu übermitteln. Wenn die Minderungsmaßnahmen nicht ausreichen, wird die Kommission Nachbesserungen verlangen.

In einem ersten Schritt würde beispielsweise die Bundesregierung aufgefordert, ihre Möglichkeiten voll auszuschöpfen, um die Länder zur Einhaltung des in Deutschland geltenden Rechts zu veranlassen. Sollte sich dabei herausstellen, dass europäisches Recht nicht umgesetzt wird, kann am Ende ein Vertragsverletzungsverfahren stehen.

Für den Fall, dass Bürger oder Umweltverbände bereits vorher Klagen an die Kommission herantragen, besteht die Möglichkeit, dass die im Rahmen von Vertragsverletzungsverfahren vorgesehenen einzelnen Schritte gegen den betroffenen Mitgliedstaat bereits jetzt von der Kommission ergriffen werden.

5. Wer ist in Sachen Feinstaub wofür verantwortlich?

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz weist die Verantwortung zur Einhaltung der Grenzwerte eindeutig den Ländern zu. Sie sind nach § 47 (4) Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG), dem der Bundesrat zugestimmt hat, in der Pflicht, Maßnahmen gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Grenzwerte beitragen. Die Maßnahmen orientieren sich am Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit.

Liegen den Ländern Erkenntnisse über Gebiete mit hohen Feinstaubbelastungen vor, müssen sie Pläne mit den erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte aufstellen. Die Verantwortlichkeit für die Durchführung einzelner Maßnahmen in den Kommunen ergibt sich aus den jeweiligen rechtlichen Festlegungen der Länder.

6. Welche Maßnahmen hat der Bund ergriffen?

Die Bundesregierung hat in Anbetracht des hohen Niveaus der großräumigen Belastung an Feinstaub (PM10) vielfältige Anstrengungen unternommen, um die Belastungen dauerhaft zu verringern.

Insbesondere folgende Initiativen und Maßnahmen werden mittel- und langfristig zur lokalen und großräumigen Absenkung der Feinstaub-Belastung in Deutschland und in ganz Europa beitragen:

- Initiativen der Bundesregierung zur weiteren Verschärfung der EU-Abgasgrenzwerte für Pkw auf EURO 5 und Lkw auf EURO VI sowie zur EU-weiten Einführung einer hochwirksamen Abgasnachbehandlung oder vergleichbarer technischer Lösungen für Dieselfahrzeuge. Dies bedeutet eine Reduzierung der Partikelemissionen um mindestens 80 Prozent.
- Emissionsbezogene Lkw-Maut auf Bundesautobahnen seit Januar 2005.
- Steuerliche Förderung emissionsarmer und -freier Kraftfahrzeuge (emissionsbezogene Kfz-Steuer).
- Flächendeckende Versorgung mit schwefelfreiem Kraftstoff in Deutschland seit 2003.
- Ökologische Steuerreform (Öko-Steuer): steuerliche Förderung von alternativen, fossilen sowie regenerativen Kraftstoffen. Das gilt insbesondere für Erdgas als einem wirtschaftlichem Kraftstoff, der besonders wenig Feinstaub-Partikel und Stickoxide zur Folge hat.
- Modellprojekte für feinstaubreduzierte Produktion, umweltfreundliche Antriebssysteme und Fahrzeuge sowie anspruchsvolle Umweltstandards („TUT – Tausend Umwelttaxis für Berlin", „Anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb" sowie „Für die letzte Meile auf die sichere Seite – anspruchsvolle Umweltstandards im innerstädtischen und regionalen Verteilerverkehr", ein Vorhaben des Bundesumweltministeriums zur umweltfreundlichen Verteilung von Waren und Dienstleistungen etwa durch Spediteure und Logistikdienstleister).
- Einrichtung eines Förderschwerpunktes für partikel- und stickoxidarme Nutzfahrzeuge im ERP-Umwelt und Energiesparprogramm bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) im Oktober 2004.
- Selbstverpflichtung der deutschen Automobilindustrie, ab 2008 alle neuen Diesel-Pkw mit Partikelfilter auszurüsten.
- Inkrafttreten der neuen Großfeuerungsanlagen-Verordnung am 21. Juli 2004, die unter anderem Grenzwerte zur Emissionsverminderung von Staub, Schwefeldioxid (SO_2), Stickoxiden (NO_x) und Schwermetallen aus Feuerungsanlagen festlegt und zum Einsatz von Filtersystemen nach dem aktuellen Stand der Technik führen wird.
- Inkrafttreten der neuen Technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) am 1. Oktober 2002. Darin werden für industrielle Anlagen ebenfalls höchstzulässige Konzentrationen für Staub, SO_2, NO_x und Schwermetalle im Abgas festgelegt, die von Neuanlagen sofort und von Altanlagen in der Regel bis Oktober 2007 einzuhalten sind. Darüber hinaus ermöglichen im Einzelfall so genannte „Dynamisierungsklauseln", dass die Vollzugsbehörden der Länder die Anforderungen zur Emissionsverminderung künftig verschärfen können, sofern es neue technische Möglichkeiten zur Luftreinhaltung gibt.

Umfangreiche Maßnahmen im Bereich der Landwirtschaft (Gemeinsame Agrarpolitik) werden zur weiteren Verringerung des für die sekundäre Partikelbildung wichtigen Vorläuferstoffes Ammoniak beitragen. Dabei handelt es sich unter anderem um die Senkung der Bestandsdichte, verstärkte Grünlandförderung, Förderung des ökologi-

schen Landbaus mit Festmisteinsatz, Förderung von Ausbringtechniken bei der Düngung, Empfehlungen der guten fachlichen Praxis und Erarbeitung von Standards zur Anwendung des aktuellen Standes der Technik für kleinere Betriebe.

Darüber hinaus hat auf Initiative der Bundesregierung das Exekutivorgan der UN-ECE-Luftreinhaltekonvention im Dezember 2004 die Einsetzung einer Arbeitsgruppe beschlossen, die eine UN-ECE-weite Strategie zur Reduzierung der Feinstaubemissionen vorbereiten soll. Die EU-Kommission unterstützt diese Aktivität.

7. Welche Maßnahmen können Länder und Kommunen ergreifen?

Die Handlungsmöglichkeiten auf lokaler Ebene sind abhängig von den jeweiligen geografischen Gegebenheiten, der unterschiedlichen Emittentenstruktur und der Höhe der festgestellten Überschreitung. Bei Überschreitungen, die hauptsächlich vom „lokalen" Verkehr verursacht werden, kommen als Maßnahmen insbesondere eine verbesserte Verkehrslenkung, gebietsbezogene Verkehrsbeschränkungen differenziert nach Schadstoffklassen sowie eine Reduzierung des Lieferverkehrs in Frage.

Dort, wo der Schwerlastverkehr und Busse des öffentlichen Personennahverkehrs maßgeblich zu den Schadstoffbelastungen beitragen, kommen unter anderem Einschränkungen des Durchgangsverkehrs bzw. die Umstellung der Busflotte auf besonders schadstoffarme Antriebsmotoren in Betracht.

Im Einzelfall kann die Schadstoffbelastung beispielsweise auch durch Parkraum-Management oder durch neue Umgehungs- oder Anbindungsstraßen deutlich reduziert werden. In größeren, zusammengewachsenen Ballungsräumen erweisen sich regionale und überregionale Verkehrsströme als ursächlich für die hohen regionalen Hintergrundkonzentrationen.

Tragen Haushalte und Kleinfeuerungsanlagen wesentlich zu den Überschreitungen bei, können zum Beispiel Energiesparmaßnahmen, Energieträgerumstellungen (einschließlich Fernwärmeversorgung auf Basis von Kraft-Wärme-Kopplung), der Einsatz umweltfreundlicher Heiztechnik, die Einhaltung einer korrekten Betriebsweise und ein guter Service bei den Heizungen sowie die Verwendung schwefelarmen Heizöls wichtige Beiträge leisten. Im Bereich Kraftwerke und Industrie kommt der konsequenten Anwendung des aktuellen Standes der Technik große Bedeutung zu. Entsprechende Auflagen können im Rahmen von Genehmigungsverfahren sowie durch nachträgliche Anordnungen durchgesetzt werden. Auch die Verminderung von Staubemissionen, die bei Lagerung, Verladung und Transport freigesetzt werden, sowie die Reduzierung der Emissionen aus sonstigen diffusen Quellen kann die Belastung deutlich senken helfen.

Die Länder können die Finanzhilfen, die ihnen vom Bund im Rahmen des „Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes" zur Verfügung gestellt werden, zur Förderung emissionsarmer Busse des Öffentlichen Personen-Nahverkehrs (ÖPNV) nutzen, wie dies in einigen Bundesländern bereits geschieht.

8. Was können die Städte kurzfristig tun?

Als kurzfristige Maßnahmen in den Städten kommen unter anderem in Frage: verbesserte Verkehrslenkung, Verkehrsleitsysteme, gleichmäßigere Gestaltung des Verkehrsflusses, gebietsbezogene Verkehrsbeschränkungen (zum Beispiel zeitlich begrenzte Nutzung bestimmter Straßen), eine generelle Beschränkung des Verkehrs in belasteten Gebieten für stark emittierende Fahrzeuge sowie emissionsreduzierende Maßnahmen an den Fahrzeugen, die im Besitz der Kommunen und Gemeinden sind. Das betrifft insbesondere den Bereich des ÖPNV. Beim ÖPNV ist es aus Gründen der Glaubwürdigkeit der städtischen Luftreinhaltepolitik von hoher Bedeutung, dass er sowohl bei den Partikel- wie auch bei den Stickoxidemissionen (EU-Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid ab 2010) Teil der Lösung statt Teil des Problems wird.

Auch ohne den Einsatz von Steuermitteln können die Städte durch so genannte „Benutzervorteile" (zum Beispiel bei der Parkraumbewirtschaftung) Anreize zur Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge setzen.

9. Welche Maßnahmen müssen die Städte langfristig ergreifen?

Bei langfristigen Maßnahmen steht ein breites Maßnahmenspektrum zur Verfügung, zum Beispiel Ausdünnen des Verkehrs durch Anreize zum Umstieg auf ÖPNV, Verbesserung/Änderung des Straßenbelags, Ausweisung bzw. Planung und Bau von Umgehungs-, Anbindungs- und Zufahrtstraßen, Verkehrsmanagementsysteme zur rechnergestützten Umsetzung von verkehrslenkenden Maßnahmen, Beschaffung und Einsatz besonders schadstoffarmer Fahrzeuge im ÖPNV, Logistikkonzepte im Transportwesen, insbesondere Nutzung von Güterverteilzentren für eine emissionsoptimierte Güterversorgung der Ballungsgebiete.

10. Können Diesel-Rußfilter den Feinstaub reduzieren?

Moderne Diesel-Pkw mit Partikelfilter stoßen nur 0,1 Promille der Partikelzahl von Fahrzeugen ohne Filter aus. Zudem haben Partikelfilter den großen Vorteil, dass sie sogar die besonders gesundheitsschädlichen ultrafeinen Teilchen einfangen.

11. Wo bleibt die Anfang des Jahres angekündigte Partikelfilter-Förderung?

Die Bundesregierung wird in Kürze einen Gesetzentwurf zur befristeten steuerlichen Förderung des Partikelfilters beim PKW vorlegen.

12. Wie sieht die Finanzierung dieser Förderung aus?

Künftig sollen in Deutschland neue Diesel-Pkw mit Partikelfiltern, die den vorgeschlagenen Grenzwert einhalten, mit 350 Euro über die Kfz-Steuer gefördert werden. Für die Nachrüstung von Diesel-Pkw soll die Förderung 250 Euro betragen. Die Bundes-

regierung wird in dem Gesetzentwurf regeln, dass auch Fahrzeuge mit Filter, die 2005 gekauft oder nachgerüstet werden, in die Förderung ab Januar 2006 einbezogen werden. Die Förderung soll bis Ende des Jahres 2007 gewährt werden. Ab 2008 werden nach einer Zusage der deutschen Automobilindustrie alle neuen Diesel-Pkw serienmäßig mit Partikelfilter ausgeliefert.

Einige Länder kritisieren, die Förderung über eine KfZ-Steuersenkung zu finanzieren. Sie befürchten Einnahmeverluste. Aufgrund des starken Anstiegs der Diesel-Pkw haben die Länder allerdings schon heute aus dem Mineralölsteuerausgleich erhebliche Mehreinnahmen erzielt. Für den Zeitraum von 2005 bis 2015 werden die Mehreinnahmen auf ca. 11 Milliarden Euro geschätzt. Die steuerliche Förderung kostet im Vergleich dazu insgesamt gerade einmal 1,5 Milliarden Euro.

13. Wie sieht es mit der Förderung von LKW und Bussen aus?

Bei den schweren Nutzfahrzeugen und Bussen haben wir erreicht, dass es innerhalb der EU unstrittig ist, dass sich eine deutlich verschärfte Abgasstufe EURO VI an die Grenzwertstufe EURO V anschließen muss. Die Kommission erarbeitet zur Zeit entsprechende Vorschläge. Wir drängen weiter darauf, dass die Vorschläge so rasch wie möglich auf den Tisch gelegt werden. Unabhängig davon wurde auf Initiative des Bundesumweltministeriums bereits im Oktober 2004 ein unbefristetes Förderangebot bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) eingerichtet, das mit dem Beihilferecht der EU im Einklang steht. Es erhebt den geltenden EU-Abgasstandard EEV („Enhanced Environmentally Friendly Vehicle") zur Fördervoraussetzung für Lastwagen und Busse.

14. Welche Problemlösungen gibt es in unseren Nachbarstaaten?

Beispiele aus anderen EU-Mitgliedstaaten zeigen, dass man ernsthaft an der Absenkung der hohen Feinstaubbelastung arbeitet. In Rom beispielsweise werden die Emissionen unter anderem durch stundenweise Fahrverbote und ein Total-Fahrverbot für alle Mopeds der Klasse Euro 0 in bestimmten Zonen zu vermindern versucht. Außerdem gilt ein generelles Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge ohne Katalysator von 7.30 bis 20.30 Uhr in der so genannten „Grünen Zone". Zusätzlich zu den zeitlich begrenzten Fahrverboten und den genannten Fahrverboten für Altfahrzeuge können bei anhaltender Überschreitung des Tageshöchstwertes von 50 Mikrogramm (Millionstel Gramm) Feinstaub je Kubikmeter Luft – trotz bereits erlassener Verkehrsbeschränkungen – Fahrverbote zum Schutz der öffentlichen Gesundheit angeordnet werden. In Rom wurde diese Möglichkeit am 16. Januar 2005 umgesetzt.

Auch in anderen Städten, etwa in einigen Stadtgebieten von Madrid, wurden Verkehrsbeschränkungen eingeführt. Dort werden auch die Erhebung von Gebühren für die Einfahrt in die Innenstadt nach Londoner Vorbild sowie die Erhöhung der Parkgebühren im Zentrum diskutiert. Durch den Bau zusätzlicher Parkplätze an Bahn- und Busbahnhöfen außerhalb der Stadt sollen die Autos aus der Innenstadt ferngehalten werden. Taxis mit umweltfreundlichem Antrieb sollen subventioniert werden.

In London wurden unter anderem Mautgebühren für die Innenstadt eingeführt. Weiterhin sind neben anderen Maßnahmen vorgesehen:

- Verbesserung des öffentlichen Nahverkehrs;
- Einführung von "low emission zones" mit lokal begrenzten Fahrverboten für stark emittierende Fahrzeuge;
- Anreize für die Anschaffung von umweltfreundlicheren Fahrzeugen, beispielsweise durch hundertprozentigen Maut-Erlass für mit Alternativ-Treibstoffen betriebene Fahrzeuge;
- Ermöglichung des Ausbaus von Tankstellen für Alternativ-Treibstoffe;
- Förderung von Elektro- und Brennstoffzellen-Fahrzeugen;
- Förderung von Niedrigenergiehäusern;
- Installierung energiesparender Heizungsanlagen;
- Förderung von erneuerbaren Energien, etwa Solarenergie.

15. Hat die Feinstaubbelastung auch Auswirkungen auf die Luft in Innenräumen?

Mit dem Lüften gelangt der Feinstaub in der Außenluft auch in Innenräume. Dort ist dann allerdings die Konzentration geringer als in der Außenluft, da die Staubteilchen teilweise an Oberflächen – wie Möbeln – festgehalten werden. Wird im Innenraum selbst Staub produziert, zum Beispiel durch Zigarettenrauchen oder das Abbrennen von Kerzen, kann die Staubkonzentration in der Innenraumluft kurzzeitig auch höher als die in der Außenluft liegen. Saubere Außenluft ist die Voraussetzung dafür, dass die Konzentration durch Lüften wieder herabgesetzt werden kann.

Weitere Hinweise zur Feinstaub-Diskussion finden Sie unter und . Auf der Homepage des Umweltbundesamtes (UBA) finden sie eine Übersicht über die aktuellen örtlichen Grenzwert-Überschreitungen ( ), Links zu den Messzentralen der Bundesländer sowie ein Hintergrundpapier zum Thema Feinstaub ( ).

Die Europäische Weltraumorganisation ESA liefert auf ihren Internetseiten Fotos aus dem Weltraum sowie Karten der weltweiten sowie europaweiten Verschmutzung mit Stickstoffdioxid: