

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Peter Paziorek, Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/5290 –**

Auswirkungen der EU-Luftreinhalt Richtlinie in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem 1. Januar 2005 gelten innerhalb der Europäischen Union (EU) neue, strengere Grenzwerte für Feinstaub. Rechtsgrundlage hierfür ist die EU-Richtlinie 1999/30/EG des Rates über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft (EU-Luftreinhalt Richtlinie) aus dem Jahr 1999.

Der Grenzwert für Feinstaub mit einer Körnchengröße von 10 Mikrometern (so genannte PM-10) wurde auf 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft und Tag abgesenkt. Dieser Tagesmittelwert darf höchstens an 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Bei diesem Feinstaub handelt es sich um Partikel, die im Atemtrakt abgeschieden und in der Regel nicht ausgehustet werden können. Daher droht durch Feinstaub eine besonders große Gefährdung der Gesundheit.

Verursacht werden Feinstäube unter anderem auch durch den Straßenverkehr und zwar vor allem von Dieselfahrzeugen. Die durch den Verkehr erzeugten Feinstäube setzen sich einerseits aus den Verunreinigungen aus dem Auspuff und andererseits aus Auswirbelungen von Straßenstaub, Abrieb von Reifen, Fahrbahnoberfläche und Bremsen zusammen. Um die Grenzwerte der EU-Luftreinhalt Richtlinie einhalten zu können, muss deshalb der Straßenverkehr durch geeignete Maßnahmen einbezogen werden. Hierfür bedarf es eines abgestimmten Gesamtkonzeptes zwischen Bund, Ländern und Kommunen.

Eine von mehreren möglichen Maßnahmen zur Reduzierung von Feinstäuben ist der Einsatz von Rußpartikelfiltern. Diese Technologie hat in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gemacht und ermöglicht es heute, kleinste Rußteilchen aus dem Abgas herauszufiltern. Seit Anfang 2005 gilt europaweit die Euro-4-Abgasnorm, die den Grenzwert für Rußpartikel von 50 auf 25 Milligramm je gefahrenen Kilometer absenkt. Die Europäische Kommission hat nun eine von 2010 an verbindliche Euro-5-Abgasnorm vorgeschlagen, danach soll voraussichtlich ein Grenzwert von fünf Milligramm Rußpartikel je Kilometer festgelegt werden.

Bundesminister der Finanzen, Hans Eichel, und Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin, hatten sich Anfang Februar 2005 bei einem Gespräch im Kanzleramt auf eine steuerliche Förderung für Rußpartikelfilter geeinigt. An einem Gesetzentwurf oder einer Initiative zur Klärung der Finanzierung dieser Förderung zwischen Bund und Ländern fehlt es bisher jedoch.

Vorbemerkung der Bundesregierung

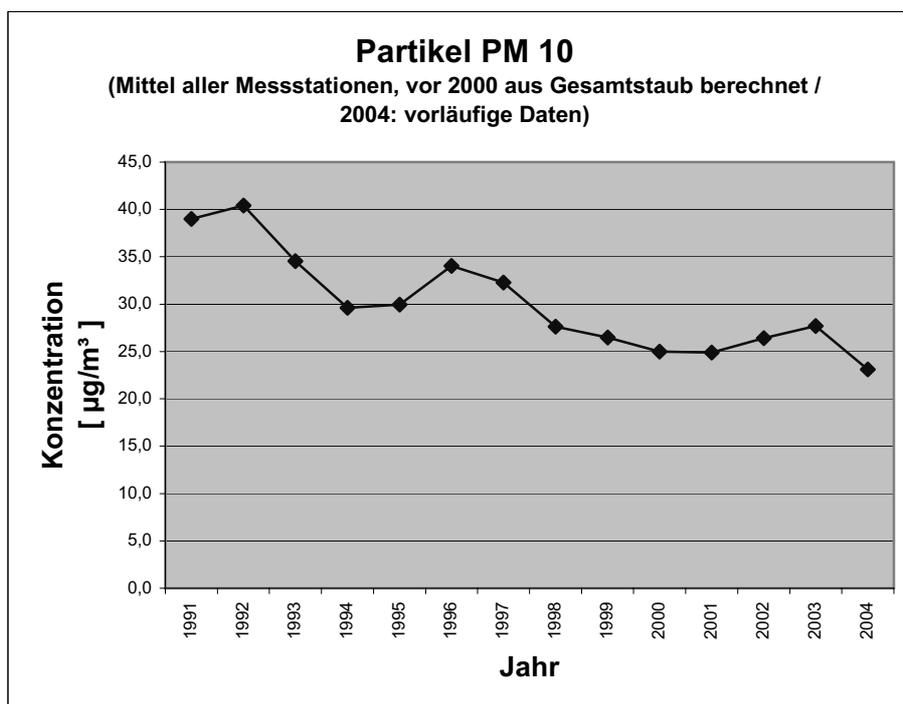
Die Bundesregierung ist sich der besonderen Gesundheitsgefährdung durch Feinstäube bewusst und hat daher – wie aus der folgenden Antwort hervorgeht – bereits eine Vielzahl von Maßnahmen ergriffen, um die Feinstaubkonzentration in Deutschland zu senken. Jüngstes Beispiel ist der am 11. Mai 2005 beschlossene Gesetzentwurf zur Förderung besonders partikelreduzierter Personenkraftwagen.

1. Wie hat sich die Feinstaubbelastung von PM-10 in Deutschland seit 1990 bis heute in den einzelnen Jahren jeweils entwickelt?

Treffen Aussagen zu, dass die Feinstaubbelastung PM-10 in den 90er Jahren um 90 Prozent abgenommen hat?

Hinweis: In den Antworten wird für „Feinstaub“ der Begriff „Partikel“ benutzt, wie er in der Richtlinie 1999/30/EG definiert ist.

Die Jahresmittelwerte der Partikel-Konzentrationen haben von 1990 bis 2004 in Deutschland im Durchschnitt von etwa $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf etwa $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ abgenommen. Die Daten für 2004 sind noch vorläufig. Das entspricht einem Rückgang um etwa 40 Prozent. Erst seit dem Jahre 2000 gibt es in Deutschland eine nennenswerte Zahl von Partikelmessstationen. Die Werte aus früheren Jahren sind aus Gesamtstaubmessungen berechnet. Dabei wurde ein Partikelanteil von 83 Prozent am Gesamtstaub angenommen. Die zeitliche Entwicklung ist in der folgenden Graphik des Umweltbundesamtes dargestellt.



2. Was sind die Hauptursachen für die Entstehung von Feinstaub?

Welchen Anteil haben diese jeweils an der gesamten Feinstaubbelastung (absolut und in Prozent)?

Partikel entstehen vorrangig bei der Verbrennung von Kohle, Öl und Holz sowie beim Umschlag von Schüttgütern. Hauptquellen sind Kraftwerke, Industrie, Haushalte und der Straßenverkehr. Sie werden darüber hinaus durch Abrieb von Fahrzeugreifen, Bremsbelag und Straßenbelag freigesetzt sowie aus so genannten Vorläuferstoffen (Schwefeloxide, Stickstoffoxide, Ammoniak) gebildet.

Der Anteil der genannten Verursacher an der gemessenen Partikelbelastung hängt sehr stark von den spezifischen Standorteigenschaften ab. In hoch belasteten Innenstadtstraßen können typischerweise 25 Prozent der Konzentration den Abgasen des Verkehrs (Verkehr in der Straße, anderer innerörtlicher Verkehr und Außerortsverkehr) zugeordnet werden. Weitere 25 Prozent stammen im Allgemeinen aus dem Abrieb und etwa 15 Prozent aus Verbrennungsprozessen in Industrie oder Haushalten innerhalb und außerhalb der Stadt. Die verbleibenden 35 Prozent werden von außerhalb in die Stadt importiert und stammen im Wesentlichen aus gewerblichen Quellen einschließlich Landwirtschaft.

3. Wie teilen sich die Belastungen seit 1990 bis heute in den einzelnen Jahren jeweils auf die einzelnen Verursacher auf (absolut und in Prozent)?

Die Ermittlung des Beitrags einzelner Verursacherguppen zu der Partikelbelastung in der Umgebungsluft ist nur für ausgewählte Einzelfälle möglich. Als Beispiel wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen, in der die Anteile für eine hoch belastete Innenstadtstraße abgeschätzt worden sind.

Da erst ab 2002 hinsichtlich Partikel differenziert wurde, liegen der Bundesregierung keine Daten zur Entwicklung der Partikel-Emissionen seit 1990 vor.

Die nachstehende Tabelle zeigt daher die Entwicklung der Emissionen des Gesamtstaubes seit 1990.

Der Anteil von Partikel am Gesamtstaub betrug in 2002 64,4 Prozent. Beim Verkehr (ohne Abrieb) sind es 100 Prozent, d. h. es werden nur Stäube < 10 µm emittiert. Bei den Industrieprozessen sind es 60 Prozent und beim Schüttgutumschlag nur 20 Prozent.

Diese Zahlen lassen sich nicht eins zu eins auf die Belastung der Umgebungsluft übertragen (siehe Antwort auf Frage 2).

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Deutschland gesamt (ohne Emissionen aus Abrieb)	1 883 (100 %)	973	631	461	374	270	254	249	235	229	227	216	209
Verbrennungsprozesse (ohne Verkehr)	1 255 (67 %)	665 (68 %)	367 (58 %)	225 (49 %)	143 (38 %)	55 (20 %)	51 (20 %)	49 (20 %)	40 (17 %)	41 (18 %)	37 (16 %)	36 (17 %)	35 (17 %)
Verkehr	61 (3 %)	58 (6 %)	59 (9 %)	61 (13 %)	59 (16 %)	57 (21 %)	53 (21 %)	50 (20 %)	48 (21 %)	46 (20 %)	43 (19 %)	39 (18 %)	35 (17 %)
Industrieprozesse	431 (23 %)	150 (16 %)	129 (21 %)	115 (25 %)	113 (30 %)	110 (41 %)	103 (41 %)	105 (42 %)	102 (43 %)	98 (43 %)	103 (45 %)	97 (45 %)	95 (45 %)
Schüttgutumschlag	136 (7 %)	100 (10 %)	75 (12 %)	61 (13 %)	59 (16 %)	49 (18 %)	47 (18 %)	45 (18 %)	45 (19 %)	44 (19 %)	44 (20 %)	44 (20 %)	44 (21 %)

4. Trifft es zu, dass der Anteil des Straßenverkehrs an der gesamten Feinstaubemission bei 20 Prozent liegt und Diesel-Pkw daran mit ca. 7 Prozent und Lkw mit ca. 13 Prozent beteiligt sind?

Nach vorläufigen Berechnungen hatten die Abgas- und Abriebsemissionen des Straßenverkehrs im Jahre 2003 einen Anteil von ca. 27 Prozent an den gesamten Partikel-Emissionen in Deutschland. Von den Partikel-Emissionen des Straßenverkehrs entfallen 54 Prozent auf Lkw sowie 26 Prozent auf Pkw mit Dieselmotor (Rest: Busse, Otto-Pkw, motorisierte Zweiräder). Der Anteil von Lkw an den gesamten Partikel-Emissionen in Deutschland beträgt somit ca. 14 Prozent, der von Diesel-Pkw ca. 6,5 Prozent. Diese Gesamtemissionswerte dürfen jedoch nicht auf die Situation in hoch belasteten Innenstadtstraßen übertragen werden. Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

5. War der Bundesregierung bei der Verabschiedung der Luftreinerichtlinie bzw. der Tochterrichtlinie seit 1999 bekannt, in welchem Umfang es in der Bundesrepublik Deutschland zu Überschreitungen des Tagesmittelwertes kommen werde, bzw. seit wann ist der Bundesregierung bekannt, dass diese Überschreitungen in großem Umfang eintreten werden?

Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung hieraus gezogen?

Der Bundesregierung war bei der Verabschiedung der o. a. Richtlinien der Umfang der Überschreitungen des Tagesmittelwertes nicht bekannt. Erst mit Aufnahme der Partikelmessungen durch die Bundesländer im Jahre 2001 auf der Basis der 22. BImSchV standen belastbare Informationen darüber zur Verfügung.

Die Bundesregierung hat zur fristgerechten Einhaltung der Partikel-Grenzwerte den Bundesländern die notwendigen Instrumente zur Verminderung der Feinstaubbelastung an die Hand gegeben, u. a.:

Die Bundesregierung hat im Bereich von Industrie und Gewerbe insbesondere die TA Luft und die Großfeuerungsanlagenverordnung novelliert. Dies führt in den nächsten Jahren zu einer weiteren Reduzierung der Partikelemissionen von in der Regel um 60 Prozent bei den betreffenden Anlagen.

Die neue Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) trat am 1. Oktober 2002 in Kraft. In ihr werden für industrielle Anlagen höchstzulässige Konzentrationen für Staub, SO₂, 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, wenn sich neue Erkenntnisse über die Fortentwicklung des Standes der Technik ergeben.

Die neue Großfeuerungsanlagen-Verordnung trat am 21. Juli 2004 in Kraft. Sie legt u. a. Grenzwerte zur Emissionsverminderung von Staub, SO₂, NO_x und Schwermetallen aus Feuerungsanlagen fest und wird zum Einsatz von Filtersystemen nach dem fortentwickelten Stand der Technik führen.

Die Bundesregierung hat Anfang 2003 ein umfassendes „Nationales Programm“ zur Senkung von SO₂, NO_x, NH₃ und VOC vorgelegt mit dem die Hauptvorläuferstoffe der so genannten sekundären Partikel umfassend reduziert werden. Einsehbar über die BMU-Webpage:

http://www.bmu.de/luftreinhaltung/sommersmog/nationales_programm/doc/6884.

Besonders erfolgreich verlief die Senkung sekundärer Partikel bei Kraftstoffen und Betankung, so war Deutschland 2003 das einzige Land der EU, in dem ausschließlich schwefelfreier Otto- und Dieselmotorkraftstoff auf dem Markt war. Durch

die 21. BImSchV, die 2002 in Kraft trat, konnte darüber hinaus eine erhebliche Verminderung der Emission von flüchtigen, organischen Stoffen beim Betanken von Fahrzeugen durch Verbesserung bei Gasrückführungs-Systemen erreicht werden.

Darüber hinaus hat die Bundesregierung noch folgende weitere Maßnahmen ergriffen: die Einführung einer emissionsbezogenen Lkw-Maut, die Einführung eines Förderschwerpunktes für emissionsarme Nutzfahrzeuge bei der Kreditanstalt für Wiederaufbau im Oktober 2004, die ökologische Steuerreform, die Festschreibung des ermäßigten Mineralölsteuersatzes für Erdgas als Kraftstoff bis Ende 2020, die Mineralölsteuerbefreiung für Biokraftstoffe, die zahlreichen Demonstrationsprojekte (z. B. zum innerstädtischen Lieferverkehr, zur Förderung besonders emissionsarmer Nutzfahrzeuge und insbesondere zu – auch bereits mit Blick auf die in Frage 7 erörterten Schadstoffe – anspruchsvollen Umweltstandards im öffentlichen Personennahverkehr) und die Finanzhilfen des Bundes im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes. Allein der Haushaltsansatz, aus dem u. a. schadstoffarme ÖPNV-Busse gefördert werden können, beläuft sich im Jahr 2005 auf 1,33 Mrd. Euro.

Zu aktuellen Initiativen und Vorhaben vgl. die Antwort auf Frage 16.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Situation, wenn ab 2010 nur noch sieben Überschreitungen des Tagesmittelwerts erlaubt sein werden?

Die Grenzwerte für Partikel sind in Anhang III der Richtlinie 1999/30/EG in zwei Stufen festgelegt. Die Stufe 1 definiert die ab 1. Januar 2005 geltenden Grenzwerte. Die Stufe 2 beschreibt so genannte, ab 1. Januar 2010 geltende Richtgrenzwerte, „die im Lichte weiterer Informationen über die Auswirkungen auf Gesundheit und Umwelt, über die technische Durchführbarkeit und über die bei der Anwendung der Grenzwerte der Stufe 1 in den Mitgliedstaaten gemachten Erfahrungen zu überprüfen sind“. Die angesprochene Reduzierung der Überschreitungstage des Tagesmittelwertes findet sich in der Stufe 2. Die Richtgrenzwerte können als ein Ziel verstanden werden, welches aus der Sicht des Gesundheitsschutzes mittelfristig erreicht werden sollte.

Die Richtlinie schreibt in Artikel 5 (Partikel) jedoch lediglich die Einhaltung der Grenzwerte der Stufe 1 vor. Dementsprechend wurden die Richtgrenzwerte nicht mit der 22. BImSchV in deutsches Recht umgesetzt. Die Richtgrenzwerte können nur dann in Kraft treten, wenn die EU-Kommission einen entsprechenden Vorschlag vorlegen würde, der vom Ministerrat und dem Europäischen Parlament beschlossen würde. Die EU-Kommission hat im Rahmen der Fortentwicklung der europäischen Luftreinhaltestrategie bereits geäußert, dass sie keinen derartigen Vorschlag vorlegen wird.

7. In welchem Umfang sind ab 2010 dann zusätzlich noch Überschreitungen der Obergrenzen der anderen Stoffe, insbesondere bei Stickstoffoxid und Stickstoffdioxid, zu erwarten?

Ausgehend von den derzeit auf nationaler Ebene eingeleiteten Emissionsminderungsmaßnahmen lässt sich aus Rechenergebnissen des Umweltbundesamtes ableiten, dass im Jahre 2010 in Deutschland lediglich noch mit einer Überschreitung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid (Jahresmittel $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) an stark verkehrsbelasteten Orten gerechnet werden muss. – Die Europäische Kommission hat zugesagt noch in diesem Jahr Vorschläge zu Euro-5 für Pkw und Euro-VI für Lkw vorzulegen, die auch einer weiteren Verminderung von NO_x dienen.

8. In welchen Städten in Deutschland wurden die Grenzwerte der Luftreinhalt Richtlinie für Feinstaub im Jahr 2005 bereits an mehr als 35 Tagen überschritten?

Auf der Basis vorläufiger, durch die Länderbehörden noch nicht endgültig geprüfter Messergebnisse wurden bis 9. Mai an Messstellen in einzelnen Straßen in Berlin, Braunschweig, Dortmund, Dresden, Düsseldorf, Hannover, Leipzig, Ludwigsburg, München, Schwäbisch Gmünd und Stuttgart an mehr als 35 Tagen Partikel-Tagesmittelwerte über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgestellt.

9. Welche rechtlichen Konsequenzen hat eine Überschreitung der Grenzwerte an mehr als 35 Tagen im Jahr?

Für den Fall, dass eine Überschreitung der Grenzwerte droht oder bereits eingetreten ist, hat die zuständige Behörde nach § 47 Abs. 2 BImSchG einen Aktionsplan aufzustellen, der festlegt, welche Maßnahmen kurzfristig zu ergreifen sind. Darüber hinaus hat die zuständige Behörde nach § 45 Abs. 1 BImSchG die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um die Einhaltung der Immissionswerte sicherzustellen.

10. Welche fachlichen Gründe rechtfertigen die Festlegung der 35-Tage-Grenze?

Im Gegensatz zu Jahresmittelwerten wird die Höhe der Tagesmittelwerte häufig von nicht kontrollierbaren Ereignissen beeinflusst. Beispielsweise führen winterliche Inversions-Wetterlagen zu erheblichen Konzentrationen, die durch Maßnahmen der Behörden nicht zu beeinflussen sind. Aus diesem Grunde wäre es unverhältnismäßig, keine Überschreitungen des Tagesmittelwertes zuzulassen. In den Ratsverhandlungen über die Richtlinie einigten sich die Mitgliedstaaten auf eine zulässige Überschreitungshäufigkeit von 35 Tagen.

11. Welche Anforderungen bestehen an das Aufstellen der Messanlagen?

Werden diese in allen deutschen Städten eingehalten, so dass die Messergebnisse vergleichbar sind?

Die Kriterien für die Aufstellung von Partikel-Probenahmestellen sind in § 10 der 22. BImSchV und den dort genannten Anlagen festgelegt. Nach Anlage 2 sollen u. a. Probenahmestellen so gelegt werden, dass „Daten zu Bereichen ... gewonnen werden, in denen die höchsten Konzentrationen auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der der Mittelungszeit des betreffenden Immissionsgrenzwertes Rechnung trägt.“

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse darüber vor, ob diese Kriterien in allen deutschen Städten eingehalten werden, so dass die Messergebnisse vergleichbar sind. Zuständig für die Kommunalaufsicht sind die Bundesländer.

12. Trifft es zu, dass der Bundesrat im Juni vergangenen Jahres bei der Zustimmung zur zweiundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (22. BImSchV) die Bundesregierung angesichts der absehbaren Überschreitungen aufgefordert hat, in Brüssel vorstellig zu werden, um die Grenzwerte bzw. die Einführungsfristen zur Sprache zu bringen?

Wenn ja, wie hat die Bundesregierung hierauf konkret reagiert?

Ja, das trifft zu. – Die Bundesregierung ist der Aufforderung des Bundesrates nicht nachgekommen. Da zahlreiche Untersuchungen zeigen, dass Partikel Gesundheitsschäden und das Ansteigen der Sterblichkeitsrate verursachen können (Einzelheiten siehe Antworten auf die Fragen 47 bis 50), dürfen die Grenzwerte für Partikel nicht zur Disposition gestellt werden.

Weitere Informationen hierzu hat das Bundesumweltministerium u. a. auf seiner Luftreinhalteungswebpage veröffentlicht:

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

13. Was hat die Bundesregierung diesbezüglich unternommen, und wie ist die Aussage des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin, zu verstehen, dass er bei der jetzt eingetretenen Problematik auf das Subsidiaritätsprinzip vertraut (vgl. Handelsblatt vom 12. Oktober 2004)?

Zum ersten Teil der Frage wird auf die Antwort auf Frage 12 verwiesen.

Mit der Aussage des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin im Handelsblatt vom 12. Oktober 2004, dass die EU-Rahmenrichtlinie „ein Musterbeispiel an Subsidiarität und klarer Gesetzgebung“ sei, wird verdeutlicht, dass die Luftqualitätsrichtlinien dem im EG-Vertrag festgelegten Subsidiaritätsprinzip entsprechen und eine klare Begrenzung bei der Ausübung von Zuständigkeiten zwischen der EU und den Mitgliedstaaten vorsehen. Dies gilt auch für die nationale Gesetzgebung, die die vom Grundgesetz vorgegebene Kompetenzverteilung zwischen Bund und Ländern berücksichtigt. Danach weist das Bundes-Immissionsschutzgesetz die Verantwortung zur Einhaltung der Grenzwerte den Ländern zu. Sie sind nach § 47 Abs. 4 BImSchG in der Pflicht, Maßnahmen entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Grenzwerte beitragen. Nach § 47 Abs. 6 BImSchG müssen die in den Plänen festgelegten Maßnahmen durch Anordnungen oder sonstige Entscheidungen der zuständigen Träger der öffentlichen Verwaltung nach dem BImSchG oder nach anderen Rechtsvorschriften durchgesetzt werden.

14. Welche Bedeutung haben austauscharme Wetterlagen für die Feinstaubbelastung?

Bei winterlichen, windschwachen Hochdruckwetterlagen, die in der Regel auch mit Temperaturinversionen verbunden sind, wird der Austausch der Luft stark eingeschränkt und nicht selten auf eine Schicht von weniger als 1000 m in der Vertikalen begrenzt. Dauern solche Wetterlagen mehrere Tage an, kann es innerhalb der unteren Schicht der Atmosphäre zu einer Anreicherung von Partikeln kommen. Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

15. In welchem Umfang fallen die in den ersten drei Monaten dieses Jahres in München, Stuttgart, Frankfurt und Berlin gemessenen Überschreitungen des Tagesmittelwerts von 50 Mikrogramm mit austauscharmen Wetterlagen zusammen, und welche Höchstwerte wurden bei diesen Überschreitungen gemessen?

Im betrachteten Zeitraum traten in München, Frankfurt und Berlin mehr als 70 Prozent der Überschreitungstage während austauscharmer Wetterlagen auf. An der am stärksten belasteten Station in Stuttgart waren etwa 50 Prozent der Überschreitungen mit austauscharmen Wetterlagen verbunden. Die Konzentrationen lagen dabei über 100 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Der absolute Höchstwert wurde in Berlin mit 152 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen.

16. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die in der europäischen Richtlinie geforderten Grenzwerte einzuhalten?

Die Bundesregierung hat in Anbetracht des hohen Niveaus der Partikel-Hintergrundbelastung im Rahmen eines Gesamtkonzepts vielfältige Anstrengungen unternommen, um die Belastungen dauerhaft zu verringern – vgl. hierzu auch die Antwort auf Frage 5.

Insbesondere folgende Initiativen und Maßnahmen werden mittel- und langfristig zur lokalen und großräumigen Absenkung der PM10-Belastung in Deutschland und in ganz Europa beitragen:

Die Bundesregierung setzt sich auf europäischer Ebene für die weitere Verschärfung der EU-Abgasgrenzwerte von Pkw und Lkw ein.

Bei den Diesel-Pkw hat die EU-Kommission auf Initiative der Bundesregierung Anfang dieses Jahres bereits als Grundlage für nationale Fördermaßnahmen einen Partikelwert von 5 mg/km vorgelegt. Auf dieser Grundlage hat die Bundesregierung am 11. Mai einen Gesetzentwurf zur steuerlichen Förderung von besonders partikelreduzierten Personenkraftwagen bei Neu- und Altfahrzeugen beschlossen und dem Bundesrat zugeleitet.

Hinsichtlich Minderung der Partikelemissionen aus Lkw hat die Europäische Kommission zugesagt, einen Vorschlag für eine weitere Grenzwertstufe Euro-VI zur Verschärfung der bestehenden Lkw-Abgasanforderungen für Partikel und Stickstoffoxide vorzulegen. Auch der Kommissionsvorschlag zur Grenzwertstufe Euro-5 für Pkw ist zz. in Vorbereitung.

Zudem wurden erfolgreich Änderungen der Eurovignetten-Richtlinie verhandelt, wonach die emissionsbezogene Spreizung der Lkw-Maut erhöht werden kann.

Die Bundesregierung hat etliche finanzielle Lenkungsinstrumente eingeführt, die weiter wirken:

- Steuerliche Förderung emissionsarmer und -freier Kraftfahrzeuge (emissionsbezogene Kfz-Steuer)
- Steuerliche Förderung von schwefelfreien und alternativen fossilen sowie regenerativen Kraftstoffen
- Einführung der emissionsbezogenen Lkw-Maut in Deutschland seit Januar 2005.

Diverse Förderprojekte im öffentlichen Personen Nahverkehr, die der Grenzwerteinhaltung dienlich sind, unter Wahrung der grundsätzlichen Finanzierungszuständigkeit der Länder. Angestoßen durch die Bundesregierung kam es außerdem zur Selbstverpflichtung der deutschen Automobilindustrie, ab 2008/2009 alle neu zugelassenen Diesel-Pkw mit Partikelfilter auszurüsten.

Umfangreiche Maßnahmen im Bereich der Landwirtschaft werden zur weiteren Verringerung der für die sekundäre Partikelbildung wichtigen Vorläuferstoffe, Stickstoffoxide und Ammoniak, beitragen. Dabei handelt es sich u. a. um die Senkung der Bestandsdichte, verstärkte Grünlandförderung, Förderung des ökologischen Landbaus mit Festmisteinsatz, Förderung von Ausbringetechniken bei der Düngung, Empfehlungen der guten fachlichen Praxis und Erarbeitung von Standards zur Anwendung des Standes der Technik für kleinere Betriebe.

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

17. Warum hat die Bundesregierung bisher kein abgestimmtes, langfristiges Gesamtkonzept zur Reduzierung der Feinstaubbelastungen vorgelegt?

Zur Bekämpfung der Gesundheitsgefahren durch Partikel hat die Bundesregierung im Rahmen einer abgestimmten Gesamtanalyse des Problems eine Vielzahl von Instrumenten geschaffen und Maßnahmen zur großräumigen Partikelreduzierung auf den Weg gebracht (vgl. die BMU webpage:

<http://www.bmu.de/luftreinhaltung/aktuell/aktuell/1704.php> und vgl. die Antwort auf Frage 16).

Mit dem „Nationalen Programm zur Einhaltung von Emissionshöchstwerten für bestimmte Luftschadstoffe“ im Jahre 2003 wurde ein Maßnahmenpaket zur weiteren Senkung der für die Bildung sekundärer Partikel verantwortlichen Vorläuferstoffe (Schwefeldioxid, Stickstoffoxide, flüchtige organische Verbindungen und Ammoniak) vorgelegt.

Da das Bundes-Immissionsschutzgesetz die Verantwortung zur Einhaltung der Grenzwerte den Ländern zuweist (s. auch Antwort zu Frage 13), wäre ein weitergehendes bundesweites Konzept zur Feinstaubreduzierung erst dann sinnvoll und zielführend, wenn die den Ländern zur Verfügung gestellten Instrumente im Rahmen eines aufzustellenden Luftreinhalteplanes nicht ausreichen würden, die Grenzwerte auf Dauer einzuhalten.

18. Wird die Bundesregierung demnächst noch ein solches Konzept vorlegen?

Wenn ja, bis wann?

Wenn nein, warum nicht?

Maßnahmen, die über die bisher eingeleiteten (siehe vorangegangene Antworten) hinausgehen, sind mit weiteren erheblichen Eingriffen in Industrie und Gewerbe und das private Lebensumfeld verbunden. Daher lässt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im Rahmen eines Forschungsvorhabens die Luftreinhalte- bzw. Aktionspläne der Länder auswerten um festzustellen, ob zusätzliche Maßnahmen von Bundeseite erforderlich sind.

19. Welche Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffen haben die Städte und Kommunen bisher nach den Informationen der Bundesregierung bereits ergriffen?

Welche sind in Planung?

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen enthalten die von den Ländern erarbeiteten Luftreinhaltepläne zahlreiche Maßnahmen in den Hauptverursacherebereichen Verkehr, stationäre Anlagen, Haushalte und Kleinverbraucher. Die Spannbreite geht von geplant bis bereits umgesetzt. Beispiele im Verkehr sind Fahrverbote in unterschiedlicher Ausgestaltung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, die Erhöhung von Parkgebühren, die Verkehrslenkung mittels bestehender Umgehungsstraßen, die Verlagerung auf umweltschonendere Verkehrsmittel, die Verbesserung der City-Logistik und die Sanierung der Fahrbahnoberfläche. So plant die Stadt Hagen z. B. eine immissionsgesteuerte Verkehrslenkung für Lkw, die beispielgebend für andere Kommunen werden könnte.

Das Bundesumweltministerium fördert das Projekt im Rahmen des Umweltforschungsplans.

Im Bereich der stationären Anlagen ist für die Bundesländer ein hoher Spielraum gegeben. In den Luftreinhalteplänen werden genannt, die Durchsetzung der Anforderungen der 13. und 17. BImSchV und der TA Luft, der Einsatz von Kraft-Wärme-Koppelung, die Brennstoffsubstitution in Richtung Erdgas, der Vollzug lokaler Brennstoffverordnungen, Maßnahmen an Baustellen und die Stilllegung veralteter Anlagen. Allerdings werden die Kommunen bei ihren Maßnahmen die Situation des in den Innenstädten angesiedelten Gewerbes und mögliche Verlagerungseffekte (Flächenverbrauch auf der „Grünen Wiese“) zu berücksichtigen haben.

20. Hat die Bundesregierung Kenntnis, welche Kosten durch diese Maßnahmen entstehen?

Wo würden diese Kosten anfallen und durch wen müssen sie finanziert werden?

Angaben zu Kosten von emissionsmindernden Maßnahmen finden sich in den Luftreinhalteplänen nur vereinzelt.

Beispielsweise führt die bei Frage 19 genannte dynamische Verkehrslenkung zu Kosten in Höhe von mehr als 2 Mio. Euro, die gemeinsam von der Stadt Hagen und dem Land Nordrhein-Westfalen finanziert werden müssen. Die Stadt München gibt die Kosten für einen Tunnel Ost mit 320 Mio. Euro und Südwest mit 310 Mio. Euro an. Die Stadt Hannover beziffert die Kosten für die Umlenkung des Schwerlastverkehrs aus der Göttinger Straße auf 2,5 Mio. Euro. Die Stadt Erfurt plant für die Förderung des Rad- und Fußwegverkehrs jährlich einen Betrag von 20 000 Euro ein. Sie hat bisher bereits u. a. 100 000 Euro für Pfortnerampeln und Grüne Welle investiert.

Gegenüber den Kosten emissionsmindernder Maßnahmen gilt es jedoch auch den volkswirtschaftlichen Nutzen zu berücksichtigen, so wurde jüngst eine im Auftrag der Europäischen Kommission erstellte Cost-Benefit-Analyse vorgelegt, die auf erhebliche Ersparnisse hinweist. Diese Studie ist einsehbar über:

http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/cafe_baseline/library?l=/cafe_steering_groups/steering_21-22_february&vm=detailed&sb=Title.

21. Sind der Bundesregierung bereits Klagen von Bürgern vor den Verwaltungsgerichten auf Einhaltung der EU-Luftreinhalt Richtlinie bekannt?

Wenn ja, wie viele und vor welchen Gerichten?

Der Bundesregierung sind – Stand 28. April 2005 – Rechtsbehelfe vor den Verwaltungsgerichten wegen der Feinstaubbelastung in den Städten Berlin, Stuttgart und München bekannt. Aktuelle Situation hinsichtlich München ist, dass am 27. April 2005 die Anträge auf vorläufigen Rechtsschutz wegen Überschreitung der Grenzwerte der 22. BImSchV durch das dortige Verwaltungsgericht abgewiesen wurden. Laut vorliegenden Informationen sind weitere Klagen in Vorbereitung. Im Übrigen ist festzustellen, dass es in Deutschland keine bundesweit geführte Justizstatistik über anhängige Verfahren bei den Gerichten der Länder gibt. Die Datenbasis ist aus diesem Grunde unsicher.

22. Wie bewertet die Bundesregierung diese Klagen und wie schätzt sie die Erfolgsaussichten ein?

Die Entscheidung über Rechtsbehelfe ist den Gerichten vorbehalten, die unabhängig entscheiden.

23. In welchen Ländern der EU gibt es bisher Probleme mit der Einhaltung der Grenzwerte?

Was sind hierfür die Ursachen?

Das Umweltbundesamt hat kurzfristig in einigen ausgewählten Ländern eine Abfrage durchgeführt. Danach wurde im Jahre 2005 in Belgien, Italien, den Niederlanden und in Österreich an bestimmten Messstationen der Partikel-Tagesgrenzwert bereits überschritten. Ursachen sind der Bundesregierung nicht bekannt.

24. Hat die Bundesregierung Kenntnis, welche Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastung von den anderen EU-Mitgliedstaaten angewendet bzw. geplant werden?

Der Bundesregierung liegen Informationen über Maßnahmen zur Reduzierung der Partikel-Belastung in Belgien (Flandern), Frankreich, Griechenland, Großbritannien, Italien, Österreich, Polen, Portugal, Schweden, Spanien und Tschechien vor. In einigen dieser Staaten wurden verkehrsbeschränkende Maßnahmen (Fahrverbote für hoch emittierende Kfz) erlassen, in anderen werden solche Maßnahmen diskutiert (z. T. kontroverse Debatte in Madrid und in Österreich zur Citymaut). Darüber hinaus sind zahlreiche weitere Maßnahmen im Gespräch. Dazu zählen die Erhöhung der Parkgebühren, Fördermaßnahmen zur Nachrüstung und Neubeschaffung von Fahrzeugen der Stadtreinigung, der Verkehrsbetriebe und von Taxen sowie die steuerliche Begünstigung von Erdgas als Kraftstoff.

Für stationäre Quellen sind Maßnahmen vorgesehen, die von der Energieträgerumstellung bis zu strengeren Emissionsgrenzwerten und Nachrüstungsverpflichtungen reichen. Für Haushalte und Kleinverbraucher sind Beschränkungen beim Betrieb von Heizungsanlagen in Gebäuden erfolgt. Ferner wird die vermehrte Erdgasnutzung propagiert und auch finanziell gefördert.

25. Durch welche Maßnahmen will die Bundesregierung gewährleisten, dass bereits im Jahr 2005 die Luftqualität verbessert wird, wenn die von ihr initiierten Regelungen zur Reduzierung von Rußpartikelfiltern nach eigenen Angaben erst 2006 in Kraft treten sollen?

Der Gesetzentwurf der Bundesregierung zur Förderung von besonders partikelreduzierten Personenkraftwagen mit Dieselmotor, sieht auch die Förderung von im Jahre 2005 neu zugelassenen Diesel-Pkw und nachgerüsteten Fahrzeugen vor.

26. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung die steuerliche Förderung von Dieselautos mit Rußpartikelfiltern erfolgen?

Hält die Bundesregierung die jetzt in Aussicht gestellten Fördersätze für Neu- und Altfahrzeuge für angemessen und Erfolg versprechend, um Anreize für die Neuanschaffung eines PKW mit Rußpartikelfilter bzw. die Umrüstung eines Altfahrzeugs zu schaffen?

Die Bundesregierung schlägt für besonders partikelreduzierte Personenkraftwagen mit Dieselmotor befristete Kraftfahrzeugsteuerbefreiungen in Höhe von 350 Euro bei Erstzulassung und 250 Euro bei Nachrüstung bereits zugelassener Fahrzeuge vor. Der Förderzeitraum soll am 1. Januar 2006 beginnen und bis zum 31. Dezember 2007 dauern. Für Neufahrzeuge soll es sich um Erstzulassungen ab 1. Januar 2005 handeln, für ab 1. Januar 2005 nachgerüstete Fahrzeuge um Erstzulassungen bis zum 31. Dezember 2005. Außerdem sollen nicht besonders partikelreduzierte Neufahrzeuge 2008/2009 höher besteuert werden. Die Regelungen bedürfen vor dem In-Kraft-Treten einer Zustimmung durch die Europäische Kommission.

Die vorgesehenen Steuerbefreiungen hält die Bundesregierung unter Berücksichtigung aller Rahmenbedingungen für angemessen und Erfolg versprechend. Sie decken bis zu 50 Prozent der auf die Partikelminderungstechnik entfallenden Kosten.

27. Welche finanziellen Auswirkungen sind damit jährlich insgesamt verbunden?

Die Bundesregierung erwartet ein Fördervolumen von insgesamt rd. 1,2 Mrd. Euro. Diese Summe ist geringer als die höheren Kraftfahrzeugsteuereinnahmen der Länder, die aus der stetigen Zunahme der Zahl von Personenkraftwagen mit Dieselmotor resultieren.

28. Wurden Gespräche mit den Bundesländern über die Finanzierung dieser Steuerförderung geführt?

Wenn ja, welche Ergebnisse wurden erzielt?

Wenn nein, wann sollen entsprechende Gespräche stattfinden?

Gespräche über die Finanzierung einer kraftfahrzeugsteuerlichen Förderung besonders partikelreduzierter Personenkraftwagen mit Dieselmotor wurden auf unterschiedlichen Ebenen zwischen Bund und Ländern geführt. Das letzte Gespräch auf der Arbeitsebene der Finanzressorts fand im März 2005 statt. Einvernehmliche Ergebnisse konnten dabei nicht erzielt werden.

29. Mit wie vielen Umrüstungen von Dieselfahrzeugen rechnet die Bundesregierung im möglichen Förderungszeitraum bis Ende 2007?

Welchen Anteil erfasst dies am Bestand der Dieselfahrzeuge in Deutschland insgesamt?

Grundsätzlich kann eine Vielzahl von Diesel-Pkw-Typen mit Partikelfiltern nachgerüstet werden. Wie viele Fahrzeuge letztlich nachgerüstet werden und für wie viele Fahrzeug-Typen Filter angeboten werden, hängt u. a. von den noch nicht endgültig beschlossenen technischen Anforderungen, den Fördersätzen und der Strategie der Anbieter bezüglich der Marktpotentiale und Stückzahlen ab. Das Umweltbundesamt geht davon aus, dass vorrangig Filter für EURO 2, 3 und 4 Fahrzeuge angeboten werden. Diese Fahrzeuge stellen zusammen einen Anteil von 75 Prozent am Bestand der Diesel-Pkw in Deutschland.

Die Bundesregierung geht entsprechend ihrem Gesetzentwurf zur Förderung besonders partikelreduzierter Personenkraftwagen von maximal 1,55 Mio. Nachrüstungen von 2005 bis 2007 aus.

30. In welchem Maße wird es nach Einschätzung der Bundesregierung möglich sein, Dieselfahrzeuge während der geplanten, zweijährigen Zeitspanne der steuerlichen Begünstigung von 2006 bis 2007 mit Rußpartikelfiltern auszustatten?

Die Bundesregierung geht für den Zeitraum 2005 bis 2007 von insgesamt etwa 2,3 Mio. erstmals in den Verkehr kommenden besonders partikelreduzierten Personenkraftwagen mit Dieselmotor aus. Die Anzahl der Nachrüstungen wird zz. auf insgesamt 1,55 Mio. geschätzt.

31. Wie bewertet die Bundesregierung den Nachteil für Kraftfahrzeughalter, die zum Beispiel auf Grund von Lieferschwierigkeiten nicht innerhalb dieser Frist ihr Auto mit einem Rußpartikelfilter ausstatten können?

Mit dem Jahr 2005 wird eine Übergangsfrist eingeräumt (vgl. Antwort zu Frage 25). Sinn der steuerlichen Förderung ist es u. a., eine möglichst rasche Umstellung beim Neukauf vom Diesel-Pkw auf den Kauf von Rußfilter-Fahrzeugen zu erreichen. Es ist nicht die Absicht der Bundesregierung, diese Entwicklung durch eine weitere abzuschwächen.

32. Wie hoch liegen die Kosten für einen Rußpartikelfilter und mit welchen Gesamtkosten müssen die Halter bei der Umrüstung eines Altfahrzeugs rechnen?

Für die Umrüstung von Altfahrzeugen kommen überwiegend so genannte offene Filtersysteme in Frage, für die Preise zwischen 400 und 600 Euro erwartet werden.

33. Wie stark steigen die Kosten für einen Neuwagen, der mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet wurde?

Die Listenpreise von Diesel-Pkw mit Partikelfilter (Wirkungsgrad > 90 Prozent) liegen etwa 600 bis 700 Euro über Diesel-Pkw ohne Filter, sofern der Filter als Option angeboten wird. In vielen Fällen gibt es die Partikelfilter als Serienausstattung ohne erkennbaren Mehrpreis.

34. Gibt es mit Blick auf die austretenden Feinstäube Unterschiede zwischen Fahrzeugen, die mit Diesel bzw. Bio-Diesel betrieben werden?

Wenn ja, welche?

Beim Einsatz von Biodiesel statt Diesel sinken die Partikelemissionen laut Sachverständigen-Rat für Umweltfragen um 30 bis 40 Prozent (Partikelmasse) – laut Untersuchungen der Bundesforschungsanstalt für Landwirtschaft (Prof. Munack) sowie der FH Coburg (Prof. Krahl) sogar um bis zu 60 Prozent. Zudem ist die Mutagenität der Restpartikel deutlich geringer als bei der Verwendung fossiler Dieseldieselkraftstoffe. Durch die Verwendung von Biodiesel ist eine erhebliche Partikel-Reduzierung daher bereits ohne Partikelfilter möglich.

Geeignete Partikelfilter für den Biodieseleinsatz (CRTplus Partikelfilter) sind für den Schwerlastverkehr bereits praxistauglich vorhanden. Wegen ihrer relativen Baugröße bereitet der Einsatz im Pkw-Bereich jedoch noch Schwierigkeiten. Zudem können die für Diesel entwickelten Partikel-Filterssysteme nicht ohne Bedenken eingesetzt werden. So wird z.z. in einem Langzeitversuch überprüft, ob herkömmliche Partikelfilter auch bei Biodiesel verwendet werden können, da der Verdacht der Unverträglichkeit von Biodiesel mit dem Filtermaterial besteht. Künftig sind aber auch für den Pkw-Bereich viel versprechende Entwicklungen möglich.

Die Stickstoffoxidemissionen können beim Einsatz von Biodiesel in für Diesel entwickelte Motoren steigen und über zulässige Abgasgrenzwerten liegen. Diese Erhöhung der NO_x-Emission hängt jedoch von der Motoreinstellung ab. VW hat gezeigt, dass durch den Einsatz eines Biodieselsensors, der das Motormanagement an den Treibstoff anpasst, Euro-4-Werte auch in diesem Bereich problemlos eingehalten werden können. VW wird den Sensor künftig als Sonderausstattung im Rahmen eines Biodieselpaketes anbieten.

35. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirksamkeit der angebotenen Rußpartikelfilter mit Blick auf die mögliche Beschädigung der Systeme durch eine längere Dauerbelastung?

Liegen der Bundesregierung hierzu aktuelle und belastbare Informationen vor?

Partikelfilter als Serienprodukt ab Werk sind dauerhaftbar, da sie den Anforderungen zur Dauerhaltbarkeit des gesamten Abgassystems der Abgasrichtlinie unterliegen. Nachrüstsysteme weisen ihre Haltbarkeit und Wirksamkeit im Rahmen des Nachweises der Förderfähigkeit nach.

36. Welche Folgen hat ein nicht mehr funktionierendes Filtersystem auf den Ausstoß von Feinstaub?

Sind höhere Belastungen der Umwelt zu erwarten als bei einem Fahrzeug, das mit einer älteren, aber vollfunktionsfähigen Abgasanlage ausgerüstet ist?

Fahrzeuge mit defekten Partikelfiltern emittieren maximal eine Partikelmenge in Höhe des Ausgangszustandes vor der Filter-Nachrüstung.

37. Wie erklärt die Bundesregierung, dass nach eigenen Angaben von den rund 21 000 mit Dieselmotoren betriebenen Fahrzeugen, die sie unterhält, nur knapp 500 Fahrzeuge mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet sind?

Die Bundesregierung hat zum Zeitpunkt der Beschaffung auf Fahrzeuge mit besten Abgasemissionen zurückgegriffen. Die Ausrüstung mit Rußpartikelfiltern ist keine gesetzliche Forderung und erfolgt freiwillig serienmäßig seitens der deutschen Fahrzeugindustrie erst seit Beginn dieses Jahres. Deshalb können auch erst seit Januar 2005 Dieselfahrzeuge mit Rußpartikelfiltern beschafft werden.

38. Welche Auswirkungen hat diese geringe Ausstattung mit Rußpartikelfiltern auf die Vorbildfunktion der Bundesregierung?

Die Bundesregierung kommt ihrer Vorbildfunktion in der Weise nach, dass sofort nach der serienmäßigen Markteinführung des Rußpartikelfilters Dieselfahrzeuge mit dieser Ausstattung beschafft werden. Bereits vor der industriellen standardmäßigen Ausrüstung der Fahrzeuge mit Rußpartikelfiltern hat das Bundesumweltministerium im Rahmen der Beschaffungen im Jahr 2004 seine Dieselfahrzeuge als Sonderausstattung mit Rußpartikelfiltern ausstatten lassen.

39. Wann plant die Bundesregierung, die rund 1600 Dieselfahrzeuge unter ihren Dienstfahrzeugen, die bisher noch keinen Rußpartikelfilter haben, mit einem Rußpartikelfilter auszustatten?

Wie in Frage 37 richtig dargestellt, verfügt die Bundesregierung über rund 21 000 Dieselfahrzeuge. Zum Zeitpunkt der Beantwortung der Kleinen Anfrage Bundestagsdrucksache 15/4688 waren davon 485 mit Rußpartikelfiltern ausgestattet. Hinsichtlich der nachträglichen Ausrüstung von noch nicht mit Rußpartikelfiltern ausgestatteten Dieselfahrzeugen wird auf die Antwort zur Frage 5 der o. a. Bundestagsdrucksache verwiesen. Bei verbreiteten Leasingfahrzeugen spielt die Frage der Risikotragung für den Fahrzeug-Restwert bei den Einzelfallentscheidungen eine wichtige Rolle.

40. Welchen Beitrag können alternative Antriebsformen, wie zum Beispiel Hybridantriebe, zur Reduzierung der Feinstaubbelastung leisten?

Hybridantriebe werden auch in den nächsten Jahren nur von ganz wenigen Herstellern angeboten werden und nur in sehr geringen Stückzahlen im Verkehr sein. Eine kurzfristige und relevante Reduzierung der Feinstaubbelastung ist deshalb durch diese Technik nicht zu erwarten. Einen Beitrag kann allerdings – insbesondere in Ballungsgebieten – der Erdgasantrieb als partikel- und stickoxidemissionsarme sowie wirtschaftliche Alternative zum Dieselantrieb, der auch bei den Kohlendioxidemissionen Vorteile bietet, leisten. Auf die Antworten zu den Fragen 5 und 16 wird verwiesen.

41. Gibt es ökologische und sachliche Gründe, die eine steuerliche Ungleichbehandlung der beiden Fahrzeugtreibstoffe Erdgas und Autogas rechtfertigen (die Steuerbefreiung von Erdgas ist bis 2020 verlängert worden, die Steuerbefreiung von Autogas läuft 2009 dagegen aus)?

Wenn ja, welche sind dies?

Wenn nein, warum wird diese Differenzierung vorgenommen?

Die Bundesregierung verweist auf ihre Antworten in den Bundestagsdrucksachen 15/988, dort Frage 23, 15/1040, dort Frage 21, 15/1556, dort Frage 37 und 15/3877, dort Frage 23. Zudem kommt der TÜV Saarland in seiner Analyse „Kohlenstoffdioxidemissionen von gasbetriebenen Personenkraftfahrzeugen mit allgemeiner Betriebserlaubnis oder EU-Typgenehmigung“ vom März 2005 bei einer vollständigen Prozesskettenbetrachtung von der Kraftstoffgewinnung bis zur erbrachten Transportleistung des Fahrzeugs („Well-to-wheel“) zu der Einschätzung, dass die derzeit angebotenen Erdgasfahrzeuge einen Vorteil bei den Kohlendioxidemissionen von 11 Prozent gegenüber Flüssiggasfahrzeugen haben.

42. Plant die Bundesregierung, die steuerliche Ungleichbehandlung der Fahrzeugtreibstoffe Erdgas und Autogas zu beseitigen?

Wenn ja, wann wird sie hierfür einen entsprechenden Gesetzentwurf vorlegen?

Die Bundesregierung verweist auf ihre Antwort auf die Frage 14 in der Bundestagsdrucksache 15/4975.

43. Wie wird in den anderen EU-Mitgliedstaaten mit der Ankündigung einer Euro-5-Norm für 2010 durch die Europäischen Kommission umgegangen?

Gibt es dort bereits Pläne zur vorzeitigen, freiwilligen Erfüllung der Euro-5-Grenzwerte?

Bisher hat die Kommission keinen Euro-5-Grenzwertvorschlag unterbreitet. Der vorgelegte Partikelwert von 5 mg/km ist eine Grundlage für nationale Fördermaßnahmen speziell zur Partikelminderung im Vorfeld einer Euro-5-Norm. Dieser Wert wird auch in anderen EU-Mitgliedstaaten der Förderung von partikelarmen Pkw zugrunde gelegt.

44. Was tut die Bundesregierung, um den Bau von Umgehungsstraßen zu beschleunigen?

Der Bau von Ortsumgehungen im Zuge von Bundesfernstraßen ist ein Schwerpunkt bei den Investitionen in das Bundesfernstraßennetz. Im Berichtsjahr 2003 (siehe Bundestagsdrucksache 15/4609 vom Dezember 2004 „Straßenbaubericht 2004“) wurden bundesweit 55 Teil-Verkehrseinheiten von Ortsumgehungen mit einer Länge von insgesamt rund 197 Kilometern für den Verkehr freigegeben. Insgesamt wurden im Berichtsjahr für den Bau von Ortsumgehungen rund 737,2 Mio. Euro ausgegeben (siehe Tabelle 4 im Text, S. 34). Die einzelnen Projekte können der Tabelle 5, Seite 80 bis 95, im Anhang des Straßenbauberichts 2004 des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entnommen werden.

Es ist jedoch im Einzelfall zu prüfen, ob durch den Bau von Umgehungsstraßen die Partikel-Emissionen tatsächlich reduziert werden können. Bei der Abwägung über einen kostenintensiven Bau von Umgehungsstraßen müssen darüber hinaus viele andere Belange und Kriterien geprüft werden, damit die Umweltbilanz nach Realisierung des Straßenneubaus tatsächlich positiv ausfällt.

45. Plant die Bundesregierung weitere gesetzgeberische Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, die auch schwere Nutzfahrzeuge oder Busse mit einbeziehen?

Wenn ja, welche Regelungen sind kurz- bzw. mittelfristig geplant?

Nicht zuletzt auf Druck der Bundesregierung hat die EU-Kommission erklärt, schnellstmöglich einen Richtlinienvorschlag zur weiteren Verschärfung der Abgasgrenzwerte für Lkw (Abgasstufe Euro Stufe VI) vorzulegen.

Bundesminister Dr. Manfred Stolpe hat vorgeschlagen, die bereits bestehende Möglichkeit der Differenzierung der Lkw-Mautsätze nach Emissionsklassen so fortzuentwickeln, dass dem Anliegen der Reduzierung von Rußpartikeln noch stärker als bisher Rechnung getragen wird. Die konkrete Ausgestaltung einer stärkeren Maut-Spreizung wird derzeit erarbeitet.

Am 21. April 2005 gelang es auf europäischer Ebene dem Rat (Verkehr) eine politische Einigung zur Revision der sog. Eurovignetten-Richtlinie zu erzielen. Danach kann u. a. die Spreizung der emissionsbezogenen Lkw-Maut verdoppelt werden. Die Bundesregierung wird prüfen, inwiefern die nach Abschluss des europäischen Gesetzgebungsverfahrens gegebene Spreizungsmöglichkeit für eine noch stärkere Spreizung der Lkw-Maut genutzt werden kann.

Darüber hinaus beabsichtigt die Bundesregierung, eine Verordnung nach § 40 Abs. 3 BImSchG vorzulegen, die eine Kennzeichnung von Nutzfahrzeugen und Pkw, die anspruchsvolle Emissionsanforderungen einhalten, ermöglicht. Gekennzeichnete Fahrzeuge können von Verkehrsbeschränkungen oder -verboten ganz oder teilweise ausgenommen werden. Damit wird ein zusätzlicher Anreiz für die Nachrüstung geschaffen.

46. Wie bewertet die Bundesregierung den Beitrag des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur Reduzierung des Feinstaubes?

Was tut die Bundesregierung in diesem Zusammenhang?

Ein umweltgerechter ÖPNV, der sich auf eine emissionsarme Fahrzeugflotte stützt, liefert nach Auffassung der Bundesregierung einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen. Der Bund stellt daher Finanzmittel für qualitätsverbessernde Maßnahmen im ÖPNV, einschließlich Maßnahmen zur Senkung der Fahrzeugemissionen, bereit. Darüber hinaus hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit in den vergangenen Jahren verschiedene Projekte im Bereich ÖPNV mit Blick auf die Luftqualitätsgrenzwerte initiiert und gefördert. Hervorzuheben ist insbesondere das Projekt „Anspruchsvolle Umweltstandards im ÖPNV-Wettbewerb“. Mit diesem Projekt konnte nachgewiesen werden, dass anspruchsvolle Umweltstandards bei ÖPNV-Bussen – auch im Hinblick auf den ab 2010 geltenden EU-Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid – nicht nur umweltpolitisch notwendig, sondern mit Erdgas- und Dieselantrieb auch technisch möglich und betriebswirtschaftlich sinnvoll sind.

Es wird zu prüfen sein, ob es gleichwohl weiterer Anreize und Initiativen bedarf, damit dies kurzfristig in der Beschaffungspraxis des ÖPNV Berücksichtigung findet.

47. Welches Ausmaß haben nach der Einschätzung der Bundesregierung Rußpartikel auf die Gesundheit der Bevölkerung, insbesondere auf die Mortalität?

Eine Zuordnung der Wirkungen zu bestimmten Bestandteilen des Staubes ist noch Gegenstand der Forschung. Für die Mortalität hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) Berechnungen bekannt gegeben, nach denen die Lebenserwartung der Bevölkerung in Deutschland durch die Partikel-Belastung um durchschnittlich etwa 10 Monate vermindert wird. In welchem Ausmaß sich Rußpartikel auf die Gesundheit der Bevölkerung auswirken wurde hierbei nicht gesondert untersucht.

48. Welche epidemiologischen Daten bzw. Studien über die gesundheitsschädlichen Wirkungen von Rußpartikeln liegen der Bundesregierung vor?

Der Bundesregierung liegen eine Reihe von Daten und Studien insbesondere der Weltgesundheitsorganisation vor, die sich – u. a. auch im Auftrag der Europäischen Kommission – intensiv mit Fragen der Gesundheitsschädlichkeit von Feinstaub, zu dem auch entsprechende Rußpartikel zählen, befasst hat. Die folgende Internetseite der WHO enthält eingehendere Informationen:

<http://www.euro.who.int/air>. – Informationen zu Forschungsprojekten finden sich auch unter <http://www.healtheffects.org/pubs.htm>.

Als weitere Beispiele seien genannt:

Arbeitsgruppe „Wirkungen von Feinstaub auf die menschliche Gesundheit“ der Kommission Reinhaltung der Luft im VDI und DIN (2003): Bewertung des aktuellen Kenntnisstandes zur gesundheitlichen Wirkung von Partikeln in der Luft“, Studie im Auftrag des BMU, 57 S.

Heinrich, J., Grote, V., Peters, A. & Wichmann, H.-E. (2002): Gesundheitliche Wirkungen von Feinstaub: Epidemiologie der Langzeiteffekte; Umweltmed. Forsch. Praxis 7 (2) 91 bis 99

Peters, A., Heinrich, J., Wichmann, H.-E. (2002): Gesundheitliche Wirkungen von Feinstaub – Epidemiologie der Kurzzeiteffekte; Umweltmed. Forsch. Praxis 7 (2), 101 bis 115.

49. Sind Rußpartikel für bestimmte Bevölkerungsgruppen schädlicher als für andere?

Wenn ja, worauf basiert dies Aussage?

WHO-Studien weisen darauf hin, dass Partikel – somit auch entsprechende Rußpartikel – z. B. besonders gefährlich sind für jüngere Kinder und Babys, ältere Menschen oder an Herz-Kreislauf-Erkrankungen Leidende.

Weitere Details vgl. z. B. WHO 2004: Health Aspects of Air pollution – answers to follow-up questions of CAFE, S. 29 ff.: Are there specific population groups that should be brought into special consideration?

50. Inwieweit können die Ursachen und die gesundheitlichen Folgen der Feinstaubbelastung nach Einschätzung der Bundesregierung durch den flächendeckenden Einsatz von Rußpartikelfiltern reduziert werden?

Nach einem im Auftrag des Bundesumweltministeriums von Prof. H.-Erich Wichmann erstellten Gutachten („Abschätzung positiver gesundheitlicher Aus-

wirkungen durch den Einsatz von Partikelfiltern bei Dieselfahrzeugen in Deutschland“, 2003) lässt der flächendeckende Einsatz von Partikelfiltern gegenüber der gegenwärtigen Situation eine mittlere Verlängerung der Lebenserwartung um 1 bis 3 Monate erwarten.

Bei dieser Berechnung geht das Gutachten von ca. $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Minderung der $\text{PM}_{2,5}$ – Konzentration aus – bei einer mittleren Belastung der deutschen Bevölkerung von ca. $25 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{PM}_{10}$ und ca. $15 \mu\text{g}/\text{m}^3 \text{PM}_{2,5}$. Hierbei ist bei stark durch Straßenverkehr belasteten Ortslagen von einer höheren Minderung auszugehen (vgl. die Antwort auf Frage 2).

