

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn,  
Dorothea Steiner, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/13334 –**

### **Saubere Luft für die Bürgerinnen und Bürger Europas**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der europäische Umweltkommissar Janez Potočnik hat das Jahr 2013 zum Jahr der Luft erklärt. Die Europäische Kommission plant in diesem Jahr, weite Teile des europäischen Rechts zur Luftreinhaltung zu überarbeiten, darunter die thematische Strategie zur Luftreinhaltung, die Richtlinie zu Nationalen Emissionsobergrenzen für bestimmte Luftschadstoffe (NEC) und die Richtlinie zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (NRMM). Im Herbst dieses Jahres will die Kommission ihren Revisionsvorschlag vorlegen.

Für die Bevölkerung sind Luftschadstoffe, insbesondere durch stark eingeschränkte individuelle Schutzmöglichkeiten, im besonderen Maße gesundheitsschädlich. Nach Angaben der Europäischen Kommission führt verschmutzte Luft jährlich zu 420 000 vorzeitigen Todesfälle in der Europäischen Union. Allein schon durch die Ausweitung der Anwendung bereits existierender Technologien könnten davon 100 000 vorzeitige Todesfälle vermieden werden. Dies sollte für die Bundesregierung Grund genug sein, eine aktive Rolle im Revisionsprozess zu spielen, um auf diesem Wege den Gesundheitsschutz der Bevölkerung zu verbessern.

Die Reduzierung von kurzzeitig klimawirksamen Luftschadstoffen (Short Lived Climate Pollutants) sollte dabei besondere Beachtung finden, weil ihre Verminderung gleichzeitig dem Gesundheits- und Klimaschutz dient.

Auch die Reduzierung von Ammoniak, dessen Quelle zu 90 Prozent in der Landwirtschaft liegt, ist von doppelter Bedeutung. Zum einen trägt Ammoniak und sein Umwandlungsprodukt Ammonium erheblich zur Schädigung von Land- und Wasserökosystemen bei, zum anderen sind Ammoniak und Ammonium wesentliche Vorläufersubstanzen für die Bildung von gesundheitsschädlichem Feinstaub.

Vor diesem Hintergrund interessiert die Fragesteller, welchen Standpunkt die Bundesregierung zu diesen Entwicklungen und insbesondere zu den Planungen der Europäischen Kommission einnimmt.

1. Welchen Stand hat die institutionelle Diskussion auf europäischer Ebene zur thematischen Strategie zur Luftreinhaltung, zur Revision der Nationalen Emissionsobergrenzen (NEC), zur Revision der Luftqualitätsrichtlinie (AQD) und zur Richtlinie zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (NRMM)?

Die Europäische Kommission arbeitet derzeit unter Beteiligung der Mitgliedstaaten und Einbeziehung interessierter Kreise an der Revision der EU-Luftreinhaltspolitik. Sie beabsichtigt, die Thematische Strategie zur Luftreinhaltung aus dem Jahr 2005 kurzfristig fortzuschreiben. Weiterhin geht die Bundesregierung davon aus, dass die Europäische Kommission den Vorschlag zur Novellierung der Richtlinie über nationale Emissionshöchstmengen für bestimmte Luftschadstoffe im Herbst 2013 vorlegt. Die Novellierung der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft in Europa soll voraussichtlich zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen.

Im Hinblick auf die Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Dezember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte plant die Europäische Kommission, noch im Jahr 2013 einen Vorschlag für die Revision vorzulegen.

2. Plant die Bundesregierung im Umweltministerrat, ambitionierte nationale Emissionsobergrenzen (NEC) zu unterstützen?

Gehen diese Forderungen über die im Göteborg-Protokoll 2012 als Zielwert für 2020 vereinbarten hinaus, insbesondere was eine Emissionsobergrenzen (Masse und Anzahl) für lungengängigen Feinstaub (PM<sub>2,5</sub>) und ultrafeine Partikel (UP/PM<sub>0,1</sub>) angeht?

Die Analyse zu in Frage kommenden Reduzierungen der jeweiligen Schadstoffemissionen ist noch nicht erfolgt. Grundlage für die zukünftigen Verhandlungen auf EU-Ebene wird, auch hinsichtlich des Reduktionsziels bei Feinstaub (PM<sub>2,5</sub>), das novellierte Göteborg-Protokoll sein.

3. Inwieweit wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, die EU-weit geltenden Grenzwerte der Europäischen Luftqualitätsrichtlinie von 2008 (AQD) zu verschärfen und sie an die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) geforderten Emissionsgrenzen anzupassen?

Die Bundesregierung hat hierzu noch keine Position abgestimmt. Für die zukünftige Novellierung der Luftqualitätsrichtlinie hat die Bund/Länderarbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz im Auftrag der Umweltministerkonferenz (UMK) ein Eckpunktepapier mit einer deutschen Position erarbeitet. Auf der Herbstsitzung 2011 nahm die UMK das Eckpunktepapier zur Kenntnis und hat in ihrem Beschluss den Bund darum gebeten, grundsätzlich die im Eckpunktepapier dargelegten Positionen in die Rechtssetzungsverhandlungen einzubringen. Entsprechend dem Eckpunktepapier soll das Schutzniveau der bestehenden Grenz- und Zielwerte für Gesundheit und Umweltschutz beibehalten werden.

4. Welche Schlüsse, insbesondere hinsichtlich der 13. Bundes-Immissionschutzverordnung, zieht die Bundesregierung aus der Entscheidung der Europäischen Kommission für eine ganze Reihe von Städten und Gebieten in Deutschland, keine Fristverlängerung für die Erreichung der Grenzwerte bei Stickstoffdioxid-Emissionen zuzubilligen, vor dem Hintergrund, dass auch die Emissionen aus der Energieerzeugung, vor allem aus Kohlekraftwerke, ein Viertel der gesamten Stickstoffemissionen ausmachen und in den letzten 15 Jahren nicht vermindert worden sind und gleichzeitig seit 2010 die EU-Zielvorgaben für Stickstoffoxide gemäß NEC-Richtlinie verfehlt werden?

Trotz umfangreicher Maßnahmen von Bund und Ländern wird der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid auch über das Jahr 2015 hinaus in Gebieten, die besonders von hohen Verkehrsbelastungen betroffen sind, nicht flächendeckend eingehalten werden. Die Bundesregierung unterstützt daher insbesondere die Vorschläge der Europäischen Kommission, auf Ebene der EU zur Emissionsminderung quellenbezogene Maßnahmen zu intensivieren.

Im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen sind in der 13. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes strengere Grenzwerte bei Stickoxidemissionen festgelegt worden. Hierdurch wird auch ein Beitrag zur Einhaltung der Emissionshöchstmenge für Stickstoffoxide geleistet.

Überschreitungen des Grenzwerts bei Stickstoffdioxid werden größtenteils durch lokale Verkehrsemissionen verursacht, der großräumige Hintergrund, zu dem Großfeuerungsanlagen beitragen, kommt eine nachrangige Bedeutung zu.

5. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der Greenpeace-Studie über 3 100 indirekte Todesfälle durch Kohlekraftwerke, und plant sie in den kommenden Jahren eine Absenkung der Grenzwerte für Quecksilber-Emissionen von Kohlekraftwerken auf das Niveau deren in den USA, und wenn nein, warum nicht?

Die in Frage stehende Studie berücksichtigt nicht, dass den Emissionen aus Braunkohle- und Steinkohlekraftwerken im Vergleich zu den Emissionen aus anderen Quellen eine nachrangige Bedeutung zukommt. Hohe Feinstaubkonzentrationen, die besonders in Gebieten mit hohen Verkehrsbelastungen auftreten, entstehen in erster Linie durch die Emissionen des lokalen Verkehrs.

Dennoch sind von der Bundesregierung zur weiteren Verbesserung der Luftqualität auch für Großfeuerungsanlagen strenge Emissionsgrenzwerte, unter anderem für Feinstaub und Quecksilber, im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen festgelegt worden.

Derzeit werden auf europäischer Ebene vor dem Hintergrund der auf Ebene der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) im Dezember 2012 abgeschlossenen Novellierung des Schwermetall-Protokolls zur UNECE-Luftreinhaltekonvention Maßnahmen beraten, mit dem Ziel, den Eintrag von Quecksilber in die Umwelt weiter zu begrenzen.

Hierzu zählen auch emissionsbegrenzende Anforderungen an die maßgeblichen Emittenten. Im Zuge der Überprüfung der Richtlinie 2010/75/EU über Industrieemissionen ist die Europäische Kommission verpflichtet, Berichte darüber vorzulegen, ob bei Quecksilber weitere Emissionsbegrenzungen bei Großfeuerungsanlagen vorzunehmen sind.

Weiterreichende Maßnahmen auf nationaler Ebene sind vor diesem Hintergrund zum jetzigen Zeitpunkt nicht angezeigt.

6. Wird sich die Bundesregierung für eine Reduzierung der ultrafeinen Dieselrußemissionen aus nichtstraßengebundenen Maschinen und Geräten mithilfe von Abgasgrenzwerten einsetzen?

Wenn ja, welche Maßnahmen werden von der Bundesregierung unterstützt?

Wenn nein, warum nicht?

7. a) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung in den Bereichen See- und Binnenschifffahrt zur Reduktion von Dieselrußpartikeln in Abgasen?
- b) Welche Projekte zur Reduktion von Rußpartikeln in den Abgasen von Schiffsmotoren (See- und Binnenschifffahrt) sind der Bundesregierung bekannt, und inwieweit finden diese bereits in der Praxis Anwendung?
- c) Welche Reduktion von Dieselrußemissionen mit welchen Maßnahmen sind zukünftig nach Ansicht der Bundesregierung gegenüber dem bisherigen Stand der Technik möglich, und welche Ziele hat die Bundesregierung in diesem Bereich?
- d) Wie wirkt die Bundesregierung auf die EU bzw. die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) ein, um rasch zu verbindlichen Zielen bei der Reduktion von Dieselruß in Schiffsemissionen zu gelangen?

Welche Regelungen gibt es dazu bisher?

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird sich weiterhin für eine Absenkung der Emissionen auch von mobilen Maschinen und Geräten einsetzen, u. a. im Rahmen der Novellierung der Richtlinie 97/68/EG.

Bei der Verbesserung des maritimen Umweltschutzes ist zu beachten, dass für die global tätige Seeschifffahrt nur weltweit gültige Vorschriften sinnvoll sind. Daher hat sich die Bundesregierung in der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) frühzeitig und erfolgreich für Regelungen eingesetzt, die auf die Nutzung sauberer Kraftstoffe abzielen. In diesem Rahmen beginnt in der IMO derzeit auch die Diskussion um das Thema „Black Carbon“. Die Bundesregierung wird aktiv zu dieser Diskussion beitragen und daraus gegebenenfalls resultierende Vorgaben in Kraft setzen.

Soweit Binnenschiffe betroffen sind, gelten auf EU-Ebene die Emissionsanforderungen der Richtlinie 97/68/EG bzw. 94/25/EG und multinational die Rheinschiffs-Untersuchungsordnung und Bodensee-Schifffahrtsordnung.

Partikelemissionen von Schiffen werden in erster Linie durch die unvollständige Verbrennung von Dieselmotoren und insbesondere Schweröl verursacht. Seeschiffe im Verantwortungsbereich von Ressorts der Bundesregierung werden jedoch bereits heute nicht mit Schweröl, sondern mit schwefelarmem Dieselmotoren betrieben. Der Schwefelanteil im Kraftstoff für Binnenschiffe wurde zum 1. Januar 2011 auf 10 Milligramm pro Kilogramm begrenzt. Dadurch reduzieren sich nicht nur die Emissionen von umwelt- und gesundheitsschädlichen Schwefeloxiden, sondern auch die Emissionen von Partikeln.

Weitere Möglichkeiten zur Verminderung der Emissionen sind der Einsatz moderner Motorentechnik, sauberer Brennstoffe (z. B. LNG = verflüssigtes Erdgas) und gegebenenfalls der Einsatz von Dieselpartikelfiltern. Im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit werden beispielsweise zwei Barkassen betrieben, die seit 2010 mit Rußfiltern ausgestattet sind.

Die Bundesregierung plant derzeit kein speziell auf Rußfilter für Schiffe ausgerichtetes Förderprogramm. Es besteht jedoch im Umweltinnovationsprogramm des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die Möglichkeit, den modellhaften Einbau von Anlagen zur Emissionsreduktion als Demonstrationsvorhaben finanziell zu unterstützen. Anträge hierzu wurden noch nicht gestellt.

Zu verweisen ist zudem auf das „Förderprogramm für emissionsärmere Dieselmotoren von Binnenschiffen“ (Motorenförderprogramm) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung. Das BMVBS fördert seit April 2007 den Einbau von emissionsärmeren Dieselmotoren, Partikelfiltern und Katalysatoren in Binnenschiffe.

Das Motorenförderprogramm ist mit einer neuen Förderrichtlinie zum 1. Januar 2013 um weitere vier Jahre, d. h. bis Ende des Jahres 2016, verlängert worden. Im Haushalt 2013 stehen hierfür 1,5 Mio. Euro zur Verfügung.

Die seit dem 1. Januar 2013 geltende Richtlinie verfolgt einen technologieoffenen Ansatz. Außer Motoren, Partikelfiltern und Katalysatoren sollen weitere Schadstoffminderungstechnologien gefördert werden. Die Richtlinie entspricht somit der Handlungsstrategie der Bundesregierung für den Verkehr, Effizienzpotenziale im Verkehr auszuschöpfen und alternative Kraftstoffe zum Einsatz zu bringen. Durch die Aufnahme von Maßnahmen zur Optimierung des Schiffsbetriebs in die Richtlinie, die eine Senkung des Kraftstoffverbrauchs und der verbrauchsabhängigen Emissionen ermöglichen, werden außerdem auch diesel- und gaselektrische Antriebe förderfähig.

Bis Ende April 2013 lagen der Wasser- und Schifffahrtsdirektion, die mit Durchführung des Programms beauftragt ist, über 850 Förderanträge (seit Einführung des Motorenförderprogramms im Jahr 2007) vor.

Darüber hinaus fördert das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie im Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ die erstmalige industrielle Anwendung innovativer Produkte und Verfahren beim Neubau, Umbau und bei der Reparatur von Schiffen auf deutschen Werften. Dieses Programm kommt grundsätzlich auch für Pilotprojekte bei der Nachrüstung von Schiffen mit Abgasentschwefelungsanlagen in Frage. Zurzeit liegen zwei Anträge für innovative Projekte vor, die die Abgasreduktion sowohl des Schwefelgehaltes als auch von Partikeln bei Schiffmotoren, die mit Schweröl angetrieben werden, zum Gegenstand haben.

8. Wird die Bundesregierung zusätzliche Maßnahmen der EU zur Verminderung kurzzeitig klimawirksamer Luftschadstoffe (SLCP) unterstützen?

Plant die Bundesregierung in diesem Bereich eigene Maßnahmen?

Die Bundesregierung wird auf Ebene der EU weiterhin Maßnahmen zur Verminderung kurzzeitig klimawirksamer Luftschadstoffe unterstützen. Auf die in der Antwort zu den Fragen 6 und 7 dargestellten Emissionsminderungsmaßnahmen wird verwiesen.

9. Welche zusätzlichen Maßnahmen werden von der Bundesregierung geplant, um die Freisetzung von Ammoniak in der Landwirtschaft zu vermindern?

Die Bundesregierung hat im Mai 2011 eine Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Evaluierung der Düngeverordnung (Verordnung über die Anwendung von Düngemitteln, Bodenhilfsstoffen, Kultursubstraten und Pflanzenhilfsmitteln nach den Grundsätzen der guten fachlichen Praxis beim Düngen vom 27. Fe-

bruar 2007 – DüV) einberufen; diese legte im November 2012 einen Abschlussbericht mit Vorschlägen zur Weiterentwicklung der DüV vor. Auf Basis dieser Vorschläge, die auch auf eine Verminderung der Ammoniak-Emissionen abzielen, erstellt die Bundesregierung derzeit einen Entwurf für die Änderung der DüV.

Um auch die Ammoniak-Emissionen aus Stallgebäuden zu verringern, wird die Bundesregierung unter anderem im Zuge der Umsetzung des derzeit in der Revision befindlichen BVT-Merkblatts „Intensivtierhaltung“ die immissionschutzrechtlichen Anforderungen überprüfen und gegebenenfalls anpassen.

10. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele der auf deutschen Baustellen eingesetzten Maschinen und Geräte mit einem Partikelminderungssystem ausgerüstet sind?

Nein.

11. Wer ist in Deutschland für die Kontrolle der Einhaltung von Arbeitsschutzmaßnahmen auf Baustellen zuständig?

Für die Kontrolle der Einhaltung der Arbeitsschutzmaßnahmen sind die für den Arbeitsschutz zuständigen Aufsichtsbehörden der Länder zuständig. Dies gilt auch für Kontrollen auf Baustellen. Im Rahmen ihres Präventionsauftrags nach dem Siebten Buch Sozialgesetzbuch SGB VII nehmen auch die Träger der gesetzlichen Unfallversicherung Überwachungsaufgaben wahr. Zuständig für die Kontrolle auf Baustellen ist vor allem die Berufsgenossenschaft der Bauwirtschaft (BG BAU).

12. Wie viel Personal und finanzielle Mittel stehen in Deutschland für die Kontrolle von Arbeitsschutzmaßnahmen auf Baustellen sowie für die gezielte Kontrolle von mit Dieselpartikelfiltern ausgerüsteten Baumaschinen zur Verfügung?

Die für die Kontrolle von Arbeitsschutzmaßnahmen zuständigen Aufsichtsbehörden der Länder hatten in 2011 einen Bestand von insgesamt 3 053 Aufsichtspersonen. Die für die Kontrollen zur Verfügung stehenden Personal- und Sachmittel werden in der Regel nicht nach Branchen, Arbeitsplätzen, Maschinen oder nach Rechtsvorschriften differenziert ausgewiesen.

In der BG BAU standen in 2011 insgesamt rund 370 Aufsichtspersonen für die Kontrolle von Arbeitsschutzmaßnahmen auf Baustellen zur Verfügung. Für die Präventionsarbeit wurden rund 160 Mio. Euro aufgewendet. Die Mittel für Kontrollen von Arbeitsschutzmaßnahmen auf Baustellen sind hier enthalten.

Zur gezielten Kontrolle von mit Dieselpartikelfiltern ausgerüsteten Baumaschinen wird auf die Antworten zu den Fragen 13 bis 19 verwiesen.

13. Wer ist für den Vollzug der Kontrolle der TRGS 554 auf Baustellen verantwortlich?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

14. Liegen der Bundesregierung Zahlen vor, wie viele Verstöße gegen die TRGS 554 jeweils in den Jahren 2011 und 2012 gemeldet wurden?

Vorbemerkung der Bundesregierung zu den Fragen 14 bis 16:

Die TRGS 554 konkretisiert die Gefahrstoffverordnung (Vermutungswirkung für den Arbeitgeber). Der Arbeitgeber kann nach der Gefahrstoffverordnung aber auch andere, gleichwertige Maßnahmen treffen. Werden weder die TRGS angewendet noch andere gleichwertige Maßnahmen getroffen, würde gegen die Gefahrstoffverordnung verstoßen. Diese Verstöße sind nach der Gefahrstoffverordnung bußgeldbewehrt.

Der Bundesregierung liegen keine Zahlen zu einzelnen Ordnungswidrigkeiten vor. Von einzelnen Ländern wurde mitgeteilt, dass die Zahlen nicht aktenkundig ermittelt werden.

15. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Baustellen in den Jahren 2011 und 2012 aufgrund eines Verstoßes gegen die TRGS 554 zeitweise eingestellt wurden?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine konkreten Angaben vor. Von einzelnen Ländern wurde mitgeteilt, dass die Zahlen nicht aktenkundig ermittelt werden. In einzelnen Ländern wurden Tätigkeiten auf Baustellen von Tunnelbauvorhaben und Bauarbeiten in industriellen bzw. gewerblichen Hallenbauten, bei denen unzulässige Emissionen von dieselbetriebenen Maschinen/Fahrzeugen (z. B. Gabelstaplern) festgestellt wurden, zeitweise eingestellt. Erst nach einer Nachrüstung mit geeigneten Partikelfiltern oder einer Umstellung auf Gasantrieb o. Ä. durften die Arbeiten wieder aufgenommen werden.

16. a) Liegen der Bundesregierung Informationen vor, dass der Vollzug bei Verstößen gegen die TRGS 554 in einigen Fällen nicht durchgeführt wird?  
b) Wenn ja, was wird die Bundesregierung tun, um Abhilfe zu schaffen?

Der Bundesregierung liegen solche Informationen nicht vor.

17. a) Ist der Bundesregierung bekannt, dass viele Baumaschinen ohne Partikelminderungssystem angeboten werden, obwohl ihr Einsatz nur mit solchen Systemen zulässig ist (Rüttelplatten in Gräben, Hubarbeitsbühnen in Hallen)?  
b) Wenn ja, warum wird hier die Marktüberwachung nicht tätig?

Baumaschinen unterliegen grundsätzlich hinsichtlich ihrer Beschaffenheit als Maschinen nach EG-Maschinenrichtlinie beim Bereitstellen auf dem Markt der Maschinenverordnung (9. ProdSV) und dem Produktsicherheitsgesetz (ProdSG). Für die in Baumaschinen eingebauten Verbrennungsmotoren gibt es darüber hinaus Spezialrecht. Für diese ist die Richtlinie 97/68/EG einschlägig. Diese Richtlinie ist durch die 28. BImSchV in nationales Recht umgesetzt. Der Vollzug sowohl des ProdSG bzw. der 9. ProdSV als auch der 28. BImSchV obliegt den zuständigen Überwachungsbehörden der Länder.

Der Bundesregierung liegen über Aktivitäten der Länder im Bereich der Marktüberwachung im Einzelnen keine Informationen vor.

18. Liegen der Bundesregierung Zahlen vor, wie viele Baumaschinen seit 2008 aufgrund der TRGS 554 nachgerüstet wurden?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine konkreten Zahlenangaben vor. Einzelne Länder haben mitgeteilt, dass die Zahlen nicht aktenkundig ermittelt werden.

Auf die Antwort zu Frage 15 wird verwiesen.

19. Welche weiterführenden Maßnahmen wird die Bundesregierung sofort oder in nächster Zeit in Angriff nehmen, um die Baustellenarbeiter flächendeckend vor Dieselmotoremissionen zu schützen?

Der Schutz der Baustellenarbeiter vor Dieselmotoremissionen ist über die Gefahrstoffverordnung geregelt und wird durch die TRGS 554 konkretisiert. Technische Regeln werden regelmäßig aktualisiert und an den Stand der Technik angepasst. Diese Arbeiten werden für die TRGS 554 im Laufe dieses Jahres routinemäßig aufgenommen.

20. a) Werden beispielsweise auf Baustellen des Bundes über die öffentliche Ausschreibung Maschinen mit Partikelminderungssystemen verbindlich vorgeschrieben?

Das Vergaberecht schreibt den Einsatz von Maschinen mit Partikelminderungssystemen nicht verbindlich vor. Die Belastungen aus Dieselabgasen auf Baustellen betreffen Fragen des Gesundheitsschutzes der Arbeitnehmer, also des Arbeitsschutzes, und des Umweltschutzes. Der Arbeitgeber hat nach dem Arbeitsschutzgesetz die erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um die Sicherheit und den Gesundheitsschutz der Beschäftigten bei der Arbeit zu gewährleisten und zu verbessern.

- b) Wenn nein, warum nicht?

Das Vergaberecht ist ein Verfahrensrecht und hat seine Grundlage im Wettbewerbs- und Haushaltsrecht. Es regelt den Ablauf des Vergabeprozesses und dient dazu, den Bedarf der öffentlichen Hand an Gütern und Dienstleistungen im Wettbewerb wirtschaftlich zu decken.