

Antrag

der Fraktion GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Maßnahmen zur kurzfristigen Durchsetzung von Grenzwertanforderungen in Luftreinhalteplänen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen

I.

zu berichten,

1. für welche Städte und Gebiete bzw. Stadtteile absehbar ist, dass die bezüglich Feinstaub (PM10) in der 22. BImSchV enthaltenen und ab 1. Januar 2005 gültigen Anforderungen ohne zusätzliche Maßnahmen zur Emissionsminderung nicht einzuhalten sein werden;
2. ob und wenn ja für welche Gebiete bereits bei der Beantwortung des Antrags des Abg. Palmer („Konsequenzen aus der Überschreitung von Luftreinhaltungs-Grenzwerten der 22. BImSchV“, Drucksache 13/2223) im Sommer 2003 Daten vorlagen aus denen ersichtlich war, dass die ab 1. Januar 2005 gültigen Anforderungen für Feinstaub (PM10) voraussichtlich nicht einzuhalten sein werden;
3. für welche Gebiete im Land derzeit Luftreinhaltepläne bzw. Aktionspläne zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung ausgearbeitet und aufgestellt werden und in welchem Stadium sich diese Arbeiten jeweils befinden bzw. bis wann mit deren Abschluss bzw. Umsetzung zu rechnen ist;
4. inwieweit die Landesregierung die Auffassung teilt, dass die Bürgerinnen und Bürger ab 1. Januar 2005 selbst dann einen Rechtsanspruch auf Ein-

haltung der in der 22. BImSchV enthaltenen Grenzwerte – z. B. für Feinstaub (PM10) – haben, wenn diese nicht in einem ganzen Gebiet oder flächendeckend, sondern wenn sie bereits lokal überschritten werden und welche Konsequenzen sich daraus ergeben;

5. auf welche Rechtsargumentation sie ihre in der „Stuttgarter Zeitung“ vom 16. Dezember 2004 wiedergegebene Auffassung stützt, wonach die Bürgerinnen und Bürger im Falle von Grenzwertüberschreitungen Rechtsmittel gegen die Bundesregierung einlegen können;
6. inwieweit die Landesregierung die Auffassung teilt, dass die jetzige Situation, in der die Überschreitung von Grenzwerten die dem Schutz der menschlichen Gesundheit dienen offensichtlich wird, für die zuständigen Behörden des Landes und den Kommunen seit dem bereits vor Jahren erfolgten Erlass entsprechender EU-Richtlinien (Luftqualitätsrahmenrichtlinie 1996/62/EG; nebst dreier Tochterrichtlinien 1999/30/EG; 2000/69/EG; 2002/3/EG) und der darauf aufbauenden Novellierung des Bundesimmissionschutzgesetzes (BImSchG) samt der zugehörigen 22. Verordnung absehbar war;
7. inwieweit sie die Auffassung teilt, dass gerade in Ballungsgebieten wie Stuttgart und Heidelberg/Mannheim die Grenzwertanforderungen der 22. BImSchV kurzfristig ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen bzw. Verkehrsverbote für Pkws und Lkws mit hohem Schadstoffausstoß nicht einzuhalten sind und welche Konsequenzen sich daraus ergeben;

II.

1. die Regierungspräsidien aufzufordern, spätestens bis 31. März 2005 verbindliche Luftreinhaltepläne bzw. Aktionspläne für die von Grenzwertüberschreitungen nach der 22. BImSchV betroffenen Ballungsräume des Landes vorzulegen und für deren zügige Umsetzung Sorge zu tragen;
2. bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen bzw. Aktionsplänen sicherzustellen, dass die in der 22. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit enthaltenen rechtlichen Anforderungen insbesondere hinsichtlich Feinstaub (PM10) in vollem Umfang eingehalten werden;
3. die Regierungspräsidien sowie die von Grenzwertüberschreitungen für Feinstaub (PM10) betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften ausdrücklich zu ermutigen zur Durchsetzung der gesetzlichen Anforderungen (Grenzwert 50 Mikrogramm je Kubikmeter Luft der an max. 35 Tagen pro Jahr überschritten werden darf) auch befristete bzw. dauerhafte Sperrungen für Pkw anzuordnen, die die Anforderungen der neuen EURO-5-Norm (Partikelgrenzwert 5 mg/km was üblicherweise die Ausrüstung mit Rußpartikelfiltern voraussetzt) nicht einhalten bzw. analog zu diesem Vorgehen auch entsprechende Maßnahmen für Lkw umzusetzen (befristete bzw. dauerhafte Sperrungen für Lkw, die nicht mindestens Euro V einhalten);
4. umgehend eine Bundesratsinitiative einzubringen, die zum Ziel hat, möglichst rasch ein Konzept zur steuerlichen Förderung partikelarmer Diesel-Pkw (Neufahrzeuge und Nachrüstungen) gesetzlich zu verankern, das folgende Eckpunkte umfasst:
 - a) Gewährung einer befristeten Steuerbefreiung in Höhe von 600 € für Neufahrzeuge rückwirkend ab 1. Januar 2005, die einen Partikelwert von mindestens 5 mg/km einhalten. Altfahrzeuge, die diesen Wert durch Nachrüstung erfüllen, erhalten eine Förderung in gleicher Höhe;

- b) die Steuerbefreiungen sind bis längstens 31. Dezember 2009 für Nachrüstungen und neu in den Verkehr kommende Diesel-Pkw zu gewähren;
 - c) Erlass einer Kennzeichnungsverordnung, mit der die Kenntlichmachung mittels Plakette der mit Partikelfiltern ausgerüsteten Fahrzeuge verbindlich geregelt wird;
5. das bislang zeitlich befristete Sonderprogramm zur Nachrüstung von ÖPNV-Bussen mit Partikelfiltern mindestens im bisherigen Umfang weiterzuführen und dabei die Förderung in erster Linie auf Städte zu konzentrieren, in denen die Grenzwerte der 22. BImSchV nicht eingehalten werden.

22. 12. 2004

Kretschmann, Boris Palmer
und Fraktion

Begründung

Ab 1. Januar 2005 greifen die verschärften Luftreinhaltevorschriften, die seitens des Bundesgesetzgebers als Reaktion auf seit mehreren Jahren bekannte EU-rechtliche Vorgaben in der 22. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz (22. BImSchV) verankert wurden. Demnach ist beispielsweise zum Schutz der menschlichen Gesundheit für Feinstaub (PM10) ab diesem Zeitpunkt ein Grenzwert von 50 Mikrogramm je Kubikmeter Luft einzuhalten, der lediglich an maximal 35 Tagen pro Jahr überschritten werden darf. Seit geraumer Zeit ist bereits absehbar, dass diese rechtlichen Anforderungen an verschiedenen Punkten im Ballungsraum Stuttgart, wohl aber auch im Ballungsraum Heidelberg/Mannheim und ggf. weiteren Städten des Landes nicht eingehalten werden können. Spätestens mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 26. Mai 2004 (Az. 9 A 5.03) ist aber auch klar, dass die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Personen, die sich nicht nur vorübergehend im Einwirkungsbereich der Schadstoffquellen aufhalten, einklagbar sind. Es besteht daher dringender Handlungsbedarf.

Immer wieder hat die Landtagsfraktion der Grünen in den letzten Jahren – allerdings vergeblich – die Vorlage von Luftreinhalteplänen, insbesondere für den Ballungsraum Stuttgart, angemahnt. Statt alle Anstrengungen auf die Reduzierung der Luftschadstoffbelastung zu konzentrieren, hat die baden-württembergische Landesregierung noch im Sommer 2004 im Bundesrat einen Vorstoß unternommen, der zum Ziel hatte, die zum Schutz der menschlichen Gesundheit vom Bundesgesetzgeber erlassenen Grenzwerte anzuheben. Bundesumweltminister Trittin hat dieses Ansinnen – wie wir finden völlig zu Recht – zurückgewiesen.

Mit dem mittlerweile vorliegenden „Lohmeyer-Gutachten“ ist klar, dass zumindest in Stuttgart die genannten Grenzwertanforderungen allein mit technischen Verbesserungen nicht einzuhalten sein werden. Vielmehr macht das Gutachten deutlich, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen bzw. Verkehrsverbote unumgänglich sind, will man die vorgegebenen Luftreinhaltegrenzwerte einhalten.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 18. Januar 2005 Nr. 43–8826.12/192 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

- I. 1. Für welche Städte und Gebiete bzw. Stadtteile ist absehbar, dass die bezüglich Feinstaub (PM10) in der 22. BImSchV enthaltenen und ab 1. Januar 2005 gültigen Anforderungen ohne zusätzliche Maßnahmen zur Emissionsminderung nicht einzuhalten sein werden?*

Zu I. 1.:

Es wird davon ausgegangen, dass im Jahr 2005 der Immissionsgrenzwert für den PM10-Tagesmittelwert voraussichtlich in den folgenden Städten und Gemeinden am Rand und in unmittelbarer Nähe der untersuchten verkehrsreichen Straßen nicht eingehalten wird: Ilsfeld, Ludwigsburg, Pleidelsheim, Mannheim, Schwäbisch Gmünd, Stuttgart, Reutlingen, Tübingen.

- I. 2. Lagen, und wenn ja, für welche Gebiete, bereits bei der Beantwortung des Antrags des Abg. Palmer („Konsequenzen aus der Überschreitung von Luftreinhalte-Grenzwerten der 22. BImSchV“, Drucksache 13/2223) im Sommer 2003 Daten vor, aus denen ersichtlich war, dass die ab 1. Januar 2005 gültigen Anforderungen für Feinstaub (PM10) voraussichtlich nicht einzuhalten sein werden?*

Zu I. 2.:

Aufgrund der bis zum Sommer 2003 vorliegenden Daten war für Baden-Württemberg – anders als für einige andere Länder – nicht ersichtlich, dass die Anforderungen für PM10 im Jahr 2005 nicht einzuhalten sein werden.

Im Jahr 2002 wurden für den PM10-Tagesmittelwert an den beiden Verkehrsmessstationen in Mannheim und Stuttgart Werte festgestellt, die zwischen Immissionsgrenzwert und der Summe aus Immissionsgrenzwert plus Toleranzmarge lagen (siehe Stellungnahme zu Nr. 3 der Drucksache 13/2223). Die straßennahen PM10-Verhältnisse in Reutlingen und Tübingen wurden als Teil des einjährigen Messprogramms im Raum Reutlingen/Tübingen untersucht, das im Jahr 2003 durchgeführt wurde. Allerdings zeichnete sich das Jahr 2003 durch außergewöhnliche Witterungsbedingungen aus, die Anfang des Jahres insbesondere im Februar ungewöhnlich häufig und langanhaltend zu Situationen großräumig erhöhter PM10-Konzentrationen führten. Informationen über die PM10-Verhältnisse für die übrigen Städte und Gemeinden, die unter Punkt I. 1. aufgeführt sind, sowie verdichtete Informationen für Stuttgart wurden erst mit dem Spot-Messprogramm 2004 gewonnen.

- I. 3. Für welche Gebiete im Land werden derzeit Luftreinhaltepläne bzw. Aktionspläne zur Reduzierung der Luftschadstoffbelastung ausgearbeitet und aufgestellt und in welchem Stadium befinden sich diese Arbeiten jeweils, bzw. bis wann ist mit deren Abschluss bzw. Umsetzung zu rechnen?*

- II. 1. Die Landesregierung soll die Regierungspräsidien auffordern, spätestens bis 31. März 2005 verbindliche Luftreinhaltepläne bzw. Aktionspläne für die von Grenzwertüberschreitungen nach der 22. BImSchV betroffenen Ballungsräume des Landes vorzulegen und für deren zügige Umsetzung Sorge zu tragen.*

Zu I. 3. und II. 1.:

Luftreinhalte- und Aktionspläne werden für die folgenden Städte und Gemeinden erarbeitet: Freiburg, Heidelberg, Karlsruhe, Mannheim, Mühlacker, Pforzheim, Ditzingen, Heilbronn, Ilsfeld, Leonberg, Ludwigsburg, Pleidelsheim, Schwäbisch Gmünd, Schwäbisch Hall, Stuttgart, Reutlingen, Tübingen.

Um den NO₂-Jahresmittelwert ab dem Jahr 2010 einhalten zu können, sind Verkehrsverbote nach heutigen Prognosen unvermeidlich. Diese sollen Altfahrzeuge (Pkw und Lkw), die lediglich den Abgasnormen EURO 1 und älter entsprechen, umfassen. Von den Fahrverboten betroffen sind alle Kommunen, in denen NO₂-Überschreitungsbereiche festgestellt wurden. Diese Maßnahmen sollen jetzt in die Luftreinhaltepläne im Hinblick auf 2010 aufgenommen werden. Einzelheiten der Ausgestaltung der Verkehrsverbote werden in den nächsten Monaten erarbeitet.

Die Ursachenanalysen und Immissionsprognosen für die in den Jahren 2002 und 2003 festgestellten PM10-Werte, die über dem Immissionsgrenzwert lagen, sind in Arbeit. Keiner dieser PM10-Werte lag über der Summe von Immissionsgrenzwert plus Toleranzmarge. Ursachenanalyse und Immissionsprognose sind wesentliche Voraussetzung für die Maßnahmenplanung.

Die Messdaten für das Jahr 2004 werden derzeit ausgewertet. Ausgelöst durch vorläufige Ergebnisse der Spotmessungen 2004 wurden die Regierungspräsidien aber bereits beauftragt, die Arbeiten zur Erstellung der erforderlichen Pläne aufzunehmen.

Die Regierungspräsidien wurden aufgefordert, die Luftreinhalte- und Aktionspläne zügig zu erstellen. Entsprechend dem derzeitigen Stand der Arbeiten wird fristgerecht zum 31. Oktober 2005 dem Bund über die Luftreinhaltepläne, die auf der Basis der Messdaten des Jahres 2003 zu erstellen sind, berichtet werden. Insbesondere für die im Jahr 2004 festgestellten Grenzwertüberschreitungen ist eine Fertigstellung bis 31. März 2005 allerdings nicht zu leisten.

I. 4. Inwieweit teilt die Landesregierung die Auffassung, dass die Bürgerinnen und Bürger ab 1. Januar 2005 selbst dann einen Rechtsanspruch auf Einhaltung der in der 22. BImSchV enthaltenen Grenzwerte – z. B. für Feinstaub (PM10) – haben, wenn diese nicht in einem ganzen Gebiet oder flächendeckend, sondern wenn sie bereits lokal überschritten werden, und welche Konsequenzen ergeben sich daraus?

Zu I. 4.:

Die Landesregierung vertritt die Auffassung, dass den Vorschriften der 22. BImSchV, die dem Schutz der menschlichen Gesundheit dienen, keine gebiets- oder ballungsraumbezogene, sondern grundsätzlich eine grundstücksbezogene Betrachtungsweise zugrunde liegt. Die gesundheitsbezogenen Immissionswerte der 22. BImSchV sind entsprechend den Anforderungen an die Lage von Probenahmestellen (Anlage 2 der 22. BImSchV) kleinräumig einzuhalten und vermitteln ggf. Individualrechtsschutz. Anhaltspunkt für verkehrsbezogene Bereiche ist dabei eine Fläche von mindestens 200 m². Die Einhaltung der Grenzwerte kann nur dort eingefordert werden, wo Menschen über einen längeren Zeitraum Schadstoffen ausgesetzt sind. Darüber hinaus müssen bei der Ermittlung von Grenzwertüberschreitungen aussagefähige und repräsentative Ergebnisse erzielt werden. Wenn diese Voraussetzungen erfüllt sind, kann der Rechtsanspruch auf Einhaltung der Grenzwerte ge-

genüber demjenigen Behördenträger geltend gemacht werden, dessen Behörde in ihrem Verantwortungsbereich die gebotenen Schutzmaßnahmen unterlassen hat. Dies kann das Land oder eine kommunale Körperschaft sein.

- I. 5. Auf welche Rechtsargumentation stützt die Landesregierung ihre in der „Stuttgarter Zeitung“ vom 16. Dezember 2004 wiedergegebene Auffassung, wonach die Bürgerinnen und Bürger im Falle von Grenzwertüberschreitungen Rechtsmittel gegen die Bundesregierung einlegen können?*

Zu I. 5.:

Die Wiedergabe einer Aussage des Pressesprechers des Ministeriums für Umwelt und Verkehr in der Stuttgarter Zeitung vom 16. Dezember 2004 beruht auf einer Missinterpretation. Erklärt wurde, dass die EU-Kommission im Rahmen eines Vertragsverletzungsverfahrens gegen den Mitgliedsstaat Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Bundesregierung, eine Klage erheben könnte. Darüber hinaus wurde darauf hingewiesen, dass der verantwortliche Träger der jeweils zuständigen Behörde aufgrund der Nichtaufstellung von Luftreinhalte- oder Aktionsplänen sowie wegen der Unterlassung von entsprechenden Schutzmaßnahmen unter bestimmten Voraussetzungen von Einzelpersonen rechtlich in Anspruch genommen werden könnte.

- I. 6. Inwieweit teilt die Landesregierung die Auffassung, dass die jetzige Situation, in der die Überschreitung von Grenzwerten, die dem Schutz der menschlichen Gesundheit dienen, offensichtlich wird, für die zuständigen Behörden des Landes und den Kommunen seit dem bereits vor Jahren erfolgten Erlass entsprechender EU-Richtlinien (Luftqualitätsrahmenrichtlinie 1996/62/EG; nebst dreier Tochterrichtlinien 1999/30/EG; 2000/69/EG; 2002/3/EG) und der darauf aufbauenden Novellierung des Bundes-Immissionschutzgesetzes (BImSchG) samt der zugehörigen 22. Verordnung absehbar war?*

Zu I. 6.:

Die in den drei Tochterrichtlinien zur Luftqualitätsrahmenrichtlinie 96/62/EG festgelegten Toleranzmargen beruhen auf den zum Zeitpunkt der Verabschiedung vorliegenden Erkenntnissen über die vorhandenen Konzentrationsverhältnisse und auf einer Prognose der Zeiträume, die zur Durchführung der Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität erforderlich sind, um die Grenzwerte zu erreichen. Es hat sich inzwischen aber klar gezeigt, dass diese Annahmen der ersten Tochterrichtlinie 1999/30/EG für NO₂ und PM₁₀ falsch waren. Sie entsprechen nicht dem, was die Beobachtungen der Luftqualität der letzten Jahre und die im Rahmen der Erarbeitung von Luftreinhalteplänen durchgeführten Ursachenanalysen und Prognosen ergeben haben.

- I. 7. Inwieweit teilt die Landesregierung die Auffassung, dass gerade in Ballungsgebieten wie Stuttgart und Heidelberg/Mannheim die Grenzwertanforderungen der 22. BImSchV kurzfristig ohne verkehrsbeschränkende Maßnahmen bzw. Verkehrsverbote für Pkws und Lkws mit hohem Schadstoffausstoß nicht einzuhalten sind, und welche Konsequenzen ergeben sich daraus?*

- II. 2. Die Landesregierung soll bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen bzw. Aktionsplänen sicherstellen, dass die in der 22. BImSchV zum Schutz der menschlichen Gesundheit enthaltenen rechtlichen Anforde-*

rungen insbesondere hinsichtlich Feinstaub (PM10) in vollem Umfang eingehalten werden.

Zu I. 7. und II. 2.:

Eine Machbarkeitsstudie, die im Auftrag des Regierungspräsidiums Stuttgart für das Gebiet der Stadt Stuttgart durchgeführt wurde, zeigt, dass die Einhaltung der PM10-Grenzwerte in Stuttgart mit technischen Maßnahmen am Fahrzeug allein nicht möglich ist. Außerdem wurde in der Studie für eine kurzfristige Sperrmaßnahme, für die eine Verkehrsreduzierung um 40 % angesetzt wurde, abgeschätzt, dass dies an vier der fünf Stuttgarter straßennah gelegenen PM10-Messpunkten des Jahres 2004 zu einer Einhaltung der Grenzwerte führen würde.

Die Machbarkeitsstudie verdeutlicht, dass auf allen Handlungsebenen Maßnahmen ergriffen werden müssen:

- Auf nationaler und europäischer Ebene eine Rahmensetzung, um zügig zukunftsweisende technische Maßnahmen an Fahrzeugen zu erzielen;
- auf lokaler und regionaler Ebene Maßnahmen in Luftreinhalte- und Aktionsplänen.

Es muss davon ausgegangen werden, dass die PM10-Immissionsgrenzwerte mit lokalen und regionalen Maßnahmen allein nicht an allen straßennahen Belastungsbereichen eingehalten werden können.

II. 3. Die Landesregierung soll die Regierungspräsidien sowie die von Grenzwertüberschreitungen für Feinstaub (PM10) betroffenen kommunalen Gebietskörperschaften ausdrücklich ermutigen, zur Durchsetzung der gesetzlichen Anforderungen (Grenzwert 50 Mikrogramm je Kubikmeter Luft der an max. 35 Tagen pro Jahr überschritten werden darf) auch befristete bzw. dauerhafte Sperrungen für Pkw anzuordnen, die die Anforderungen der neuen EURO-5-Norm (Partikelgrenzwert 5 mg/km was üblicherweise die Ausrüstung mit Rußpartikelfiltern voraussetzt) nicht einhalten, bzw. analog zu diesem Vorgehen auch entsprechende Maßnahmen für Lkw umzusetzen (befristete bzw. dauerhafte Sperrungen für Lkw, die nicht mindestens Euro V einhalten).

Zu II. 3.:

Die neue EURO-5-Norm für Pkw ist noch nicht definiert. Ein Richtlinienentwurf der EU-Kommission wird im Lauf des Jahres 2005 erwartet. Für schwere Nutzfahrzeuge ist die ab 2008/2009 gültige EURO-5-Norm beschlossen. Sie sieht jedoch gegenüber der ab 2005/2006 gültigen EURO-4-Norm keine Verschärfung der Partikelemissionen vor.

Die geforderte Maßnahme befristeter bzw. dauerhafter Sperrungen für Pkw vor EURO 5 und entsprechende Maßnahmen für Lkw vor EURO 5 kämen damit quasi einem vollständigen Verkehrsverbot gleich. Die Verhältnismäßigkeit für eine so weitgehende Maßnahme ist offensichtlich nicht gegeben.

II. 4. Die Landesregierung soll umgehend eine Bundesratsinitiative einbringen, die zum Ziel hat, möglichst rasch ein Konzept zur steuerlichen Förderung partikelarmer Diesel-Pkw (Neufahrzeuge und Nachrüstungen) gesetzlich zu verankern, das folgende Eckpunkte umfasst:

- a) *Gewährung einer befristeten Steuerbefreiung in Höhe von 600 € für Neufahrzeuge rückwirkend ab 1. Januar 2005, die einen Partikelwert von mindestens 5 mg/km einhalten. Altfahrzeuge, die diesen Wert durch Nachrüstung erfüllen, erhalten eine Förderung in gleicher Höhe;*
- b) *die Steuerbefreiungen sind bis längstens 31. Dezember 2009 für Nachrüstungen und neu in den Verkehr kommende Diesel-Pkw zu gewähren;*
- c) *Erlass einer Kennzeichnungsverordnung, mit der die Kenntlichmachung mittels Plakette der mit Partikelfiltern ausgerüsteten Fahrzeuge verbindlich geregelt wird.*

Zu II. 4.:

Baden-Württemberg hat sich über viele Jahre hinweg auf Bundes- und EU-Ebene erfolgreich für die Einführung schwefeldreier Kraftstoffe eingesetzt. Schwefeldreie Kraftstoffe leisten unmittelbar einen Beitrag zur Schadstoffminderung im Verkehr und sind Voraussetzung für den Einsatz bestimmter Schadstoffminderungstechniken in Fahrzeugen.

Darüber hinaus hat der Bundesrat auf Initiative von Baden-Württemberg und Bayern bereits im Jahr 2000 eine Entschließung zur dauerhaften Reduzierung von Ozonvorläufersubstanzen im Verkehrsbereich gefordert (BR-Drucksache 277/00 vom 12. Mai 2000). Damit wurde ein Gesamtkonzept zur deutlichen Minderung aller verkehrsbedingten Schadstoffe, d. h. auch von Partikel- und Stickoxidemissionen eingefordert. Die Bundesregierung hat als Reaktion auf diesen Bundesratsbeschluss ein Sofortprogramm zur Verminderung der Ozonbelastung beschlossen, das die Forderungen des Bundesrates übernahm (BR-Drucksache 307/00 [neu] vom 15. Juni 2000). Im Jahr 2003 hat der Bundesrat festgestellt, dass „die Bundesregierung ... ihren Verpflichtungen aus dem eigenen Sofortprogramm ... nach drei Jahren noch nicht hinreichend nachgekommen (ist)“ (BR-Drucksache 582/03 [Beschluss] vom 26. September 2003).

Wie bereits in der Stellungnahme auf den Antrag der Fraktion GRÜNE „Sofortprogramm zur Einführung des Rußpartikelfilter – Spitzenstellung des Landes durch moderne Automobiltechnik sichern“ (Drucksache 13/3274 vom 17. Juni 2004) dargelegt wurde, hat der Bundesrat auf Initiative der Länder Baden-Württemberg und Berlin eine Entschließung gefasst (BR-Drucksache 331/04 [Beschluss] vom 11. Juni 2004) und die Bundesregierung aufgefordert, „zur Unterstützung und Einführung geeigneter Minderungstechnologien steuerliche oder wirtschaftliche Anreize möglichst rasch zu schaffen. Diese Anreize, beispielsweise durch aufkommensneutrale Kraftfahrzeugsteuerbefreiungen für Fahrzeuge mit Partikelfilter oder gleichwertige Techniken, sollten für Pkw, Lkw und Busse gelten und sowohl Neufahrzeuge als auch Nachrüstungen umfassen. Dabei muss sichergestellt sein, dass den Ländern keine Einnahmeausfälle entstehen“. Die Bundesregierung wurde gebeten, bis Juni 2005 über die eingeleiteten Maßnahmen und deren Ergebnisse zu berichten.

Nach § 40 Abs. 3 BImSchG ist die Bundesregierung ermächtigt, eine entsprechende „Kennzeichnungsverordnung“ mit Zustimmung des Bundesrates zu erlassen. Eine entsprechende Verordnung ist eine wesentliche Voraussetzung, um Verkehrsverbote in Verbindung mit Benutzervorteilen für schadstoffarme Fahrzeuge zu erlassen. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit wurde, u. a. bei der 61. Umweltministerkonferenz im November 2003, mehrfach und bisher vergeblich aufgefordert, eine Rechtsverordnung nach § 40 Abs. 3 BImSchG zur Kennzeichnung von Fahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vorzulegen.

II. 5. Die Landesregierung soll das bislang zeitlich befristete Sonderprogramm zur Nachrüstung von ÖPNV-Bussen mit Partikelfiltern mindestens im bisherigen Umfang weiterführen und dabei die Förderung in erster Linie auf Städte konzentrieren, in denen die Grenzwerte der 22. BImSchV nicht eingehalten werden.

Zu II. 5.:

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr unterstützt die Bemühungen zur Verbesserung der Luftqualität im Rahmen der Busförderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG). Eine Fördervoraussetzung ist, dass die Linienbusse mit einem Oxidationskatalysator ausgerüstet sind. Außerdem wird seit dem Jahr 2001 eine Zusatzförderung für die Ausrüstung von Linienbussen mit CRT- bzw. SCRT-Filtern gewährt. Ab 2005 erhalten neue Linienbusse eine Zusatzförderung, wenn sie dem umweltfreundlichen EEV-Standard (Enhanced environmentally friendly vehicles) entsprechen. Die Zusatzförderung für einen CRT-/SCRT-Filter bzw. den EEV-Standard beträgt 2.450 € pro Fahrzeug. Das Ministerium für Umwelt und Verkehr beabsichtigt, die nachträgliche Ausrüstung von Bussen mit Partikelfilter auch weiterhin zu bezuschussen.

Die Regeln der Busförderung nach dem GVFG gelten einheitlich in ganz Baden-Württemberg. Eine regionale Differenzierung ist nicht angebracht. In der Vergangenheit hat sich ohnehin gezeigt, dass das Angebot der Förderung von Abgasnachbehandlungstechnologien vor allem von städtischen Verkehrsbetrieben in Anspruch genommen wurde.

Mappus

Minister für Umwelt und Verkehr