

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Norbert Stretz (SPD)

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt und Forsten

Feinstaub

Die **Kleine Anfrage 2451** vom 27. April 2005 hat folgenden Wortlaut:

Am 27. September 1996 hat der Europäische Rat die so genannte „Luftqualitätsrahmenrichtlinie“ verabschiedet mit dem Ziel, die Verschmutzung der Atemluft durch giftige Abgase und gesundheitsschädliche Staub- und Rußpartikel zu verringern. Die Richtlinie ist am 1. Januar 2005 in Kraft getreten.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Welche Ursachen sind für eine erhöhte Feinstaubbelastung zu nennen?
2. Wie viele Kommunen in Rheinland-Pfalz überschreiten bereits derzeit die normierten Feinstaubgrenzen und bei welchen Kommunen besteht die Möglichkeit, dass sie die Grenzen noch in diesem Jahr überschreiten?
3. Welche Maßnahmen können die betroffenen Kommunen unternehmen, um die Feinstaubbelastung zu verringern bzw. die Feinstaubgrenzen einzuhalten?
4. Welche Maßnahmen erachtet die Landesregierung als notwendig, um die Feinstaubbelastung insgesamt zu reduzieren?
5. Welche Anreizmöglichkeiten sieht die Landesregierung, damit Dieselfahrzeuge schneller mit Partikelfiltern ausgestattet werden?

Das **Ministerium für Umwelt und Forsten** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 18. Mai 2005 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Nach Angaben des Bundesumweltministeriums trugen verschiedene Emittentengruppen 2001 wie folgt zur Feinstaubbelastung in Deutschland bei:

Tabelle: Feinstaubemissionen in Deutschland im Jahr 2001

Emittentengruppe	PM 10 Feinstaub (Tonnen/Jahr)	
Industrie	66 000	(38,6 %)
Haushalte	33 000	(19,3 %)
Straßenverkehr	29 000	(17,0 %)
Kraftwerke	19 000	(11,1 %)
übriger Verkehr	16 000	(9,4 %)
Schüttgüter	8 000	(4,7 %)
Summe	171 000	

Hinzu kommen weitere, in ihrer Höhe nicht näher bestimmbare Emissionsbeiträge, z. B. natürlichen Ursprungs, aus dem Ferntransport oder aus Aufwirbelungen.

Für die Immissionsbelastung vor Ort sind die konkreten Standortbedingungen entscheidend, die im Einzelfall unterschiedlich sein können. An Verkehrsknotenpunkten der Innenstädte werden erfahrungsgemäß die höchsten Feinstaubkonzentrationen registriert. Hier spielen über die regionalen und überregionalen Einflüsse hinaus die Emissionen des lokalen Straßenverkehrs, einschließlich der nichtmotorischen Emissionen, wie Reifen- und Bremsabrieb sowie Aufwirbelungen, eine besondere Rolle. Darüber hinaus gehen hohe Feinstaubkonzentrationen in der Regel mit austauscharmen Wetterlagen einher.

Zu Frage 2:

In Rheinland-Pfalz wurden die europäischen Feinstaubgrenzwerte bisher an zwei Messstandorten überschritten:

- Messstandort Ludwigshafen-Heinigstraße
2003 und 2004: Überschreitung des Grenzwertes für das Tagesmittel.
- Messstandort Mainz-Parcusstraße
2003: Überschreitung des Grenzwertes für das Tagesmittel.

Vermutlich wird in diesem Jahr der Grenzwert für das Tagesmittel an den beiden vorgenannten Standorten sowie in den Städten Trier, Neuwied, Worms, Speyer, Pirmasens und Koblenz überschritten.

Zu Frage 3:

Bei der Überschreitung bzw. bei der Gefahr der Überschreitung von Grenzwerten können von den Kommunen die nachfolgenden Maßnahmen – untergliedert nach Zielgruppen – ergriffen werden:

Verkehr

- Verbesserte Straßenreinigung
- Optimierung des Winterstreudienstes
- Erneuerung oder Reparatur des Straßenbelags
- Verkehrsleitsysteme
- Verstetigung des Verkehrsflusses, Grüne Welle
- Einbahnstraßenregelungen
- Verkehrsleitung des Nutz- und Schwerlastverkehrs
- Erweiterung des ÖPNV-Angebotes in belasteten Gebieten
- Umgehungsstraßen
- Logistik-Konzepte im Transportwesen (City-Logistik mit Güterverteilzentren)
- Parkraummanagement, Park + Ride-Parkplätze
- Förderung der individuellen Mobilität mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit dem ÖPNV
- Verkehrsbeschränkende Maßnahmen (z. B. Tempo-30-Zonen, temporäre oder dauerhafte, generelle oder selektive Verkehrsverbote)
- Umrüstung/Nachrüstung der Busflotte des ÖPNV mit Partikelfiltern
- Einsatz alternativer Kraftstoffe im ÖPNV (z. B. Gas) oder Antriebssysteme (z. B. Straßenbahn)

Stadtplanung

- Begrünungsmaßnahmen
- Bauleitplanung

Private Haushalte

- Ordnungsgemäßer Betrieb von Gebäudeheizungen
- Beschränkung des Betriebs von Feststofffeuerungen bei Inversionswetterlagen

Baustellen

- Staubbindende Maßnahmen bei Bautätigkeiten
- Reinhaltung der Verkehrsflächen im Baustellenbereich
- Befestigung und/oder Befeuchtung der An- und Abfahrtwege, Reifenwaschanlagen

Zu Frage 4:

Mit den Maßnahmen der örtlich verantwortlichen Behörden können nur lokal verursachte Staubbelastungen vermindert werden. Angesichts des hohen fremdverursachten Anteils der Staubbelastung wird deutlich, dass eine dauerhafte Einhaltung der Grenzwerte

nur erreicht werden kann, wenn im nationalen und europäischen Maßstab die Voraussetzungen für eine deutliche Senkung der Hintergrundbelastung und der alle Ballungsräume gleichermaßen betreffenden regionalen Belastung geschaffen werden.

Es müssen großräumig angelegte und dauerhaft wirksame Maßnahmen sein. So fehlt in der Europäischen Union z. B. eine verpflichtende Vorgabe, die Emissionen in allen industriellen und gewerblichen Anlagen nach dem Stand der Technik zu begrenzen, wie dies in Deutschland z. B. durch die Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft und zahlreiche weitere verbindliche Luftreinhaltvorschriften gewährleistet wird. Auch die europäischen Abgasnormen für Pkw und Nutzfahrzeuge hinken hinter dem In-Kraft-Treten der neuen europäischen Immissionsgrenzwerte um rund fünf Jahre hinterher. Sie müssen unverzüglich fortgeschrieben werden, damit die Partikel-, aber auch die Stickoxidemissionen der Kraftfahrzeuge nach dem aktuellen Stand der Technik weiter verringert werden.

Zu Frage 5:

Die Landesregierung hat am 10. Mai 2005 eine Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes in den Bundesrat eingebracht mit dem Ziel, die Nachrüstung von Diesel-Pkw mit einer Technik zur Reduzierung des Partikelausstoßes möglichst sozialverträglich und aufkommensneutral zu fördern. Im Einzelnen soll die Kraftfahrzeugsteuer im Zeitraum von 2006 bis 2009 für nachgerüstete Fahrzeuge um sechs Euro je 100 Kubikzentimeter abgesenkt werden. Zur Gegenfinanzierung wird vorgeschlagen, ab dem Jahr 2007 die Kraftfahrzeugsteuer für nicht schadstoffarme Dieselfahrzeuge um einen Betrag von 1,50 Euro pro 100 Kubikzentimeter Hubraum und ab dem Jahr 2008 um weitere 1,50 Euro anzuheben.

Der Gesetzesantrag von Rheinland-Pfalz fördert die möglichst frühzeitige Nachrüstung von Altfahrzeugen und vermeidet eine Subventionierung des Partikelfilters bei Neufahrzeugen sowie Einkommensverluste der Länder.

Margit Conrad
Staatsministerin