

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Dorothea Steiner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/5318 –**

Stand und Erfolge der Umweltzonen und der Feinstaubbekämpfung in Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit 2005 gelten europaweit Grenzwerte für Feinstaub. Den Kommunen wurden mit den gesetzlichen Grundlagen zu den europäischen Luftreinhaltevorgaben 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 Stickstoffoxiden 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).

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}?

Die Entwicklung der Feinstaubemissionen (PM₁₀ und PM_{2,5}) in Deutschland von 2005 bis 2009 sowie die dafür verantwortlichen Quellgruppen mit ihren Anteilen enthalten die nachfolgenden Tabellen. Daten für 2010 liegen noch nicht vor. In diesen fünf Jahren fielen die Emissionen um 16,6 Prozent (PM₁₀) bzw. 18,2 Prozent (PM_{2,5}).

PM ₁₀ -Emissionen (in Kilotonnen)	2005	2006	2007	2008	2009	% von 2009	Trend letzte 5 Jahre
Insgesamt	216,7	216,5	210,2	190,7	180,8	100,0 %	–16,6 %
1. Energie	92,4	91,9	86,7	84,3	80,1	44,3 %	–13,3 %
A. Verbrennung fossiler Brennstoffe	91,47	90,99	85,77	83,41	79,38	43,9 %	–13,2 %
1. Energiewirtschaft	11,89	11,79	12,15	12,41	11,60	6,4 %	– 2,4 %
2. Verarbeitendes Gewerbe	3,91	3,78	3,70	3,05	3,19	1,8 %	–18,5 %
3. Verkehr	43,91	42,61	40,12	36,98	34,63	19,2 %	–21,1 %
davon Straßenverkehr	40,07	39,10	36,92	34,00	31,79	17,6 %	–20,7 %
4. Übrige Feuerungsanlagen	31,38	32,58	29,57	30,78	29,79	16,5 %	– 5,0 %
davon Gewerbe, Handel, Dienstleistung	1,85	1,98	1,85	2,04	1,93	1,1 %	4,5 %
davon Haushalte	21,53	22,77	21,35	23,66	24,26	13,4 %	12,7 %
5. Militär und weitere kleine Quellen	0,38	0,23	0,23	0,18	0,17	0,1 %	–56,4 %
B. Diffuse Emissionen aus Brennstoffen	0,90	0,88	0,89	0,86	0,74	0,4 %	–17,8 %
2. Industrieprozesse	76,86	77,39	75,83	58,37	51,80	28,6 %	–32,6 %
A. Mineralische Produkte	7,43	7,97	7,71	7,58	6,96	3,8 %	– 6,4 %
B. Chemische Industrie	0,47	0,54	0,54	0,53	0,49	0,3 %	3,7 %
C. Herstellung von Metall	24,27	23,87	23,42	6,76	4,48	2,5 %	–81,6 %
D. Herstellung weiterer Produkte	1,84	1,80	1,63	1,52	1,44	0,8 %	–21,9 %
G. Andere (Staubemissionen als diffuse Emissionen von Gewerbe und Handel sowie Schüttgutemissionen)	42,84	43,22	42,53	41,96	38,43	21,3 %	–10,3 %
3. Lösemittel und andere Produktverwendung	10,43	10,41	10,40	10,37	10,35	5,7 %	– 0,8 %
4. Landwirtschaft	37,04	36,77	37,32	37,65	38,53	21,3 %	4,0 %
B. Düngewirtschaft	18,31	18,09	18,62	18,86	19,72	10,9 %	7,7 %
D. Landwirtschaftliche Böden	18,72	18,68	18,69	18,79	18,81	10,4 %	0,4 %
6. Abfall	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,0 %	12,3 %

PM _{2,5} -Emissionen (in Kilotonnen)	2005	2006	2007	2008	2009	% von 2009	Trend letzte 5 Jahre
Insgesamt	121,8	120,5	114,2	106,1	99,7	100,0 %	–18,2 %
1. Energie	79,8	79,1	73,8	71,5	67,6	67,8 %	–15,3 %
A. Verbrennung fossiler Brennstoffe	79,34	78,68	73,41	71,07	67,23	67,4 %	–15,3 %
1. Energiewirtschaft	10,49	10,40	10,71	10,97	10,27	10,3 %	– 2,1 %
2. Verarbeitendes Gewerbe	3,39	3,27	3,21	2,71	2,83	2,8 %	–16,6 %
3. Verkehr	35,10	33,69	31,10	27,97	25,75	25,8 %	–26,6 %
davon Straßenverkehr	31,27	30,19	27,90	24,98	22,91	23,0 %	–26,7 %
4. Übrige Feuerungsanlagen	29,98	31,09	28,16	29,25	28,22	28,3 %	– 5,9 %
davon Gewerbe, Handel, Dienstleistung	1,65	1,77	1,64	1,82	1,72	1,7 %	4,3 %
davon Haushalte	20,38	21,53	20,19	22,39	22,95	23,0 %	12,6 %
5. Militär und weitere kleine Quellen	0,38	0,23	0,23	0,18	0,17	0,2 %	–56,3 %
B. Diffuse Emissionen aus Brennstoffen	0,42	0,41	0,42	0,41	0,35	0,4 %	–16,3 %
2. Industrieprozesse	25,69	25,14	24,02	18,21	15,56	15,6 %	–39,4 %
A. Mineralische Produkte	3,58	3,84	3,73	3,56	3,21	3,2 %	–10,4 %
B. Chemische Industrie	0,30	0,34	0,34	0,33	0,31	0,3 %	3,2 %
C. Herstellung von Metall	10,45	9,86	9,42	4,28	2,79	2,8 %	–73,3 %
D. Herstellung weiterer Produkte	1,17	1,15	1,04	0,97	0,91	0,9 %	–22,7 %
G. Andere (Staubemissionen als diffuse Emissionen von Gewerbe und Handel sowie Schüttgutemissionen)	10,19	9,96	9,50	9,07	8,34	8,4 %	–18,1 %
3. Lösemittel und andere Produktverwendung	10,43	10,41	10,40	10,37	10,35	10,4 %	– 0,8 %
4. Landwirtschaft	5,92	5,83	5,90	6,01	6,18	6,2 %	4,3 %
B. Düngewirtschaft	5,20	5,11	5,18	5,29	5,46	5,5 %	4,8 %
6. Abfall	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,0 %	12,3 %

2. Welche Folgen haben die Feinstaubemissionen für die Gesundheit und das Klima?

Das Einatmen von Feinstaub wirkt sich negativ auf den Gesundheitszustand des Menschen aus. Kleine Partikel dringen tief in die Atemwege ein. Sie können Störungen, wie etwa entzündliche Veränderungen im Atemtrakt, hervorrufen oder Herz und Kreislauf beeinträchtigen. Bei kurzfristig (einige Stunden bis Tage) erhöhten PM₁₀-Konzentrationen steigt die Zahl der Krankenhauseinweisungen wegen Atemwegserkrankungen und die Gesamtsterblichkeit der Bevölkerung steigt um knapp ein Prozent. Eine lebenslang um 10 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft höhere PM₁₀-Belastung geht mit einer durchschnittlichen Verkürzung der Lebenserwartung von knapp sechs Monaten einher. Bei PM_{2,5} beträgt die Abnahme der Lebenserwartung sogar acht Monate.*

* Quelle Methodology for the Cost-Benefit analysis for CAFE, Volume 2: Health Impact Assessment, AEA Technology. For European Commission DG Environment under contract ENV.C.1/SER/2003/0027, February 2005 / Wichtigste epidemiologische Grundlage: Pope, CA III, Burnett RT, Thun MJ, Calle EE, Krewski D, Ito K, Thurston GD (2002). Lung cancer, cardiopulmonary mortality, and long-term exposure to fine particulate air pollution. Journal of the American medical association, 287: 1132–1141.

Die Beschaffenheit des Feinstaubes ist maßgebend für seine Auswirkung auf das Klima. Während Ruß, der im Wesentlichen aus unvollständigen Verbrennungsprozessen stammt, die Atmosphäre erwärmt, führt organischer Kohlenstoff, der den Großteil des Kohlenstoffgehalts im Feinstaub darstellt, zu einer Abkühlung. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 28 verwiesen.

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)?

Als Instrument zur Verbesserung der Luftqualität werden Umweltzonen von den Ländern eingerichtet und auch hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft. Die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) hat die 74. und 75. Umweltministerkonferenz (UMK) im Jahr 2010 ausführlich über den Sachstand zu Umweltzonen und deren Wirksamkeit unterrichtet.

Aus den Berichten der LAI geht hervor, dass Umweltzonen einen positiven Effekt auf die Luftqualität haben: Sie bewirken sowohl einen Rückgang der Feinstaubbelastung, insbesondere der sehr gesundheitsschädlichen Rußpartikel, als auch der Stickstoffoxidbelastung. Nach dem Bericht für die 74. UMK zeigen Untersuchungen in Berlin auch, dass nach Einführung der Umweltzone der Bestand an alten Fahrzeugen deutlich schneller zurückgeht, als dies aus Sicht des Landes ohne Umweltzone zu erwarten gewesen wäre. In Berlin, wo am 1. Januar 2008 die Umweltzone mit Fahrverboten für Fahrzeuge der schlechtesten Schadstoffgruppe eingerichtet worden ist, nahm der Bestand dieser Fahrzeuge bis Ende 2008 um mehr als 70 Prozent bei Pkw und etwa 53 Prozent bei Nutzfahrzeugen ab.

In seinen Berichten hat die LAI festgestellt, dass die Wirkung der Umweltzonen mit Fahrverboten für Fahrzeuge der schlechtesten Schadstoffgruppe auf die Immissionsbelastungen bei Feinstaub (PM₁₀) und bei NO₂ bis zu 10 Prozent betragen kann. Berlin gibt einen Rückgang der Stickstoffoxidemissionen (NO_x) um fast 20 Prozent gegenüber 2007 an.

Die LAI rechnet mit einer deutlichen Steigerung der Wirkung der Umweltzonen, wenn nur die saubersten Fahrzeuge (mit grüner Plakette) sie befahren dürfen. Derartige Umweltzonen gibt es seit dem 1. Januar 2010 in Berlin und Hannover sowie seit dem 1. März 2011 in Leipzig. Für weitere Umweltzonen ist die Umstellung auf grüne Plaketten geplant. In dem Bericht für die 74. UMK werden Berliner Prognosen zitiert, wonach durch die verschärfte Umweltzone mehr als eine Verdoppelung des Minderungseffekts erwartet wird. Auswertungen im Hinblick auf die Wirkung dieser Umweltzonen liegen noch nicht vor. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Länder auch zur Wirksamkeit dieser Umweltzonen so schnell wie möglich Auswertungen vornehmen.

Eine Aufschlüsselung nach Kommunen, Schadstoffen und den Jahren 2008, 2009 liegt der Bundesregierung nicht vor.

4. Welche Minderungen von Feinstaubemissionen wurden durch die Einführung der Umweltzonen erreicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

5. Lassen sich signifikante Unterschiede bei der Entwicklung der Feinstaubwerte in den Kommunen ohne Umweltzonen gegenüber jenen mit Umweltzonen erkennen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Von welchen Faktoren und Kriterien hängt nach Auffassung der Bundesregierung die Wirksamkeit von Umweltzonen ab?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 8 verwiesen.

7. Wie viele Umweltzonen erfüllen nach Erkenntnissen der Bundesregierung diese Kriterien?

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 3 und 8 verwiesen.

8. Welche bundesweiten Vorgaben bei der Ausgestaltung der Umweltzonen hält die Bundesregierung für geeignet, um eine wirksame Reduktion der Luftschadstoffe zu erreichen?

Bei der Regelung der in einer Umweltzone maßgebenden Verkehrsbeschränkungen sind die spezifischen örtlichen Umstände zu berücksichtigen. Hierzu gehören insbesondere die jeweilige Schadstoffbelastung und die spezifischen meteorologischen Verhältnisse. Vor diesem Hintergrund sind generelle bundesweite Vorgaben für die Ausgestaltung von Umweltzonen nicht sachgerecht.

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?

Die Bundesregierung hat im vergangenen Jahr gemeinsam mit den Umweltministerien der Länder einen Abstimmungsprozess zur bundesweiten Vereinheitlichung der Ausnahmeregelungen von Verkehrsverboten in Umweltzonen eingeleitet. Der Abstimmungsprozess ist noch nicht abgeschlossen.

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?

Die Bundesregierung hat bei der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) weitgehend die vom Bundesrat beschlossenen Regelungen (Bundesratsdrucksache 552/05 (Beschluss), Bundesratsdrucksache 464/07 (Beschluss)) übernommen.

Damit wurden zunächst die Fahrzeugklassen, die den größten Anteil am innerstädtischen Verkehr haben und bei denen die Verringerung der Abgasemissionen stufenweise bereits über Jahrzehnte geregelt ist, in die Plakettenkennzeichnung einbezogen. Dabei handelt es sich um die Fahrzeugklassen M (Pkw) und N (Lkw, Busse, Zugmaschinen).

Falls es aus Sicht der Bundesländer erforderlich ist, wird die Einbeziehung weiterer Fahrzeugklassen in die 35. BImSchV in Betracht kommen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 26 verwiesen.

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)?

Ob und inwieweit Geschwindigkeitsbeschränkungen geeignet sind, die Feinstaubbelastung in Ballungsräumen tatsächlich zu senken, kann nur von den Ländern unter Berücksichtigung der konkreten Bedingungen vor Ort entschieden werden.

12. Wird die Bundesregierung den Ländern wenn rechtlich möglich einheitliche Vorgaben für die wirksame Kontrolle der Plakettenpflicht vorschlagen?

Die Überwachung der Vorschriften fällt in die alleinige Zuständigkeit der Länder.

13. Unterstützt die Bundesregierung die Aufforderung von Luftreinhalteexperten an die Kommunen, die Einfahrbedingungen grundsätzlich zu verschärfen (Stufe 3), sobald die Feinstaubgrenzwerte überschritten sind?

Wie bereits in der Antwort zu Frage 8 ausgeführt, sind bei der Regelung der in einer Umweltzone maßgebenden Verkehrsbeschränkungen die spezifischen örtlichen Umstände zu berücksichtigen. Entsprechende Entscheidungen treffen die örtlich zuständigen Behörden der Länder.

14. Welche zusätzlichen Maßnahmen will die Bundesregierung zur Abgasreinigung im Straßenverkehr ergreifen, um die Belastung mit Feinstaub und Stickstoffoxiden zu reduzieren?

Durch die Verschärfung der europäischen Abgasvorschriften wurden in den letzten Jahren deutliche Emissionsminderungen erreicht. So haben nach Berechnungen des Umweltbundesamtes sowohl die Partikel- als auch die Stickoxidemissionen aus dem Straßenverkehr bis zum Jahr 2010 um rund 60 Prozent gegenüber 1990 abgenommen. Um diese Entwicklung fortzuführen, wird insbesondere der vorgezogenen Einführung von Fahrzeugen der neuen Abgasstufen Euro 6/VI eine große Bedeutung zukommen. Die Bundesregierung prüft hierzu, ob und in welcher Form zusätzliche Anreize gesetzt und wie diese ausgestaltet werden können. Weiterhin unterstützt die Bundesregierung die Europäische Kommission bei ihren Arbeiten zur Weiterentwicklung der Emissionsanforderungen an Kraftfahrzeuge.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

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?

Der Bundesregierung liegen diesbezüglich keine Informationen vor.

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?

Der Bundesregierung ist nicht bekannt, wie viele Verfahren bislang insgesamt gegen die Einführung von Umweltzonen eingeleitet und wie viele davon erfolgreich waren. Die der Bundesregierung bekannten Verfahren waren jeweils nicht 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?

Nein.

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?

Keine.

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?

Bei der Festsetzung eines Pauschalbetrags oder Zwangsgelds wegen der Nichtbeachtung eines Urteils des Gerichtshofs der Europäischen Union berücksichtigt das Gericht die jeweiligen Umstände. Pauschale Aussagen sind nicht möglich.

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?

Als Anreiz zur frühzeitigen Marktdurchdringung gilt für Diesel-Pkw der Emissionsklasse „Euro 6“ bei erstmaliger Zulassung bis 31. Dezember 2013 eine Kraftfahrzeugsteuerbefreiung von maximal 150 Euro. Diese derzeit strengste Emissionsklasse ist ab dem 1. September 2015 obligatorisch. Die Bundesregierung prüft, ob und in welcher Form zusätzliche Anreize gesetzt und wie diese ausgestaltet werden können.

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?

Der vergleichsweise geringe Zuschlag nach § 9a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) war zeitweilig eingeführt worden, um die bis 31. Dezember 2009 befristete Steuerbefreiung für Diesel-Pkw mit nachgerüsteter Partikelminderungstechnik nach § 3c KraftStG zu kompensieren (vgl. Bundestagsdrucksache 16/4010). Die Bundesregierung prüft, ob und in welcher Form zusätzliche Anreize zur Emissionsminderung an der Quelle gesetzt und wie diese ausgestaltet werden können.

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?

Über die Auswahl zielführender Maßnahmen entscheiden die Länder.

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?

Die europäischen Typgenehmigungsvorschriften für neue mobile Maschinen und Geräte, Binnenschiffe und Lokomotiven haben zum Ziel, das Funktionieren des Binnenmarktes und den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt sicherzustellen. Sie umfassen keine Nachrüstvorschriften. Deutschland hat mit der Dreißigsten Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bereits Mitte 2007 technische Anforderungen festgelegt, die Partikelminderungssysteme für eine Nachrüstung von schweren Nutzfahrzeugen oder von bestimmten mobilen Maschinen und Geräten einhalten müssen. Im Rahmen der UN/ECE werden derzeit harmonisierte Anforderungen an die Nachrüstung von mobilen Maschinen und Geräte erarbeitet. Die Bundesregierung arbeitet aktiv in den Arbeitsgruppen mit.

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?

Die Emissionsgrenzwerte für mobile Maschinen und Geräte werden durch die EU-Richtlinie 97/68/EG geregelt, eine nationale Grenzwertsetzung ist EU-rechtlich nicht möglich.

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?

Für mobile Maschinen und Geräte ist in der 35. BImSchV keine Plakette vorgesehen. Sie sind in Anhang 3 zu § 2 Absatz 3 der 35. BImSchV enthalten, d. h. für mobile Maschinen und Geräte sowie Arbeitsmaschinen besteht kein Verkehrsverbot in Umweltzonen. Bei der Gestaltung der 35. BImSchV ist man da-

von ausgegangen, dass die Luftqualitätsgrenzwerte dennoch erreicht werden können. Die 35. BImSchV eröffnet die Möglichkeit, Maßnahmen zu ergreifen, die den Straßenverkehr betreffen. Dies wird als sachgerecht erachtet, weil den Bundesländern damit ein hinreichendes Instrument zur Verminderung der relevanten Stickstoffoxid- und Partikelemissionen an die Hand gegeben wird.

In Fällen, in denen Emissionen von Baumaschinen lokal merklich zu den Stickstoffoxid- und Partikelemissionen beitragen können, können z. B. Städte und Gemeinden dem Auftraggeber von Baumaßnahmen bei der Ausschreibung bzw. der Auftragsvergabe vorschreiben, dass die eingesetzten Maschinen bestimmte Grenzwerte einhalten müssen. So kann punktuell die Emissionsbelastung vermindert werden.

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?

Die Studie ist der Bundesregierung bekannt. Die darin vorgeschlagenen Maßnahmen können zur Reduzierung von Feinstaub geeignet sein.

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?

Feinstaub besteht aus unterschiedlichen Komponenten. Dazu zählen Ruß, Schwermetalle, Abriebpartikel, biologisches Material, Sulfat, Nitrat, Ammonium und organische Kohlenstoffe. Rußablagerungen auf Schnee- und Eisflächen verringern die Reflektion der Sonnenstrahlung und führen damit in der Tendenz zu einer Erwärmung. Allerdings ist der globale Effekt dieser Rußablagerungen schwer zu beziffern. Dies liegt daran, dass detaillierte Beobachtungen dazu fehlen, vorhandene Ablagerungen durch Neuschnee überdeckt werden und Eisflächen oft zerklüftete Oberflächen haben, die das Reflektionsverhalten ebenfalls beeinflussen. Im Vierten Sachstandsbericht des IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) wird der Strahlungsantrieb von Ruß auf Schnee als Index für die Bedeutung dieses Faktors als potenzieller Mechanismus einer Klimaänderung auf 0,1 Watt je Quadratmeter (W/m^2) für das Jahr 2005 geschätzt. Der durch anthropogenes CO_2 bedingte global gemittelte Strahlungsantrieb für dasselbe Jahr wurde von IPCC auf 1,66 W/m^2 geschätzt.

29. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um dieses in der Fachdebatte als Black Carbon bezeichnete Klimarisiko einzudämmen?

Die zahlreichen Maßnahmen der Bundesregierung zur Reduzierung der Feinstaubbelastung zum Schutz der menschlichen Gesundheit führen auch zu einer Minderung der Emissionen von feinsten Rußpartikeln (engl. black carbon).

