

Feinstaub – Keine Entlastung in Sicht?

Die aktuelle Deutschlandkarte verdeutlicht, dass auch mehr als zwei Jahre nach Inkrafttreten der EU-Richtlinie über Grenzwerte von Schadstoffen in der Luft zahlreiche deutsche Städte die geforderten Grenzwerte für Feinstaub überschreiten. Mit dem Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 27. September 2007 können nun betroffene Bürger einfordern, dass konkrete Maßnahmen zur Verringerung der Belastung ergriffen werden. 21 Städte planen inzwischen Umweltzonen.

Von Holger Dalkmann.

Die Gesundheitsgefährdung des Feinstaubes ist durch zahlreiche Untersuchungen belegt. Dies betrifft insbesondere Staublungen, durch Stäube angeregte entzündliche Prozesse sowie stauballergische Reaktionen; große Unsicherheiten bestehen über den exakten Zusammenhang von Feinstaubemissionen und gesundheitlichen Folgen bezüglich Form und Wirkung mit anderen Schadstoffen. Zur Vorbeugung wurde im Jahr 2005 die Richtlinie 1999/30/EG des Rates in Deutschland im Rahmen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) umgesetzt. Dieses sieht u.a. einen Grenzwert von maximal $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Feinstaub PM_{10} (Tagesmittel) an mehr als 35 Tagen vor (**siehe Glossar**). Auch wenn unterschiedliche meteorologische Einflussfaktoren immer wieder eine Grenzwertüberschreitung auslösen, gilt der Verkehr als wesentlicher Verursacher für Feinstaub. Daher wird der Einführung von Maßnahmen, die den Verkehr und innerhalb desselben speziell die Dieselfahrzeuge als Verursacher treffen, besonderes Gewicht zugemessen.

Wie in den vergangenen Jahren werden in deutschen Städten die Grenzwerte zum Teil erheblich überschritten – dabei sind im Vergleich 2005 zu 2006 deutschlandweit deutlich mehr Überschreitungen aufgetreten (**siehe Karte 2**). Auch die Trends in diesem Jahr weisen auf keine signifikante Reduzierung hin. Von den 416 Feinstaub-Messstationen der Länder und des Umweltbundesamtes (UBA) (**siehe Grafik**), die sich 2006 auf insgesamt 275 Gemeinden verteilten, wiesen 98 Stationen (24%) in 66 Städten Überschreitungen der Grenzwerte auf. 2005 wurden noch deutlich weniger Grenzwertüberschreitungen registriert; es betraf 60 (15%) der 403 Stationen in insgesamt 37 Städten.

In der aktuellen Karte wird deutlich, dass die städtischen Verdichtungsräume mit ihren hohen Verkehrsaufkommen besondere Schwerpunkte bilden (**siehe auch Karte 3**). Am häufigsten wurden in Stuttgart mit 187 Tagen 2005 bzw. 175 Tagen 2006 an der Station „Am Neckartor“ und in München an der Station „Landshuter Allee“ an 107 bzw. 92 Tagen im Jahr Grenzwertüberschreitungen gemessen. Dabei spielt die topographische Lage Stuttgarts – eingebettet in einen Talkessel – bei Inversionswetterlagen eine wesentliche Rolle. Auch in München tragen entsprechende Wetterlagen zu den Extremwerten bei.



In Deutschland sind gemäß § 47 BImSchG i.V.m. § 11 22. BImSchV verschiedene rechtsverbindliche Maßnahmen bei Grenzwertüberschreitungen vorgesehen. Zum einen hat die zuständige Behörde des jeweiligen Bundeslandes einen Luftreinhalteplan aufzustellen, der Maßnahmen zur *dauerhaften* Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt. Zudem sind zusätzliche Maßnahmen in Form eines Aktionsplanes zu ergreifen, um aufzuzeigen, welche Maßnahmen *kurzfristig* umzusetzen sind. Dabei stellen die „Ballungsräume“ eine eigenständige Gebietskategorie dar, für die besondere Regelungen gelten (**siehe Glossar**). **Die aktuelle Karte** zeigt, dass etwa ein Drittel der Städte und Gemeinden bislang diesen Verpflichtungen nicht nachgekommen ist. Die Aktionspläne und Luftreinhaltepläne umfassen in erster Linie folgende Maßnahmen:

- Umweltzonen (Gebietsbezogene Nutzervorteile) (**siehe Glossar**)
- Durchfahrtsverbote für LKW
- Erdgasfahrzeuge und synthetische Kraftstoffe
- Reduktion der Aufwirbelungsemissionen
- Verkehrsvermeidung und -verlagerung

Volker Diegmann u.a. belegen in einer Studie für das UBA, dass das größte Minderungspotenzial von -10% im Bereich der Einrichtung von Umweltzonen besteht; daneben sind Durchfahrtsverbote und Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung als wirksamste Maßnahme relevant (**siehe Schaubild**). Aktuell sind 21 Umweltzonen in Deutschland geplant (**siehe aktuelle Karte**), die ersten sind für Anfang 2008 vorgesehen. Dabei sind es primär ältere Dieselfahrzeuge, die von den Restriktionen betroffen sein werden. Als gutes Beispiel gilt die geplante Umweltzone in Berlin. Diese umfasst die Berliner Innenstadt innerhalb des S-Bahnringes auf einer Fläche von circa 88 km² und betrifft etwa 1 Mio. Einwohner.

Nicht zuletzt durch das aktuelle Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes wird die Notwendigkeit deutlich, Feinstaubemissionen in den Städten massiv zu reduzieren. Akuter Handlungsbedarf der zuständigen Entscheidungsträger, Aktionspläne und Luftreinhaltepläne aufzustellen, gilt insbesondere für die Städte und Gemeinden, die bislang dieser Verpflichtung nicht nachkommen sind. Damit verschärft sich auch in vielen Städten der Druck, sog. Umweltzonen frühzeitiger als geplant einzuführen.

