

Antwort auf Anfragen	Geschäftsbereich	Umwelt und Grünflächen
	Ressort / Stadtbetrieb	Ressort 106 - Umweltschutz
	Bearbeiter/in	Ute Bückner
	Telefon (0202)	563 5342
	Fax (0202)	563 8049
	E-Mail	ute.buecker@stadt.wuppertal.de
	Datum:	15.05.2008
	Drucks.-Nr.:	VO/0330/08 öffentlich
Sitzung am	Gremium	Beschlussqualität
27.05.2008	Ausschuss für Umwelt	Entgegennahme o. B.
04.06.2008	Ausschuss für Verkehr	Entgegennahme o. B.
Beantwortung der in Rahmen des Ausschusses für Umwelt am 12.02.2008 gestellten Fragen zum Luftreinhalteplan Wuppertal (VO/0047/08)		

Grund der Vorlage

Am 12.02.2008 wurden im Ausschuss für Umwelt insgesamt 20 Fragen zum Luftreinhalteplan Wuppertal (VO/0047/08) gestellt mit der Bitte an die Verwaltung, diese zu systematisieren und schriftlich zu beantworten.

Beschlussvorschlag

Die Beantwortung der Fragen zum Luftreinhalteplan Wuppertal wird ohne Beschluss zur Kenntnis genommen.

Einverständnisse

Der Kämmerer ist einverstanden.

Unterschrift

Harald Bayer

Begründung

1. Wie viele Fahrzeuge sind von der Umweltzone konkret betroffen?

Kfz-Bestand (zugelassene Fahrzeuge) der Stadt Wuppertal vom August 2007
 Schadstoffgruppen entsprechend novellierter KennzeichnungsVO

Schadstoffgruppen Fremdzündung (Benzin)	Personenkraftwagen	Nutzfahrzeuge
Schadstoffgruppe 1 (keine Plakette)	3.566	1.631
Schadstoffgruppe 2 (rote Plakette)	0	0
Schadstoffgruppe 3 (gelbe Plakette)	0	0
Schadstoffgruppe 4 (grüne Plakette)	121.521	422

Schadstoffgruppen Selbstzündung (Diesel)	Personenkraftwagen	Nutzfahrzeuge
Schadstoffgruppe 1 (keine Plakette)	1.773	3.260
Schadstoffgruppe 2 (rote Plakette)	4.036	1.960
Schadstoffgruppe 3 (gelbe Plakette)	14.019	3.767
Schadstoffgruppe 4 (grüne Plakette)	14.955	1.062

Summe

Schadstoffgruppen	Personenkraftwagen	Nutzfahrzeuge	% Anteil Pkw	% Anteil Nfz
Schadstoffgruppe 1 (keine Plakette)	5.339	4.891	3,3%	40,4%
Schadstoffgruppe 2 (rote Plakette)	4.036	1.960	2,5%	16,2%
Schadstoffgruppe 3 (gelbe Plakette)	14.019	3.767	8,8%	31,1%
Schadstoffgruppe 4 (grüne Plakette)	136.476	1.484	85,4%	12,3%
Summe	159.870	12.102	100,0%	100,0%

Die Gestaltung der Umweltzone im Entwurf des Luftreinhalteplans ist zweistufig vorgesehen: In einer ersten Stufe werden lediglich Kraftfahrzeuge mit einem Fahrverbot belegt, die auf Grund ihres hohen Abgasverhaltens keine Schadstoffplakette erhalten. Betroffen davon sind sowohl private und gewerbliche Pkw, aber auch Transporter und schwere Nutzfahrzeuge des Handwerks und der gewerblichen Wirtschaft.

In der ersten Stufe sind ca. 3 % der zugelassenen Pkw von der Verbotsregelung betroffen. Der Anteil an den Nutzfahrzeugen liegt bei rund 40 % . Besonders betroffen dürfte dabei der Fuhrpark der kleinen und mittleren Handwerksbetriebe sein, die wegen ihres örtlich begrenzten Wirkungskreises häufig nur geringe Jahresfahrleistungen erbringen und damit eine lange „Lebensdauer“ entfalten. Damit diese Betriebe nicht in einem unzumutbar kurzen Zeitraum mit der Notwendigkeit einer kostenintensiven Nachrüstung (soweit technisch möglich) oder einer Fahrzeugneubeschaffung konfrontiert werden, sieht der Luftreinhalteplan Wuppertal Ausnahmeregelungen vor. Darüber hinaus wurde seitens des Bundes in Reaktion auf diese Situation vor kurzem ein Förderprogramm zur Unterstützung gerade der kleinen und mittleren Betriebe hinsichtlich ihres Fuhrparks veröffentlicht.

2. Kann eine Umweltzone trotz der hohen Hintergrundbelastung eine Wirkung erzielen?

Ja, lokal betrachtet ist die Wirkung umso größer:

- je größer das Gebiet ist, welches die Umweltzone umfasst,
- je strenger die Ausnahmeregelungen gefasst werden,
- je mehr Schadstoffgruppen mit einem Fahrverbot belegt werden und
- je früher die Umweltzone eingerichtet wird.

Darüber hinaus stellt die Umweltzone grundsätzlich einen Anreiz für eine beschleunigte und flächendeckende Fahrzeugflottenmodernisierung dar. Durch die Diskussionen zur Einführung der Umweltzonen in den letzten zwei Jahren ist nicht nur bundesweit, sondern auch beim Straßenverkehrsamt in Wuppertal deutlich die Zahl der Eintragungen bezüglich der Partikelfilternachrüstung gestiegen. Bei älteren, nicht mehr nachrüstbaren Fahrzeugen wird gegebenenfalls die Fahrzeugneubeschaffung zeitlich vorgezogen. Die hierdurch erzielte beschleunigte und flächendeckende Fahrzeugflottenmodernisierung wirkt sich nicht nur im Geltungsbereich der Umweltzone positiv aus, sondern senkt auch die Hintergrundbelastung. Die Umweltzone stellt damit einen Ansatz dar, um insbesondere in den stark belasteten Innenstadtbereichen die Luftschadstoffbelastungen zu senken.

3. Welchen Effekt weist eine Umweltzone noch auf, wenn eine umfassende Ausnahmeregelung gewährt wird?

Da zurzeit der Umfang der zukünftig beantragten Ausnahmeregelungen konkret nicht absehbar ist, lässt sich die Frage nur qualitativ beantworten. Das heißt, je größer die Zahl der gewährten Ausnahmegenehmigungen ist, desto geringer wird sich die lokale Wirkung der Umweltzone entfalten.

4. Trifft es zu, dass mit der Einführung einer Umweltzone eine Feinstaubreduktion von 5 % zu erwarten ist?

Entsprechend der durch das LANUV¹ in Auftrag gegebenen Prognose hinsichtlich der Wirkung der geplanten Maßnahmen des Luftreinhalteplans Wuppertal vermindert sich im Prognosejahre 2010 die Feinstaubbelastung in Bezug auf die durchschnittliche Jahresbelastung - aufgrund der Maßnahme Umweltzone - um bis zu 1 µg/m³, was einer Minderung – je nach Standort - von 1 % bis 2 % entspricht.

Neben der Einhaltung des Feinstaub-Jahresmittelwertes (40 µg/m³) ist für die Stadt Wuppertal insbesondere die Einhaltung der zulässigen Obergrenze von 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ pro Jahr relevant. Durch die Einrichtung der Umweltzone wird, so die Prognose des LANUV, die Anzahl der Überschreitungstage um 3 Tage pro Jahr reduziert. Im Vergleich dazu würden die NO₂-Immissionen durch die Einrichtung der Umweltzone um 3-5 % reduziert.

Wie bereits erwähnt, bewirken Umweltzonen zusätzlich auch eine Senkung der Hintergrundbelastung und damit eine Verminderung der Schadstoffwirkung in der Fläche. Allerdings gibt es derzeit wegen der Komplexität der Zusammenhänge keine belastbare Quantifizierung dieses positiven Effektes, welcher somit auch nicht in der obigen Abschätzung enthalten ist.

Auch wenn die prognostizierten Minderungseffekte hinsichtlich der eventuell bestehenden Erwartungen zurück bleiben, so trägt diese Maßnahme doch zu einer Verbesserung des Gesundheitsschutzes bei. Denn um dem gesetzlich normierten Schutzzut „Gesundheit der Wohnbevölkerung“ in ausreichendem Maße Genüge zu tun, ist – laut der Bezirksregierung Düsseldorf - in der momentanen Lage die Ausnutzung aller zur Verfügung stehenden Maßnahmen, also auch die Einrichtung von Umweltzonen, zwingend erforderlich.

5. Warum befindet sich der Bereich Varresbeck / Bayer Werke nicht in der Umweltzone?

Die Abgrenzung der Umweltzone erfolgte analog zu den erfassten Belastungsbereichen von NO₂ und Feinstaub.

6. Wie steht die IHK zur Maßnahme Umweltzone?

Die IHK lehnt die Maßnahme Umweltzone ab.

7. Erhöht sich durch den Dieselpartikelfilter der NO₂-Ausstoß?

Nachfolgend ein Auszug aus einem LANUV-Papier vom 06.02.2008:

Im Vorfeld der Einrichtung von Umweltzonen wird oft die Befürchtung geäußert, dass Nachrüstungen von Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern zu erhöhten NO₂-Belastungen führen. Woran liegt das? Gemeint sind damit hauptsächlich die schweren Nutzfahrzeuge (sNfz), die mit CRT-Filtern² zur Minderung des Feinstaubausstoßes nachgerüstet werden. Diese Filter benötigen einen Überschuss an NO₂ zur Oxidation der Staubpartikel. Dazu wird vor dem Filter ein Oxidationskatalysator angebracht. Da der NO₂-Überschuss nicht vollständig für die Oxidation der Staubpartikel verbraucht wird, wird das überschüssige NO₂ über die Abgase ausgestoßen. Die NO₂-Emission der so nachgerüsteten Fahrzeuge kann sich erhöhen und damit auch die NO₂-Belastung in dicht bebauten Straßenschluchten. Dass diese Befürchtung nicht zutrifft, soll bezogen auf die betroffenen Fahrzeugtypen dargestellt werden:

a) Diesel - PKW

1. vor EURO 2: keine Veränderung, da keine Nachrüstung möglich, Fahrzeuge vor EURO 2 (1995 und älter, ca. 230.000 Fahrzeuge mit Zulassung in NRW (Stand 01.01.2007)) können

¹ Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz

² CRT: Continuous Regeneration Trap; katalytische oder thermisch gesteuerte Verbrennung vom im Partikelfilter gesammelten Ruß zu Kohlendioxid.

in aller Regel nicht mit Partikelfiltern nachgerüstet werden. Insofern entsteht hierbei auch kein NO_2 -Problem als Folge von Regelungen einer Umweltzone.

2. EURO 2 / EURO 3: eher weniger NO_2 durch Nachrüstung mit Partikelfilter

Ab EURO 2 (1996) sind Dieselfahrzeuge serienmäßig mit Oxidationskatalysatoren zur Nachverbrennung von Kohlenwasserstoffen und Kohlenmonoxid ausgestattet. Dabei entsteht ein erhöhter Anteil an NO_2 im Abgas. Durch die Nachrüstung dieser Fahrzeuge mit Partikelfilter als Folge von eventuellen Beschränkungen durch eine Umweltzone wird ein Teil des NO_2 für die Oxidation der Rußpartikel verbraucht, so dass sich der Anteil des NO_2 im Abgas wieder reduziert. Das heißt, dass sich durch die Nachrüstung in diesen Fällen die NO_2 -Belastung verringert.

Das Gleiche gilt für Dieselfahrzeuge mit EURO 3.

3. EURO 4 und mehr: keine Nachrüstung notwendig

Neuzulassungen sind seit ca. 2 Jahren praktisch vollständig mit Oxidationskatalysator und Partikelfilter ausgerüstet. Hier ergibt sich durch eine Umweltzone keine Veränderung.

b) leichte Nutzfahrzeuge

Die Verhältnisse bei leichten Nutzfahrzeugen sind vergleichbar mit denen der PKW, da die EURO-Entwicklung bei leichten Nutzfahrzeugen parallel zu der Entwicklung bei PKW verlaufen ist.

c) Busse

Busse werden in der Regel ohne Abgasnachbehandlung in den Verkehr gebracht. Sie sind bereits zum großen Teil mit CRT-Filtern nachgerüstet worden. Das heißt, dass die hierdurch erhöhten NO_2 -Emissionen bereits vorhanden sind. Sie sind also in den Messwerten und den Ausgangsdaten für die Berechnungen enthalten.

Eine Lösung wären SCRT³-Filter, die NO_2 im Abgas ebenfalls reduzieren. Diese Technik ist allerdings derzeit für die Nachrüstung noch nicht ausgereift.

Da schon viele Busse mit CRT-Technik nachgerüstet sind und für den verbleibenden Bestand nicht nachgerüsteter Busse sich häufig eine Nachrüstung nicht lohnt, wird nicht mehr mit einer größeren Anzahl von Nachrüstungen bei Einrichtung einer Umweltzone gerechnet. Die Nachrüstungen mit CRT-Filtern führen dann zwar zu erhöhten Emissionen von NO_2 , sind aber dennoch zu befürworten, da damit wirksam PM_{10} verringert wird.

Die NO_x -Emissionen der Busse machen nur ca. 6 % der NO_x -Emissionen der gesamten Fahrzeugflotte in einer möglichen Umweltzone für das Ruhrgebiet aus. Nach erster Einschätzung der oben beschriebenen Situation wird die Einrichtung einer Umweltzone bei den Bussen nicht zu deutlichen Nachrüstungen mit CRT-Technik führen und sich daher insgesamt kein spürbarer Effekt auf die NO_2 -Immissionsbelastung ergeben. Darüber hinaus erzeugen Umweltzonen einen positiven Effekt hin zur Erneuerung von betroffenen Busflotten. Mit moderneren Fahrzeugen werden zukünftig deutlich weniger NO_2 und PM_{10} ausgestoßen.

d) schwere Nutzfahrzeuge

Da schwere Nutzfahrzeuge pro Jahr eine deutlich höhere Laufleistung zeigen als andere Fahrzeuggruppen, sind durch eine Umweltzone eher Neuanschaffungen statt Nachrüstung zu erwarten. Das heißt, es kommen Fahrzeuge der Klassen EURO V und zukünftig EURO VI infrage. Damit reduzieren sich sowohl die NO_2 - als auch die PM_{10} -Emissionen erheblich.

³ SCRT: Selective Catalytic Reduction Trap: Kombination aus Oxidationskatalysator, PM_{10} -Partikel-Filter und SCR-Katalysator. SCR: Selective Catalytic Reduction; Reduktion von Stickoxiden mittels Ammoniak, der bei der vorgeschalteten Zersetzung von Harnstoff entsteht; anschließendes Abfangen überschüssigen Ammoniaks.

Demnach wird von der Einrichtung von Umweltzonen nicht nur eine Minderung der Feinstaubbelastung, sondern auch ein erheblicher Effekt zur Minderung der Stickoxidbelastung ausgehen.

8. Warum ist die A46 nicht von der Umweltzone betroffen?

Autobahnen werden grundsätzlich vom Geltungsbereich der Umweltzonen ausgenommen, da diese von überregionaler Bedeutung sind.

9. Sind Umweltzonen nicht sinnlos, wenn die A 46 hiervon ausgenommen wird?

Die von der A 46 ausgehende Schadstoffbelastung betrifft unmittelbar die beidseitig angrenzenden Bereiche. Je nach Bebauungsdichte bzw. Bebauungsstruktur ist aufgrund des Abschirmeffektes die von der Autobahn ausgehende Belastung unterschiedlich groß. Darüber hinaus trägt die A 46 mit einer täglichen Verkehrsbelastung von bis zu 88.000 DTV nicht unerheblich zur städtischen Hintergrundbelastung bei. Maßnahmen, die den Schadstoffausstoß auf der A 46 reduzieren, würden nicht nur die Bevölkerung entlang der Autobahn direkt entlasten, sondern auch die städtische Hintergrundbelastung senken und damit die Luftqualität verbessern.

10. Was würde ein Tempolimit auf der A 46 bewirken?

Aufgrund der derzeitigen Situation auf der A 46 (Baustellen, Verkehrsbelastung usw.) ist eine konkrete Abschätzung schwierig.

Nach Abschluss aller Bauarbeiten auf der A 46 könnte ein Tempolimit - beispielsweise von 80 km/h - sowohl den NO_x-Ausstoß bis zu 9% als auch den Feinstaubausstoß bis zu 10,5% reduzieren⁴.

Eine entsprechende Veröffentlichung des LANUV zur emissionsseitiger Wirkung von Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Bundesautobahnen ist in Vorbereitung.

Da die von der Autobahn ausgehende Lärmbelastung ein noch größeres Gebiet beeinträchtigt und damit eine noch höhere Anzahl von Betroffenen aufweist, würde ein Tempolimit auf der A 46 nicht nur die lufthygienische, sondern vor allem auch die Lärmsituation deutlich verbessern.

11. Was kann die Stadt Wuppertal hinsichtlich des Luftreinhalteplans selbst entscheiden?

In Anlehnung an die Aussagen der Bezirksregierung im Luftreinhalteplan hat die Stadt Wuppertal auf zwei relevante Bereiche keine Einflussmöglichkeiten. Die Bezirksregierung Düsseldorf verfügt zur Erfüllung der Ziele eines wirksamen Luftreinhalteplans in diesen Bereichen über hoheitlich durchsetzbare Instrumente: Dies sind zum Einen denkbare Anordnungen gegenüber industriellen Verursachern (§§ 17, 24 BImSchG) und zum Anderen ausführbare Verkehrsbeschränkungen (§ 40 Abs. 1 BImSchG i. V. m. der Straßenverkehrsordnung - StVO).

Straßenverkehrliche Maßnahmen

Die Bezirksregierung muss zur Festlegung straßenverkehrlicher Maßnahmen das Einvernehmen der örtlichen Straßenbau- bzw. Straßenverkehrsbehörde (Stadt) einholen (§ 47 Abs. 4 S. 2 BImSchG). Eine Weigerung das Einvernehmen zu erteilen, kann ausschließlich aus fachlichen (straßenbau- bzw. straßenverkehrlichen) Gründen erfolgen.

Neben diesen hoheitlich durchsetzbaren Maßnahmen ist es – laut der Bezirksregierung Düsseldorf - erforderlich, dass die Stadt Wuppertal weitere Maßnahmen zur Luftqualitätsverbesserung umsetzt. Allerdings ist die Stadt dabei nicht frei in ihrer Entscheidung, ob sie schadstoffmindernde Maßnahmen ergreift oder nicht. Vielmehr ist die Stadt Wuppertal im Rahmen ihrer kommunalen Möglichkeiten verpflichtet, alle geeigneten Maßnahmen zu ergreifen, die zu einer Reduzierung der Luftschadstoffbelastung führen, und zwar unabhängig von der Existenz eines Luftreinhalte- oder Aktionsplans. Unterlässt es die Stadt, dieser Verpflichtung nachzukommen, entsteht für betroffene Bürgerinnen und Bürger bei gesundheitsrelevanten Grenzwertüberschreitungen ein gerichtlich durchsetzbarer Rechtsanspruch. Die Stadt muss dann unter mehreren rechtlich möglichen – geeigneten und verhältnismäßigen Maßnahmen -eine Auswahl treffen.

⁴ Bezugsjahr 2010

12. Kann an der Abgrenzung zur Umweltzone irgendetwas abgeändert werden?

Im Rahmen der Offenlage des Luftreinhalteplans können Anregungen, Bedenken usw. gegenüber der Bezirksregierung Düsseldorf als zuständige Behörde dargelegt werden. Diese werden von der Bezirksregierung geprüft und gegebenenfalls in den Planungsprozess eingesteuert.

13. Welche Maßnahmen sieht der Luftreinhalteplan Wuppertal ergänzend zu den Maßnahmen im Verkehrsbereich vor (z.B. Planen, Bauen und Heizen)?

Neben den Maßnahmen im Verkehrsbereich sind auch Maßnahmen in den nachfolgenden Bereiche vorgesehen:

- Organisation
(M 2/32 Optimierung der Zeiten für Abfalleinsammlung und Straßenreinigung),
- Öffentlichkeitsarbeit
(M2/35 Information der Öffentlichkeit, M4/50 Information zu Altbausanierungen, erneuerbaren Energien, Niedrig-Energie-Bauweise etc.)
- Planen/Wohnen
(M2/36 Festlegung von verbindlichen Standards bei der Aufstellung und Änderung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen)
- Hausbrand
(M3/44 Anordnung eines Anschluss- und Benutzungszwangs an die Fernwärmeversorgung)
- Industrie
(M3/42 Anpassung bestehender Anlagen an den Stand der Technik (Altanlagenanierung))
- innerstädtische Begrünung
(M4/49 Feinstaubreduzierung durch innerstädtische Begrünung)

14. Welche weitere Maßnahmen - außer der Umweltzone - werden aus Sicht der Verwaltung als relevant angesehen?

Aufgrund der hohen lufthygienischen Belastungssituation in Wuppertal sollte das Reduktionspotenzial aller im Luftreinhalteplan dargelegten Maßnahmen genutzt werden.

15. Ist ein „Fernwärme-Anschluss-Gebot“ denkbar?

Mit der Maßnahme M3/43 "Anordnung eines Anschluss- und Benutzungszwangs an die Fernwärmeversorgung" ist dies vorgesehen. Aus Gründen der Luftreinhaltung und des Klimaschutzes prüft die Stadt im Rahmen dieser Maßnahme, ob und wie der Anschluss an Einrichtungen zur Versorgung mit Fernwärme (Anschlusszwang) und die Benutzung dieser Einrichtungen (Benutzungszwang) vorgeschrieben werden kann. Im Falle des Anschluss- und Benutzungszwangs für Fernwärme soll die Satzung zum Ausgleich von sozialen Härten angemessene Übergangsregelungen enthalten.

Diese Maßnahme ist auch in Zusammenhang mit der Maßnahme M2/35 "Festlegung von verbindlichen Standards bei der Aufstellung und Änderung von Flächennutzungs- und Bebauungsplänen" zu betrachten.

16. Können die Maßnahmen, die im Luftreinhalteplan sehr allgemein formuliert wurden, konkretisiert werden?

An vielen, der sehr allgemein formulierten Maßnahmen sind verschiedene Akteure zu beteiligen. Erst nach Inkrafttreten des Luftreinhalteplans Wuppertal werden die Maßnahmen zu konkretisieren sein.

17. In welchem Umfang ist mit einer Verbesserung der Luftqualität zu rechnen?

Im Kapitel 5 des Luftreinhalteplans wird eine Palette von insgesamt 50 Maßnahmen⁵ - unterteilt in vier Umsetzungsstufen - dargelegt. Das LANUV hat nur einige dieser Maßnahme hinsichtlich ihrer Wirkung prognostiziert. Zum Teil lassen sie sich auch nicht ohne Weiteres in ihrer Wirkung

⁵ Von diesen 50 Maßnahmen sind 31 Maßnahmen bereits umgesetzt bzw. laufendes Geschäft.

quantifizieren. Jedoch kann davon ausgegangen werden, dass sie zur Senkung der Belastung beitragen.

Siehe hierzu auch die Antwort zur Frage 4.

Ergänzend hierzu sind durch die Maßnahmen des Luftreinhalteplans auch vielfache, positive Synergieeffekte zu anderen Fachbereichen - wie beispielsweise hinsichtlich der Lärmbelastung – zu erwarten.

18. Wie werden die Maßnahmen des Luftreinhalteplans evaluiert?

Das LANUV und die Stadt Wuppertal werden durch kontinuierliche Messungen und Berechnungen die Schadstoffentwicklung überwachen. Die Bezirksregierung prüft in Zusammenarbeit mit dem LANUV und der Stadt Wuppertal, ob die Maßnahmen der Stufe 1 bis 3 zur Einhaltung der gültigen EU-Grenzwerte für Feinstaub und NO₂ geführt haben. Das Ergebnis dieser Prüfung wird im Amtsblatt der Bezirksregierung bekannt gegeben.

19. Wie ist die „Übergangszeit 2011“ rechtlich einzuschätzen?

Die Europäische Union hat am 14.04.2008 eine neue Richtlinie über die Luftqualität beschlossen. Die Richtlinie fasst vorhergehende Richtlinien zusammen und übernimmt somit die geltenden Grenzwerte, wie beispielsweise für Feinstaub (PM₁₀). Hinsichtlich der Grenzwerteinhaltung wird den Mitgliedstaaten zukünftig mehr Flexibilität in Gebieten eingeräumt, in denen es sich als schwierig erweist, diese Werte einzuhalten. Das heißt, dass die Fristen für die Einhaltung dieser Werte um bis zu drei Jahre nach Inkrafttreten der Richtlinie – also bis Mitte 2011 – hinausgezögert werden können, wenn der Nachweis erbracht wird, dass bereits alle zweckdienlichen Maßnahmen zur Reduzierung ergriffen worden sind. Dies bedeutet, dass es sich bei der Fristenverlängerung um keine „Schonzeit“ für die zuständigen Behörden handelt, denn diese müssen nach wie vor bei einer Grenzwertüberschreitung unmittelbar geeignete Maßnahmen einleiten, um das Belastungsniveau weitgehend zu reduzieren. Sollte trotz der Umsetzung aller zweckdienlichen Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte nicht erreicht werden, so kann die Frist verlängert werden.

Die aktuell beschlossene EU-Richtlinie über die Luftqualität enthält darüber hinaus auch erstmalig Zielvorgaben und Fristen für die Reduzierung von Kleinstpartikeln (PM_{2,5}) und setzt damit weitere ehrgeizige Vorgaben für die Reduzierung der Feinstaubbelastung.⁶

20. In welchen europäischen Ländern wurde bereits die EG-Richtlinie umgesetzt und wie wurde sie ausgestaltet?

Diese Fragestellung wurde an das BMU bzw. UBA zur Beantwortung weiter geleitet.

Kosten und Finanzierung

/

Zeitplan

/

Anlagen

/

⁶ Im Rahmen der neuen Richtlinie sollen die Mitgliedstaaten die PM_{2,5}-Exposition in städtischen Gebieten bis 2020 gegenüber den 2010 gemessenen Werten um durchschnittlich 20 Prozent senken. Bis 2015 soll erreicht werden, dass die Konzentration in diesen Gebieten den Wert von 20 µg/m³ nicht mehr überschreitet. In ihrem gesamten Hoheitsgebiet müssen die Mitgliedsstaaten einen PM_{2,5}-Grenzwert von 25 µg/m³ einhalten, der verbindlich ab 2015 vorgeschrieben ist, möglichst aber bereits ab 2010 erreicht werden sollte.