

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, Michael Kauch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 15/5390 –**

### **Aktivitäten der Bundesregierung bezüglich der Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Zur Umsetzung der Richtlinie 1999/30/EG des Rates über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft wurde in der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung u. a. für so genannte Feinstaubpartikel ein Immissionsgrenzwert festgelegt, der ab dem 1. Januar 2005 einzuhalten ist. Dabei darf der Immissionsgrenzwert für die Kurzzeitbelastung (50 µg/m<sup>3</sup> Luft) pro Jahr maximal 35 Überschreitungen aufweisen. Für alle Gebiete, in denen es bis zum 1. Januar 2005 zu Überschreitungen kam, muss ein Luftreinhalteplan erstellt werden, der „... langfristig Maßnahmen enthält, mit denen die Grenzwerte eingehalten werden können. Ballungsräume wie etwa das Rhein-Main-Gebiet können einen gemeinsamen Luftreinhalteplan aufstellen. Sollte nach dem 1. Januar 2005 und gegebenenfalls trotz der Umsetzung eines Luftreinhalteplans eine Überschreitung des Feinstaubgrenzwerts drohen oder eingetreten sein, besteht die Verpflichtung, so genannte Aktionspläne zu erstellen, die mithilfe von kurzfristig wirksamen Instrumenten die Immissionen unter die Grenzwerte drücken sollen. Die Aufstellung von Aktionsplänen kann von Bürgern auf dem Gerichtsweg eingeklagt werden“ (IW-Umwelt-Service Nr. 1/März 2005).

Der Bundesrat hat bereits in einer Entschließung aus dem Jahr 2004 darauf hingewiesen, dass dieser Wert in Deutschland vielfach überschritten wird und dass die Einhaltung dieses Wertes auch für die absehbarere Zukunft nicht gesichert sei. Darüber hinaus hat der Bundesrat ausgeführt, „... dass im Mittel etwa die Hälfte der Feinstaubbelastung in der Innenstadt aus Quellen außerhalb der Ballungsräume stammt. Selbst in ländlichen und in Küstenregionen kommt es zu Überschreitungen durch Ferntransport und durch natürliche Feinstaubquellen“ (Beschluss, Bundesratsdrucksache 331/04). Tatsächlich erweist sich mittlerweile die Einhaltung des Grenzwertes als überaus problematisch, was insbesondere auf der Ebene der Kommunen zu erheblichen Schwierigkeiten führt.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung ist sich der besonderen Gefährdung durch Partikel (Feinstäube) bewusst und hat daher – wie aus den folgenden Antworten hervorgeht – bereits eine Vielzahl aufeinander abgestimmter Maßnahmen ergriffen, um die Partikelkonzentration in Deutschland zu senken. Jüngstes Beispiel ist der am 11. Mai 2005 beschlossene Gesetzentwurf zur Förderung besonders partikelreduzierter Personenkraftwagen. Die Bundesregierung ist vor diesem Hintergrund der genannten Bundesratsentschließung nicht gefolgt, sich für eine Aufweichung der Grenzwerte einzusetzen.

1. Wie bewertet die Bundesregierung die derzeit in der Diskussion befindlichen Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung der Feinstaubbelastung, namentlich im Einzelnen die Vorschläge
  - a) der Einführung von Straßenbenutzungsgebühren für Fahrzeuge in den Innenstädten („City-Maut“),

Über den Einsatz der „City-Maut“ ist von den betroffenen Kommunen zu entscheiden.

- b) der Einführung von staubbelastungsabhängigen Fahrverboten und Tempolimits in den Innenstädten,

Ob Tempolimits oder Fahrverbote zur örtlichen Partikelsenkung erforderlich und geeignet sind, ist im Rahmen der Erstellung von Aktionsplänen im Einzelfall im Einvernehmen mit den zuständigen Straßenverkehrsbehörden zu ermitteln. Soweit diese Pläne Verkehrsbeschränkungen oder Verbote vorsehen, haben die Straßenverkehrsbehörden diese nach § 40 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) durchzuführen.

- c) den Einbau von nachgeschalteten Abgas-Reinigungstechniken („Dieselruß-Filter“) vorzuschreiben,

Nachgeschaltete Abgas-Reinigungstechniken sind beim gegenwärtigen Entwicklungsstand ein verfügbares Mittel zur Verminderung der Partikelbelastung. Die Bundesregierung verfolgt allerdings im Einklang mit EG-Recht eine Politik, die Abgas-Reinigungstechniken selbst nicht vorschreibt, sondern Abgasstandards. Diese Abgasstandards legen keine einzelne Technik fest, sondern überlassen es der technologischen Innovationskraft der Unternehmen, Verfahren zur Einhaltung dieser Standards zu finden. Die Europäische Kommission will bis Mitte dieses Jahres neue Vorschläge für die Euro-5-Grenzwert-Stufe für Pkw vorlegen. Vorschläge für Euro VI für Lkw sollen folgen. Kurzfristig zu erwarten sind daher europäische Vorschriften, die zu ihrer Einhaltung bei Neufahrzeugen einen Partikelfilter oder gleichwertige Techniken notwendig machen werden. Daneben hat die Bundesregierung – vgl. die Antwort zur folgenden Frage – bereits beschlossen, durch finanzielle Förderung die Nachrüstung einer wirksamen Partikelminderungstechnik voran zu bringen.

- d) den Einbau von nachgeschalteten Abgas-Reinigungstechniken („Dieselruß-Filter“) steuerlich oder auf anderem Wege durch den Einsatz öffentlicher Mittel zu fördern,

Die Bundesregierung hält entsprechende Förderungen des Einbaus von Abgas-Reinigungstechniken für gut geeignete Umsetzungsinstrumente. Das Bundes-

kabinett hat daher am 11. Mai 2005 einen Gesetzentwurf zur kraftfahrzeugsteuerlichen Förderung erstmals zugelassener und nachgerüsteter Diesel-Pkw mit wirksamen Partikelminderungssystemen beschlossen. Für den Bereich der Nutzfahrzeuge der gewerblichen Wirtschaft wurde bereits im Oktober 2004 ein entsprechender Förderschwerpunkt im ERP-Umwelt und Energiesparprogramm eingerichtet.

- e) Maßnahmen zu ergreifen bzw. zu fördern, die den Verkehrsfluss in den Innenstädten und in deren Einzugsbereichen verbessern (Verkehrsbeschleunigung beispielsweise durch verbesserte Ampelschaltungen oder „intelligente“ elektronische Verkehrsleitsysteme),

Maßnahmen zur Beschleunigung des Verkehrsflusses können in Abhängigkeit von den örtlichen und verkehrlichen Bedingungen einen merklichen Beitrag zur Minderung der Verkehrsemissionen leisten. Um belastbare Daten für derartige Maßnahmen zu erhalten, hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit entschieden, ein Vorhaben im Rahmen des Umweltforschungsplans zu vergeben. Ziel ist die wissenschaftliche Begleitung eines entsprechenden Projektes der Stadt Hagen. Dieses sieht vor, den Lkw-Verkehr in Abhängigkeit von den gemessenen Schadstoffkonzentrationen kurzfristig und zeitnah so zu steuern, dass insbesondere in hoch belasteten Gebieten deutliche Schadstoffminderungen erreicht werden.

- f) Maßnahmen zur intensiveren Stadtbegrünung sowie zur staubarmen bzw. staubvermindernden Reinigung der Fahrbahnen zu ergreifen bzw. zu fördern,

Maßnahmen wie Stadtbegrünung oder Reinigung und Instandhaltung von Fahrbahndecken tragen zur Partikelminderung bei. Abschätzungen über die Höhe der Effekte und die Geeignetheit der Maßnahmen können unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse nur von den zuständigen Behörden vorgenommen werden.

- g) die genannten Einzelmaßnahmen ggf. mit einer Förderung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu verbinden?

Ein umweltgerechter ÖPNV, der sich auf eine emissionsarme Fahrzeugflotte stützt, liefert nach Auffassung der Bundesregierung einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen. Die Bundesregierung 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.

2. Falls die Bundesregierung eine oder mehrere der genannten Maßnahmen für geeignet hält um die Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten zu reduzieren, um genau welche handelt es sich dabei und wie sollen diese auf konkret welche Weise, von wem und innerhalb welcher Zeit umgesetzt und finanziert werden?

Nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz ist es Sache der Länder, Maßnahmen zur Partikelminderung zu ergreifen. Die zuständigen Landes- oder Kommunalbehörden kennen die örtlichen Gegebenheiten und haben die Kompetenz, über geeignete Maßnahmen zu entscheiden. Zeitlich sind die Maßnahmen so zu treffen, dass sie mit den Vorgaben des geltenden Rechts im Einklang stehen. Die Finanzierungsverantwortung für Vollzugsaufgaben der Luftreinhaltung ergibt sich entsprechend aus dem Grundgesetz. Zu den in Bundeskompetenz fallenden Aufgaben wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

3. Falls die Bundesregierung die vorgenannten Maßnahmen für ungeeignet oder unpraktikabel hält, weshalb und welche konkreten Maßnahmen hält die Bundesregierung stattdessen für geeignet, um die Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten zu reduzieren und wie sollen diese auf konkret welche Weise, von wem und innerhalb welcher Zeit umgesetzt werden?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

4. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Zusammenhang mit der aktuellen Debatte über die Feinstaubbelastung auf Bundesebene gesetzgeberisch tätig zu werden?

Die Bundesregierung hat zur fristgerechten Einhaltung der Partikelgrenzwerte den Bundesländern die notwendigen Instrumente an die Hand gegeben. So hat sie im Bereich von Industrie und Gewerbe insbesondere die Großfeuerungsanlagenverordnung und die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA Luft) 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 Großfeuerungsanlagenverordnung trat am 21. Juli 2004 in Kraft. Sie legt u. a. Grenzwerte zur Emissionsverminderung von Partikel, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> und Schwermetallen aus Feuerungsanlagen fest und wird zum Einsatz von Filtersystemen nach dem fortentwickelten Stand der Technik führen. Die neue TA Luft trat am 1. Oktober 2002 in Kraft. In ihr werden für industrielle Anlagen ebenfalls höchstzulässige Konzentrationen für Partikel, SO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> 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 „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 Bundesregierung setzt sich im Rahmen des Gesamtkonzeptes zur Partikelminderung auf europäischer Ebene für die weitere Verschärfung der EU-Abgasgrenzwerte von Pkw und Lkw ein. Bei den Diesel-Pkw hat die EU auf Initiative der Bundesregierung Anfang dieses Jahres bereits als Grundlage für nationale Fördermaßnahmen einen Partikelwert von 5mg/km vorgelegt. Auf dieser Grundlage hat die Bundesregierung am 11. Mai 2005 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 nicht zuletzt auf Druck der Bundesregierung 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 zurzeit in Vorbereitung.

Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen hat vorgeschlagen, die bereits bestehende Möglichkeit der Differenzierung der Lkw-Mautsätze nach Emissionsklassen so fortzuentwickeln, dass dem Anliegen der Partikelreduzierung noch stärker als bisher Rechnung getragen wird. Die konkrete Ausgestaltung wird derzeit erarbeitet.

Am 21. April 2005 gelang es dem Verkehrsrat der EU, 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 bereitet die Bundesregierung eine Verordnung nach § 40 Abs. 3 BImSchG vor, die eine Kennzeichnung von Nutzfahrzeugen und Pkw entsprechend ihres Abgasstandards regelt. Abgasarme Fahrzeuge können von Verkehrsbeschränkungen oder -verboten ganz oder teilweise ausgenommen werden. Damit wird ein zusätzlicher Anreiz für die Nachrüstung geschaffen.

5. Wenn nein, weshalb nicht und wenn ja, welche konkreten gesetzgeberischen Maßnahmen sollen auf der Bundesebene innerhalb welches zeitlichen Rahmens ergriffen werden?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

6. Teilt die Bundesregierung die Aussage, dass Maßnahmen einer verfehlten Verkehrspolitik zu einer erhöhten Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten beitragen, indem Investitionen im Bereich des Straßenbaus (beispielsweise durch den ggf. vorgezogenen und intensivierten Bau von Ortsumgehungen) unterlassen oder verzögert wurden?

Wenn nein, weshalb nicht?

Wenn ja, welche konkreten Schlussfolgerungen leitet die Bundesregierung daraus ab?

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, S. 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.

7. Teilt die Bundesregierung die Aussage, dass Maßnahmen einer verfehlten Siedlungs- und Steuerpolitik zu einer erhöhten Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten beitragen, indem beispielsweise das Zusammenwirken von Eigenheimzulage und der so genannten Pendlerpauschale zur Wohnortverlagerung ins Umland der Städte anreizen und das Aufkommen des Berufsverkehrs dadurch erhöht wird?

Wenn nein, weshalb nicht?

Wenn ja, welche konkreten Schlussfolgerungen leitet die Bundesregierung daraus ab?

Die steuerpolitische Strategie der Bundesregierung ist darauf ausgerichtet, ökonomisch, ökologisch und unter Gerechtigkeitsgesichtspunkten fragwürdige Steuervergünstigungen und Ausnahmetatbestände abzubauen. So verbessert zum Beispiel seit dem 1. Januar 2001 die verkehrsmittelunabhängige Entfernungspauschale die einkommensteuerliche Situation der Nutzer des öffentlichen Personennahverkehrs und honoriert die Bildung von Fahrgemeinschaften. Autofahrer und diejenigen, die ihren Weg zur Arbeit zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Motorrad zurücklegen, werden in gleicher Weise entlastet. Die vorherige Kilometerpauschale hatte einseitig das Verkehrsmittel „Kraftfahrzeug“ bevorzugt. Richtig ist auch, dass die Eigenheimzulage nicht mehr zu rechtfertigen ist und deshalb abgeschafft werden muss. Die Bundesregierung plant, die dadurch frei werdenden Mittel für Projekte der Bildung, Forschung und für die Förderung von Investitionen zur Energieeinsparung an Gebäuden zu verwenden. Diesem Vorhaben hat aber der Bundesrat bislang die notwendige Zustimmung versagt.

8. Teilt die Bundesregierung die Aussage, dass die Privilegierung von Dieselmotoren (beispielsweise in steuerlicher Hinsicht sowie mit Blick auf ein- und zweistufige Abgasvorschriften) zu einer erhöhten Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten beiträgt?

Wenn nein, weshalb nicht?

Wenn ja, welche konkreten Schlussfolgerungen leitet die Bundesregierung daraus ab?

Das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung kommt im Rahmen seiner aktualisierten Fahrleistungs- und Verbrauchsrechnung (Wochenbericht 41/2004 des DIW Berlin) wie das Rheinisch-Westfälische Institut für Wirtschaftsforschung e.V. (RWI Essen) in seiner – noch nicht publizierten – Studie „Die Auswirkungen des Gesetzes zur stärkeren Berücksichtigung der Schadstoffemissionen bei der Besteuerung von Personenkraftwagen vom 18. April 1997 unter Berücksichtigung einer Umlegung der Kraftfahrzeugsteuer auf die Mineralölsteuer“ zu dem Ergebnis, dass die seit dem 1. Januar 1994 gegenüber Benzin um 18,41 Cent je Liter niedrigere Mineralölbesteuerung von Diesel und die Reform der Kraftfahrzeugsteuer 1997 zu einem überproportional steigenden Bestand von Dieselfahrzeugen geführt haben. Dieselfahrzeuge sind verbrauchsärmer und tragen insofern zu einer besseren Umweltbilanz bei. Im Hinblick auf bestehende Schadstoffemissionen tragen die Unternehmen der Automobilindustrie durch stetige Verbesserung der Antriebstechnologien zu erhöhtem Umweltschutz bei. Die Bundesregierung hat dies in ihrem Bericht zur Nationalen Kraftstoffstrategie belegt. Darüber hinaus haben die Automobilhersteller begonnen, ihre Neufahrzeuge mit Partikelfiltern auf den Markt zu bringen und Nachrüstätze für Altfahrzeuge anzubieten. Die Bundesregierung will diesen Prozess mit einer kraftfahrzeugsteuerlichen Förderung partikelarmer Dieselfahrzeuge flankieren.

9. Teilt die Bundesregierung die Aussage, dass die Einführung der so genannten LKW-Maut auf Autobahnen zu einer erhöhten Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten beiträgt, weil die Betroffenen auf Landstraßen und innerstädtische Straßen ausweichen, um der Mautpflicht zu entgehen?

Wenn nein, weshalb nicht?

Wenn ja, welche konkreten Schlussfolgerungen leitet die Bundesregierung daraus ab?

Zu eventuellen Auswirkungen der am 1. Januar 2005 eingeführten Lkw-Maut auf die Entwicklung der Partikelbelastung insbesondere in den Innenstädten liegen der Bundesregierung bislang keine Informationen vor. Zum Thema Lkw-Ausweichverkehr generell verweist die Bundesregierung auf die Antwort auf die Kleine Anfrage „Lkw-Ausweichverkehr“ (Bundestagsdrucksache 15/5209).

10. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass der Straßenverkehr lediglich mit 17 Prozent zur Feinstaubbelastung beiträgt, dass die Abgase von Diesel-PKW nur für ca. 3 Prozent des Feinstaubaufkommens in Deutschland und die Lastwagen für lediglich weitere 4 Prozent verantwortlich sind, und welche Schlussfolgerungen leitet die Bundesregierung daraus ggf. ab?

Nach vorläufigen Berechnungen des Umweltbundesamtes 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.

11. Aus welchen anderen Quellen werden Feinstaubpartikel in jeweils welchem relativen Umfang emittiert und gedenkt die Bundesregierung mit Blick auf diese Partikelemissionen tätig zu werden?

Die nachstehende Tabelle des Umweltbundesamtes zeigt die Gesamtstaubemissionen seit 1990. Der Anteil von Partikel (PM10) am Gesamtstaub betrug 2002 64,4 Prozent; beim Verkehr (ohne Abrieb) betrug der PM10-Anteil 100 Prozent, bei Industrieprozessen 60 Prozent und beim Schüttgutumschlag 20 Prozent. Diese Zahlen lassen sich nicht eins zu eins auf die Belastung der Umgebungsluft übertragen. Bezüglich der Maßnahmen der Bundesregierung wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

<b>Gesamtstaubemissionen</b>	<b>1990</b>	<b>1991</b>	<b>1992</b>	<b>1993</b>	<b>1994</b>	<b>1995</b>	<b>1996</b>	<b>1997</b>	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
Deutschland gesamt (ohne Emissionen aus Abrieb)	1883 (100 %)	973	631	461	374	270	254	249	235	229	227	216	209
Verbrennungsprozesse (ohne Verkehr)	1255 (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 (Straßen und sonstiger 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 %)

12. Welcher Anteil der regionalen oder lokalen Feinstaubpartikelimmission ist nach Kenntnis der Bundesregierung überhaupt auf menschliches Handeln (bzw. Unterlassen) zurückzuführen?

In Deutschland entstehen keine nennenswerten Partikelemissionen unabhängig von menschlichem Handeln. Eine Untersuchung von Partikelinhaltsstoffen in verschiedenen Teilen Deutschlands zeigte, dass Feinstäube aus der Erdkruste – hierunter auch Saharastaub – zwischen 3 und 7 Prozent und Seesalz im Landesinnern 2 bis 5 Prozent zur Partikelbelastung beitragen. Insgesamt ist davon auszugehen, dass etwa 90 Prozent der in Deutschland gemessenen Partikelkonzentrationen auf menschliches Handeln zurückzuführen sind.

Soweit die von der EG vorgegeben Partikel-Grenzwerte in der Luft infolge von Naturereignissen wie Saharastaub oder Seesalz überschritten werden, bestehen für die Mitgliedstaaten keine Verpflichtungen, mit Maßnahmenplänen dagegen vorzugehen.

13. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Entstehungszusammenhänge der Feinstaubbelastung lediglich zu etwa einem Drittel wissenschaftlich bekannt sind, und dass ein zwei Jahre dauernder Versuch des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme in Dresden unter anderem z. B. ergeben hat, dass es bei Staubmessungen an wenig befahrenen Stellen zu zehnmal mehr Überschreitungen der Grenzwerte gekommen ist als an einer vielbefahrenen Bundesautobahn (vgl. Artikel „Die unsichtbare Gefahr“, in: DER SPIEGEL vom 4. April 2005, S. 90)?

Die Hauptquellen der Partikel sind bekannt. Ihr Beitrag zur Belastung an bestimmten Messstellen unterscheidet sich allerdings von Standort zu Standort. Zu dieser Einschätzung kam auch das Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme in Dresden in Studien für die Länder Sachsen und Baden-Württemberg, die DER SPIEGEL zitiert. In diesen Studien zeigte sich, dass der Jahresmittelwert der Partikelbelastung an einer Messstelle der A 5 trotz doppeltem Pkw- und zehnfachem Lkw-Aufkommen nur etwa halb so hoch war wie der Mittelwert einer Leipziger Station in einer Straßenschlucht. Entsprechend häufiger kam es in Leipzig zu Grenzwertüberschreitungen des Tagesmittelwertes. Die niedrigere Belastung der Autobahnstation trotz höherem Verkehrsaufkommens wird in der Studie mit dem ungestörten Luftaustausch im Vergleich zur Leipziger Straßenschlucht erklärt.

14. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass der Rauch einer einzigen Filterzigarette soviel Feinstaub produziert wie ein 100 Minuten laufender Dieselmotor?

Aus verschiedenen Studien lässt sich ableiten, dass pro Zigarette rund 10 mg Partikel abgegeben werden. Die Emissionen eines Diesel-Pkws während 100 Minuten liegen – abhängig von Fahrweise und Betriebszustand – zwischen 2 000 und 10 000 mg, die eines Diesel-Lkws zwischen 10 000 und 20 000 mg, also deutlich höher.

15. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass eine temporär erhöhte Feinstaubbelastung maßgeblich auch auf bestimmte Wetterlagen sowie auf Sachverhalte zurückzuführen ist, die sich der Kontrolle durch die jeweils betreffende Kommune entziehen, z. B. weil es sich um ferntransportierten Staub handelt, der z. B. in benachbarten Ländern entsteht?

Erhöhte Partikelkonzentrationen werden zumeist an städtischen, vor allem an stark verkehrsbelasteten Messstationen beobachtet. Sie werden durch lokale Verkehr- und Industrieemissionen und den regionalen Hintergrund verursacht. Ohne lokale Emissionen sind hohe Partikelbelastungen seltener, aber gleichwohl festzustellen, z. B. auf Nordseeinseln. Die dortigen Belastungen sind auf natürliche Emissionen, insbesondere Seesalz, und auf Ferntransporte aus Mittel- und Westeuropa zurückzuführen (vgl. auch die Antwort zu Frage 12).

Dieser Ferntransport trägt zur allgemeinen Hintergrundbelastung bei und kann durch lokale Maßnahmen nicht beeinflusst werden. Anders ist die Situation bei so genannten Inversionswetterlagen, bei denen sich die Schadstoffe wie unter einer Glocke anreichern. Die sich anreichernden Schadstoffe werden fast ausschließlich unter dieser Glocke von Menschen erzeugt. Insofern kann in derartigen Situationen für eine Schadstoffreduzierung gesorgt werden z. B. so, wie man früher bei den so genannten Wintersmog-Verordnungen verfahren ist.

16. Hat die Bundesregierung bisher auf internationaler Ebene, insbesondere mit den benachbarten Partnerländern in der EU, bilaterale Gespräche oder Verhandlungen mit dem Ziel geführt, die betreffenden Staubbelastungen zu reduzieren?

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat am 14./15. März 2005 im Umweltbundesamt in Berlin mit allen Nachbarstaaten ein erstes Fachgespräch über den grenzüberschreitenden Partikeltransport geführt. Zu diesem Gespräch waren auch alle Bundesländer eingeladen. Grundlage für diesen Erfahrungsaustausch waren die in Artikel 8 Abs. 6 der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie 96/62/EG getroffenen Festlegungen, nach denen die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, sich in Fällen, in denen grenzüberschreitende Transporte wesentlich zur Luftschadstoffbelastung beitragen, zwecks Reduzierungsmaßnahmen untereinander unter Einbeziehung der EU-Kommission abzustimmen.

Die Gespräche werden auf bilateraler Ebene fortgeführt. Gespräche mit Tschechien (in der deutsch-tschechischen Arbeitsgruppe „Grenzüberschreitende Luftreinhaltung“) und mit Polen (in der deutsch-polnischen Nachbarschaftskommission „Umweltschutz“) sind noch im Sommer 2005 geplant. Zu diesen Gesprächen sind auch die hauptbetroffenen Bundesländer eingeladen.

Darüber hinaus wurde auf Initiative der Bundesregierung im Rahmen der Luftreinhaltkonvention der Europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN ECE) im Jahre 2004 eine Sachverständigengruppe zu Partikel mit dem Ziel ins Leben gerufen, auch über die Grenzen der EU hinaus zu verbindlichen internationalen Regelungen zur weiteren Verminderung der grenzüberschreitenden Partikelverfrachtung zu kommen.

17. Wenn nein, weshalb nicht und wenn ja, mit genau welchen Nachbarländern wurden bisher entsprechende Gespräche oder Verhandlungen mit jeweils welchen Ergebnissen geführt?

Teilnehmer an dem in der Antwort zu Frage 16 angesprochenen Fachgespräch waren Vertreter aus allen unmittelbar an Deutschland angrenzenden Staaten und aus Großbritannien. Wesentliche Ergebnisse waren:

- Ein erheblicher Anteil der Partikelbelastung in Mitteleuropa wird durch grenzüberschreitenden Ferntransport verursacht, wobei in der Regel sekundäre Partikel, die aus so genannten Vorläufergasen (z. B. SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, NH<sub>3</sub>) gebildet werden, die dominante Rolle spielen.
- Dabei ist der hemisphärische Beitrag gering (vgl. auch die Antwort zu Frage 12). Nur etwa 4 Prozent der PM<sub>2,5</sub> und 4 bis 8 Prozent der PM<sub>10</sub> in Europa stammen aus außereuropäischen Quellen. So tragen Ferntransporte aus den USA nur 0,7 µg/m<sup>2</sup> zum mittleren Belastungsniveau von 24 µg/m<sup>2</sup> in Europa bei. Die Beiträge aus Osteuropa liegen bei etwa 2 bis 4 Prozent, die aus China sind vernachlässigbar. Saharastaub trägt in Nordwesteuropa mit 1 bis 3 µg/m<sup>2</sup> zur jährlichen Partikelbelastung bei. Der Anteil von Seesalz kann in küstennahen Gebieten deutlich mehr als 10 Prozent der Belastung ausmachen, er fällt aber in küstenferneren Gebieten schnell ab.

18. Hat die Bundesregierung bisher auf nationaler Ebene insbesondere mit den betroffenen Ländern sowie den Kommunen und ihren Spitzenverbänden Gespräche oder Verhandlungen mit dem Ziel geführt, geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Staubbelastung insbesondere in den Innenstädten zu erörtern und Wege zu deren Realisierung und Finanzierung zu diskutieren?

Ja.

19. Wenn nein, weshalb nicht und wenn ja, mit genau welchen Ländern wurden bisher entsprechende Gespräche oder Verhandlungen mit jeweils welchen Ergebnissen geführt?

Am 15. Juli 2004 hatte das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die Länder zu einem Gespräch über den Stand der Erarbeitung der Luftreinhaltepläne und die geeigneten Maßnahmen zur Verringerung der Partikelbelastung eingeladen und auch in Folgegesprächen auf eine rasche Vorlage der Pläne gedrungen. Ein Ergebnis dieser Gespräche war das in der Antwort auf Frage 16 erwähnte Fachgespräch über den grenzüberschreitenden Partikeltransport.

20. Wie hoch werden nach Einschätzung der Bundesregierung die Kosten sein, welche die Kommunen für Maßnahmen zur Eindämmung des Feinstaubes zu tragen haben werden?

Angaben zu Kosten von emissionsmindernden Maßnahmen finden sich in den Luftreinhalteplänen der Länder nur vereinzelt. Beispielsweise wird die von der Stadt Hagen geplante dynamische Verkehrslenkung zu Kosten in Höhe von mehr als 2 Mio. Euro führen, 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 durch die geringere Partikelbelastung zu berücksichtigen. So wurde jüngst eine im Auftrag der Europäischen Kommission erstellte Kosten-Nutzen-Analyse vorgelegt, die auf erhebliche Ersparnisse hinweist. Diese Studie ist einsehbar über:

[http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/cafes\\_baseline/library?l=/cafes\\_steering\\_groups/steering\\_21-22\\_february&vm=detailed&sb=Title](http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/cafes_baseline/library?l=/cafes_steering_groups/steering_21-22_february&vm=detailed&sb=Title).

21. Wird sich die Bundesregierung an den Kosten beteiligen, welche den Kommunen für Maßnahmen zur Eindämmung des Feinstaubes entstehen werden?

Auf die Antworten zu den Fragen 1d, 1g und 2 wird verwiesen.

22. Wenn ja, in welcher Höhe und wenn nein, weshalb nicht?

Auf die Antwort zu Frage 21 wird verwiesen.

23. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Inkrafttreten der europäischen Feinstaubrichtlinie ergriffen, um die Entwicklung, die Erprobung und den Einsatz von Techniken zu fördern, die geeignet sind, die Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten zu verringern?

Der Bundesgesetzgeber hat mit der ökologischen Steuerreform der 14. und 15. Wahlperiode – zuletzt mit dem Gesetz zur Fortentwicklung der ökologischen Steuerreform (Bundestagsdrucksache 15/21) – die Mineralölsteuersätze für Erdgas als Kraftstoff bis zum Ende des Jahres 2020 festgeschrieben, um der beteiligten Wirtschaft Investitionssicherheit zur Markteinführung dieses Kraftstoffes zu geben, der eine partikel- und stickstoffoxidarme und zugleich wirtschaftliche Antriebsalternative zum Diesel mit gleichzeitigen Kohlendioxid-Emissionsvorteilen bietet. Der Ausbau des Erdgastankstellennetzes und des entsprechenden Fahrzeugangebotes bestätigen die Richtigkeit dieser Maßnahmen.

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit hat ferner im Rahmen der finanzverfassungsrechtlichen Möglichkeiten seit 1998 mit einer Reihe von Demonstrationsprojekten – gerade auch im Verkehrsbereich – dargestellt, wie entsprechende Technologien zur Einhaltung der europäischen Luftqualitätsgrenzwerte wirtschaftsverträglich zum Einsatz kommen können.

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung verfolgt im Forschungsprogramm Mobilität und Verkehr in einem besonderen Schwerpunkt Alternative Antriebe/Hybridkonzepte, die im Falle der Dieselmotor-Variante auch weniger Partikel im Abgas haben. Im Schwerpunkt „Minimalemission“ wurden Abgaspartikel-Messverfahren, Ruß- und Abgasreinigungs-Systeme sowie Grundlagenarbeiten für CO<sub>2</sub>-optimierte, rußfreie Dieselmotoren einschließlich Entstickung durch Reduktionsmittel-Zugabe gefördert.

Im Übrigen wird auf die Antwort zur Frage 4 hingewiesen.

24. Falls eine Technologieförderung im Sinne der vorstehenden Frage stattgefunden hat, welche Techniken wurden weshalb, in welcher Weise und mit welchen Ergebnissen gefördert?

Auf die Antwort zu Frage 23 wird verwiesen.