

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Dorothea Steiner, Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Stand und Erfolge der Umweltzonen und der Feinstaubbekämpfung in Deutschland

Seit 2005 gelten europaweit Grenzwerte für Feinstaub. Den Kommunen wurden mit den gesetzlichen Grundlagen zu den europäischen Luftreinholdungsvorgaben verschiedene Instrumente an die Hand gegeben, um die hohe Belastung mit Feinstaub einzudämmen. Hierzu gehören Fahrbeschränkungen für den Straßenverkehr, die Stilllegung von Industrieanlagen sowie die Einrichtung von Umweltzonen.

Trotz verschiedener Maßnahmen liegen zahlreiche deutsche Städte noch immer und teilweise deutlich über der tolerierten Anzahl der Überschreitungen des Grenzwertes pro Jahr. Die dreijährige Übergangsfrist für die Einhaltung der Partikel-Grenzwerte läuft am 11. Juni 2011 aus, dann drohen bei weiteren Grenzwertüberschreitungen Strafzahlungen an die EU-Kommission. Seit dem 1. Januar 2010 gelten überdies neue EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid. Demnach darf der Stundengrenzwert für den Schutz der menschlichen Gesundheit von 200 Mikrogramm NO₂ je Kubikmeter Luft nicht öfter als 18-mal im Kalenderjahr überschritten werden, der Jahresgrenzwert beträgt für NO₂ 40 Mikrogramm je Kubikmeter. Auch für Stickstoffdioxid gewährt die EU-Kommission eine Übergangsfrist bis 2015, jedoch nur, wenn die betroffene Kommune Maßnahmen zur Reduktion unternimmt. Im Jahr 2010 wurde in keiner deutschen Großstadt der Grenzwert für Stickstoffdioxid eingehalten, bei Feinstaub sieht es nicht viel besser aus.

Die Einrichtung von Umweltzonen ist trotz fortbestehender Belastungen (z. B. aus Hintergrundbelastungen, grenzüberschreitende Emissionen etc.) das zentrale Element bei der Reduktion von Feinstaub im Verkehr. Drei Jahre nach Errichtung der ersten Umweltzone in Deutschland ist die Zahl zum Jahresbeginn 2011 auf 44 angewachsen. Die Belastungen mit Luftschadstoffen wie Feinstaub und Stickstoffdioxid ist grundsätzlich noch immer zu hoch.

Überdies führen Feinstaub- respektive Rußpartikel nicht nur zu schweren Gesundheitsschäden, sondern tragen zur Klimaerwärmung bei. Eine neue Studie für das Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) und der World Meteorological Organization (WMO) belegt, dass die globale Erwärmung um ca. 0,5 Grad bis 2050 reduziert werden könnte, wenn auch kurzlebige Klimagase wie Rußpartikel deutlich minimiert werden (UNEP and WMO, 2011, „Integrated Assessment of Black Carbon and Tropospheric Ozone Summary for Decision Makers“, www.unep.org/gc/gc26/download.asp?ID=2197).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie haben sich die Feinstaubemissionen in Deutschland in den vergangenen vier Jahren entwickelt, und welche Quellgruppen verantworten dabei welchen Anteil an PM₁₀ und PM_{2,5}?
2. Welche Folgen haben die Feinstaubemissionen für die Gesundheit und das Klima?
3. Welche Ergebnisse liegen der Bundesregierung über die Reduktion von Luftschadstoffen in den einzelnen Umweltzonen seit ihrer Entstehung vor (bitte aufschlüsseln nach Kommunen, Schadstoffen und den Jahren 2008, 2009)?
4. Welche Minderungen von Feinstaubemissionen wurden durch die Einführung der Umweltzonen erreicht?
5. Lassen sich signifikante Unterschiede bei der Entwicklung der Feinstaubwerte in den Kommunen ohne Umweltzonen gegenüber jenen mit Umweltzonen erkennen?
6. Von welchen Faktoren und Kriterien hängt nach Auffassung der Bundesregierung die Wirksamkeit von Umweltzonen ab?
7. Wie viele Umweltzonen erfüllen nach Erkenntnissen der Bundesregierung diese Kriterien?
8. Welche bundesweiten Vorgaben bei der Ausgestaltung der Umweltzonen hält die Bundesregierung für geeignet, um eine wirksame Reduktion der Luftschadstoffe zu erreichen?
9. Plant die Bundesregierung soweit rechtlich möglich bundesweite Vorgaben etwa für die einheitliche Ausgestaltung der Ausnahmeregelungen für Umweltzonen, bzw. hat die Umweltministerkonferenz die Bundesregierung um solche Vorschläge ersucht?
10. Ist die Bundesregierung bereit, aufgrund der anhaltend hohen Belastungen in den Städten die bundesweiten Ausnahmeregelungen für zwei- und dreirädrige Fahrzeuge sowie für mobile Geräte und Arbeitsmaschinen abzuschaffen?
11. Sieht die Bundesregierung Geschwindigkeitsbegrenzungen als ein probates Mittel an, um die Feinstaubbelastung in Ballungsräumen zu senken, da gemäß einer Auswertung der Luftreinhaltepläne durch die Europäische Kommission von 2006 Feinstaub-Emissionsminderungen durch ein Tempolimit von 80 km/h für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge auf Autobahnen zwischen 30 und 70 Prozent reduzieren können (vgl. Umweltbundesamt, Feinstaubbelastung in Deutschland, 2009, S. 12)?
12. Wird die Bundesregierung den Ländern wenn rechtlich möglich einheitliche Vorgaben für die wirksame Kontrolle der Plakettenpflicht vorschlagen?
13. Unterstützt die Bundesregierung die Aufforderung von Luftreinhalteexperten an die Kommunen, die Einfahrbedingungen grundsätzlich zu verschärfen (Stufe 3), sobald die Feinstaubgrenzwerte überschritten sind?
14. Welche zusätzlichen Maßnahmen will die Bundesregierung zur Abgasreinigung im Straßenverkehr ergreifen, um die Belastung mit Feinstaub und Stickstoffoxiden zu reduzieren?
15. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die rasche Einführung der Stufe 3 bei den Umweltzonen, d. h. Einfahrverbot für Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1, 2 und 3 und Einfahrerlaubnis nur mit grüner Plakette, die wichtigste Voraussetzung für die Einhaltung der Grenzwerte ist?

16. Ist der Bundesregierung bekannt, dass die Verletzung der Einfahrbestimmungen in die Umweltzone in den Bundesländern ganz unterschiedlich gehandelt werden, und wie bewertet die Bundesregierung dieses Vorgehen?
17. Wie viele Gerichtsverfahren und gerichtlichen Schritte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung gegen die Einführung von Umweltzonen in deutschen Kommunen eingeleitet, und wie viele davon waren erfolgreich?
18. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Klagen betroffene Bürger auf Erstellung eines Aktionsplanes und die Einführung verhältnismäßiger Maßnahmen bei anhaltenden Überschreitungen der Feinstaubgrenzwerte eingereicht worden sind?
19. Wie viele Mahnschreiben sind inzwischen an deutsche Kommunen ergangen, seit die Europäische Kommission Anfang 2009 gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen Nichteinhaltung der Luftqualitätsstandards förmlich ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet hat?
20. Mit welcher Strafzahlungsforderung der EU-Kommission rechnet die Bundesregierung für die Kommunen, die auch nach Ablauf der Übergangsfrist die Grenzwerte für Feinstaub nicht einhalten und auch keine ausreichenden Maßnahmen ergriffen haben?
21. Plant die Bundesregierung das in der Vergangenheit erfolgreiche Konzept der Vorförderung wieder einzuführen, bei dem Fahrzeuge gefördert werden, die frühzeitig eine strengere Abgasnorm erfüllen als gesetzlich vorgeschrieben ist?
22. Ist die Bundesregierung bereit, die im Frühjahr dieses Jahres auslaufende Malus-Regelung für nichtgefilterte Dieselfahrzeuge bei der Kfz-Steuer zu verlängern und damit die Förderung der Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern fortzuführen?
23. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung in den Aktionsplänen für zielführend, die nach § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bei Grenzwertüberschreitungen durch die zuständigen Behörden der Länder als Teil eines Luftreinhalteplanes zu erstellen sind?
24. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass für eine flächendeckende Nachrüstung aller mobilen Maschinen und Geräte, Binnenschiffe und Lokomotiven die EU-Abgasgrenzwerte verschärft werden müssen, und setzt sich die Bundesregierung bei der EU für diese Verschärfung aktiv ein?
25. Warum folgt die Bundesregierung nicht dem Beispiel der Schweiz, die mit einer seit längerem geltenden Partikelfilterpflicht für alle mobilen Maschinen und Geräte die Feinstaubbelastungen erheblich senken konnte?
26. Wie beurteilt die Bundesregierung den Vorschlag, eine Plakettenverordnung für mobile Maschinen und Geräte mit dem Ziel zu entwickeln, die Nachrüstung in diesem Bereich zu forcieren, eine Erneuerung des Fuhrparks anzustoßen und so die Feinstaubbelastung zu mindern?
27. Ist der Bundesregierung die Studie „Integrated Assessment of Black Carbon and Tropospheric Ozone Summary for Decision Makers“ im Auftrag des UNEP und der WMO bekannt (www.unep.org/gc/gc26/download.asp?ID=2197)?

Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung die hier vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung von Feinstaub?

28. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass Feinstaubpartikel als Ablagerungen auf den Eisflächen der Arktis oder auf Inlandsgletschern die Reflektion des Sonnenlichts reduziert, das Abschmelzen des Eises beschleunigt und durch weitere Veränderungen den Klimawandel beschleunigt?
29. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um dieses in der Fachdebatte als Black Carbon bezeichnete Klimarisiko einzudämmen?

Berlin, den 30. März 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion