



Anlage 3: Aktuelle Messwerte, rechtlichen Vorschriften und ihre Konsequenzen bei Feinstaub und NO₂

Die Grenzwerte für Luftschadstoffe stehen

- in der Verordnung 2008/50/EG
- in der 39. Bundesimmissionschutzverordnung (39.BImSchVO)

Feinstaub PM10

Der Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel wurde an allen Messpunkten in BW eingehalten.

Der Grenzwert für den PM10- Tagesmittelwert von 50µg/m³ darf maximal an 35 Tagen pro Kalenderjahr überschritten werden.

In HN (Messpunkt Weinsberger Str.) wurden die zulässigen 35 Tage zuletzt 2011 mit 54 Tagen überschritten. In BW war dies 2016 nur noch an dem Messpunkt Stuttgart-Neckartor mit 63 Grenzwertüberschreitungen mehr als 35 Mal der Fall. In Heilbronn wurde der Grenzwert 2017 17 Mal überschritten. Der Beitrag des Straßenverkehrs an der PM10 – Immissionskonzentration betrug laut LUBW 51 %, wobei etwa 1/6 der Feinstaubemissionen aus dem Abgas und 5/6 aus dem verkehrsbedingten Abrieb/Aufwirbelung (Reifen-, Bremsen-, Straßenabrieb sowie Aufwirbelung) stammt.

Stickstoffdioxid NO₂

Zulässig ist im Jahresmittel 40µg/m³. Zusätzlich wird die Anzahl der Überschreitungen des 1h- Mittelwertes von 200 µg/m³ NO₂ ermittelt. Pro Kalenderjahr sind 18 Überschreitungen zulässig. In BW erfolgt die Überschreitung des Stundenmittelwerts nur noch an der Messstelle Stuttgart am Neckartor.

Bei Überschreitung der festgelegten Immissionsgrenzwerte verpflichtet § 47 Abs.1 BImSchG die zuständige Behörde, einen Luftreinhalteplan aufzustellen. Luftreinhaltepläne sollen dazu beitragen, die Luftbelastung dauerhaft so zu verbessern, dass die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können.

2015 und 2016 (in Klammer) überschritten in BW an 27 Messstationen die Jahresmittelwerte an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und schlechter Durchlüftung den Grenzwert von

40 µg/m³. An der Spitze liegt Stuttgart-Neckartor mit 87(82) µg/m³ und Stuttgart-Hohenheimerstr. mit 77(76) µg/m³. Es folgen Reutlingen mit 70(66), Heilbronn mit 64(57) und Stuttgart-Hauptbahnhof mit 62(58), Ludwigsburg mit 58(53) und Freiburg-Schwarzwaldstr. mit 56 µg/m³ NO₂.

Klagen gegen die Überschreitungen der Grenzwerte beim Feinstaub und bei NO₂ erfolgten.

Aufgrund der Gesundheitsschädigungen durch Feinstaub und NO₂ gab es in den letzten Jahren mehrere Klagen von Bürgern und der DUH in Deutschland (u.a. in Reutlingen und Stuttgart), die erfolgreich waren. Aufgrund dieser Klagen haben die Landesregierung von BW und die Regierungspräsidien Experten beauftragt, Maßnahmen gegen gesundheitsschädigende Grenzwertüberschreitungen zu überlegen. Nicht zuletzt waren aber die beiden Vertragsverletzungsverfahren, die die EU gegen Deutschland eingeleitet hat, Anlass dafür, endlich konsequente Luftreinhaltepläne mit vielen Alternativen einschließlich Fahrverboten zu planen.

Deshalb kündigte die Landesregierung Fahrverbote ab 2018 an und forderte die Bundesregierung auf, endlich die blaue Plakette für Dieselfahrzeuge mit Euro 6 und für Benziner mit Euro 3 einzuführen, damit Fahrverbote für die übrigen Fahrzeuge besser kontrolliert werden können. Das Bundesverkehrsministerium muss allerdings sicherstellen, dass es die Euro 6 Plakette nur für Fahrzeuge gibt, die im Verkehr die Bedingungen von Euro 6 einhalten. Dann erst ist die blaue Plakette berechtigt und sinnvoll, um einen Schritt in eine gesündere Zukunft zu machen. Wenn das Bundesverkehrsministerium dies alles weiterhin unterlässt, ist es schuld, wenn alle Dieselfahrzeuge Fahrverbote erhalten und wenn Deutschland hohe Strafen für die Vertragsverletzungen bezahlen muss.

Eine Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das Land Baden-Württemberg ist anhängig. Die DUH fordert u.a. Verkehrsverbote für Dieselmotorkraftfahrzeuge. Eine Klage der DUH beim Verwaltungsgericht Düsseldorf mit der Forderung nach Fahrverboten für Dieselmotorkraftfahrzeuge war erfolgreich.

In Stuttgart wird der Grenzwert für NO₂ (für das Jahresmittel, siehe 3.2) um 100%, in Reutlingen und Heilbronn um über 50% überschritten – ohne Fahrverbote können die geforderten Grenzwerte kaum eingehalten werden.

Maßnahmen der Landesregierung

U.a. wurden laut Ministerium für Verkehr in B.-W. beschlossen:

- LKW- Durchfahrtsverbote für verschiedene Orte
- Einführung eines Job-Tickets in B.W.
- Ausbau der Stadtbahninfrastruktur, z.B. Wasserstoff-Hybridbusse
- Förderung der Elektromobilität.

Maßnahmen sind notwendig, die alle Verursacher mit einbeziehen.

Darüber hinaus hat die Landesregierung für 2018 Fahrverbote angekündigt und von der Bundesregierung hierfür eine blaue Plakette gefordert.

EU leitete Vertragsverletzungsverfahren ein

„Zwei Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland hat die EU wegen Nichterfüllung der Verpflichtungen aus der EU-Luftqualitätsrichtlinie (Richtlinie 2008/50/EG) für Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid (NO₂) eingeleitet. Zunächst Vorverfahren bei der EU-Kommission als ein gerichtliches Vertragsverletzungsverfahren vor dem Europäischen Gerichtshof (EUGH). Im Vertragsverletzungsverfahren NO₂ wurde die mit Gründen versehene Stellungnahme Mitte Februar 2017 von der EU-Kommission versandt. Vor dem EUGH drohen Strafzahlungen im sechsstelligen Bereich pro Tag.“¹

Die LUBW schrieb: „Der Handlungsdruck zur Einhaltung der Grenzüberschreitungen der beiden Schadstoffe erhöht sich durch anhängige EU-Vertragsverletzungsverfahren.“ „ Die Europäische Kommission hat im November 2014 rechtliche Schritte gegen Deutschland eingeleitet, weil die nach EU-Recht einzuhaltenden Grenzwerte von Feinstaub in Leipzig sowie im Ballungsraum Stuttgart nicht eingehalten werden(EU2014). Im Juni2015 wurde ein weiteres Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet, weil neben dem PM10- auch die NO₂ –Grenzwerte dauerhaft überschritten werden (MVI, 2014).“

Euro 6 garantiert bisher keine sauberen Abgaswerte

Realitätsnahe Messungen von knapp 300 Fahrzeugen im ADAC Eco Test beweisen: Viele aktuelle Euro 6-Diesel stoßen auf der Straße mehr Stickoxide (NO_x) aus als durchschnittliche Euro 5-Modelle. Damit sind sie nicht geeignet zur Luftverbesserung beizutragen. Praxisnahe Erprobung mit Euro 6 Vorschriften sind die Voraussetzung dafür, dass mit diesen Dieselfahrzeugen eine geringere NO₂- Belastung der Atemluft erfolgt. Der Bundesverkehrsminister hat selbst entsprechende Versuche an Euro 6 –Fahrzeugen veranlasst, hält die Ergebnisse aber unter Verschluss, statt zu handeln, Es wird höchste Zeit, dass er seine Verantwortung wahrnimmt und für die Gesundheit der Bevölkerung realistische Prüfbedingungen vorschreibt und dafür sorgt, dass nur Fahrzeuge, die diese Bedingungen erfüllen, eine Euro 6 Plakette erhalten.

(weitere Informationen sind der ADAC motorwelt 4/2017, S. 16 zu entnehmen)

-

¹ Vortrag des Verkehrsministerium von B.W. am 9.3.2017 bei der Evangelischen Akademie Bad Boll