

Feinstaub, Luftreinhaltepläne und Maßnahmen

Zusammengestellt von Martin Schlegel (email: mschlegel@bund-berlin.de)

Stand: Dezember 2004

Die folgenden Seiten geben einen Überblick über die Belastung mit Feinstaub (PM10) in den deutschen Bundesländern sowie in ausgewählten EU-Staaten und in der Schweiz. Hier erfahren Sie, welche Städte Luftreinhaltepläne aufgestellt haben und welche Maßnahmen sie enthalten. Als Quellen dienen vor allem Presseberichte und Informationen der zuständigen Behörden. Diese Linksammlung erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit, sie wird aber regelmäßig aktualisiert.

Feinstaub, Luftreinhaltepläne und Maßnahmen.....	1
Luftreinhalteplanung in Deutschland.....	2
Berlin.....	2
Baden-Württemberg.....	4
Hamburg.....	6
Schleswig-Holstein.....	8
Bremen.....	9
Niedersachsen.....	9
Bayern.....	9
Nordrhein-Westfalen.....	12
Rheinland-Pfalz.....	14
Saarland.....	15
Hessen.....	15
Sachsen Anhalt.....	17
Thüringen.....	18
Brandenburg.....	18
Mecklenburg-Vorpommern.....	19
Sachsen.....	19
Luftreinhalteplanung in Europa.....	20
Schweiz.....	20
Großbritannien.....	20
Dänemark.....	21
Österreich.....	21
Italien.....	23
Griechenland.....	25
Weiterführende Quellen.....	25

Luftreinhalteplanung in Deutschland

Die aktuellen Luftdaten deutschlandweit beim UBA:

<http://www.env-it.de/luftdaten/start.fwd>

Kartographische Darstellung der flächenhaften Immissionsbelastung in Deutschland im Jahr 2003:

<http://cdr.eionet.eu.int/de/eu/annualair/envqvupjq> (DE Air Quality maps 2003)

Berlin

In Berlin ist die Luftbelastung durch Feinstaub am höchsten. An den meisten Hauptverkehrsstraßen der Stadt können die Grenzwerte nicht eingehalten werden. Tausende von Anwohnern sind dadurch gefährdet.

„Zum ersten Mal seit der PM10 Messung in Berlin wird der Grenzwert für Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ an Straßen überschritten. Noch ungünstiger stellt sich die Situation bei der Beurteilung des zweiten Grenzwertes dar, der bis 2005 nicht mehr als 35 Überschreitungen eines Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ Feinstaub zulässt.“ (Jahresbericht zur Luftqualität; Berlin 2003)

http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/luftqualitaet/de/jahresuebersicht/luft_2003/staub.shtml

Entgegen den Erwartungen des Senats, der mit einer stetigen Abnahme rechnete, hat sich die Anzahl der Tage, an denen der EU-Grenzwert von 50µg/m³ überschritten wird, seit 2001 fast verdoppelt. An den drei Berliner pm10-Messstellen an Hauptverkehrsstraßen wurden im Jahr 2003 folgende Überschreitungen gezählt: 117 Tage an der Stadtautobahn in Charlottenburg, 96 Tage an der Frankfurter Allee und 80 Tage an der Schildhornstraße. Da die Werte am Stadtrand in Marienfelde und Frohnau aber eingehalten wurden, ist die Beteiligung des Autoverkehrs als Verursacher offensichtlich. Messungen des Senats ergaben, dass 47% der Feinstaubbelastung von außen in die Stadt transportiert wurden, während 53% hausgemacht sind. Von diesem Berliner Eigenanteil stammen 80% aus dem Verkehr.

Die berechneten Schwerpunkte der pm10-Staubbelastung liegen vor allem flächendeckend in der Innenstadt und in mehreren Außenbezirken wie z. B. Schöneweide.

Maßnahmen in Berlin

Bei den Feinstäuben sind für 2005, beim Stickstoffdioxid ab 2010 erhebliche Grenzwertüberschreitungen absehbar. Da die neuen europäischen Grenzwerte rechtlich bindend sind, ist der Senat jetzt zum Handeln verpflichtet. So ist Berlin verpflichtet, einen Luftreinhalteplan für die Feinstäube aufzustellen. Da die technischen Möglichkeiten hier fast ausgeschöpft sind, kann eine Reduzierung dieses Schadstoffes nur durch Reduzierungen der Verkehrsmengen oder der Geschwindigkeiten erreicht werden. Bei langsameren Fahrzeugen kann die Aufwirbelung der Stäube deutlich vermindert werden.

Derzeit sind nur etwa 7.000 von 25.000 schweren LKW in Berlin mit einem Partikelfilter ausgestattet. Entsprechende Technologie ist vorhanden, hat sich in Großversuchen bewährt und

kann auch bei älteren Dieselfahrzeugen nachgerüstet werden. Mit Dieselpartikelfiltern lassen sich bis zu 90% der gesundheitsbeeinträchtigenden Partikel herausfiltern. Die Kosten pro Partikelfilter betragen ungefähr 6.000 €, was nur ca. 4% der Anschaffungskosten für Fern-LKW und Stadtbusse ausmacht.

1000 von 1300 BVG-Busse verfügen über einen Rußfilter.

Die Ergebnisse der bereits 1990 von der ehemaligen Umweltsenatorin Michaela Schreyer in Auftrag gegebene Studie führten zu dem Senatsbeschluss eines „Innenstadtkonzeptes“ unter dem Slogan „Ohne Kat nicht in die Stadt“. Pkw ohne Katalysator sollten ab dem 1.7.1998 nicht mehr in das Gebiet des inneren S-Bahn-Ringes fahren dürfen, wenn die Schadstoffbelastungen bestimmte Höchstwerte überschreiten. Unter dem Druck von Fuhrgewerbe und Handelskammer verhinderte die CDU die Umsetzung auf Kosten der Gesundheit der Anwohner an den Hauptverkehrsstraßen.

Im Koalitionsvertrag von 2001/02 versprachen SPD und PDS:

„Es muss in Berlin gelingen, die anspruchsvollen Grenzwerte der neuen europäischen Luftqualitätsrichtlinien zu unterschreiten. Dies gilt insbesondere für die Reduzierung der Feinstaubbelastung.“

Dagegen bezeichnete Ex-Senator Peter Strieder im Umweltausschuss am 3. März 2004 die EU-Grenzwerte als „puren Blödsinn“, obwohl der Festlegung der Werte durch die EU umfangreiche und gründliche medizinische Studien vorausgingen. In der Schweiz und im US-Bundesstaat Kalifornien gelten bereits heute Grenzwerte von 20µg; den Wert, den die EU erst ab 2010 fordert. Schon 1997 verdeutlichte eine vergleichende Untersuchung der pm10-Staubbelastung in den europäischen Großstädten, dass die pm10-Werte in Berlin höher waren als in London, Paris, Madrid, Amsterdam und Stockholm.

Das Projekt „Tausend-Umwelt-Steuern“ war zwar ein Schritt in die richtige Richtung, weil der Erdgasmotor eine weitaus bessere Umweltbilanz aufweist, als Otto- oder Dieselmotoren. Aber als einziges bisher erkennbares Handlungsfeld des Senats ist das natürlich nicht ausreichend. Insgesamt wird der Schutz der Anwohner nur in einem größeren Maßnahmenpaket zu erreichen sein.

Das Konzept der „Nutzervorteile“

Um die Grenzwerte für pm10-Staub in Berlin zukünftig einzuhalten, fordert der BUND, Dieselfahrzeugen ohne Rußfilter die Zufahrt in das Gebiet innerhalb des S-Bahnringes zu verweigern. Dieselfahrzeuge mit Rußfilter sollten schnellstmöglich mit einer Plakette gekennzeichnet werden, welche die freie Fahrt in der Innenstadt ermöglicht.

Die herkömmlichen LKW müssten dann zu bestimmten Zeiten, bzw. bei Überschreitung der EU-Grenzwerte draußen bleiben. Um Fahrverbote zu entgehen, werden die Unternehmen auf umweltfreundlichere Antriebe umsteigen – ohne Druck passiert dort gar nichts. Für die Straßen in den Außenbezirken mit hohen pm10-Werten müssen einzelne Maßnahmenpakete umgesetzt werden.

Obwohl dieser Gedanke im StEP Verkehr aufgeführt wird, lehnt der Berliner Senat dieses Konzept bisher ab; mehrmals wurde betont, dass es keine Fahrverbote geben wird. Die umweltpolitischen Sprecher der Berliner SPD-Fraktion haben die BUND-Position zu den Fahrverboten für Diesel-Fahrzeuge ohne Filter übernommen:

Baden-Württemberg

An viel befahrenen Straßen in **Baden-Württemberg** ist die Luft zu stark mit Schadstoffen belastet. Insbesondere die Grenzwerte bei Stickstoffdioxid und Feinstaub würden überschritten, so das Umweltministerium. Die Städte Stuttgart, Mannheim, Freiburg, Mühlacker, Heidelberg, Karlsruhe, Pforzheim, Reutlingen, Tübingen und Leonberg müssen wegen der Überschreitung einen so genannten Luftreinhalteplan erstellen.

Der Luftreinhalteplan soll für saubere Luft sorgen, so das Umweltministerium. In Mannheim und Stuttgart sind bereits Pläne in Arbeit, alle anderen 8 Städte sind neu hinzugekommen. In den ersten 6 Monaten des Jahres 2004 wurde am Neckartor in Stuttgart, an der Friedrichstraße in Ludwigsburg und an der Beihinger Straße in Pleidelsheim der Grenzwert von Feinstaub häufiger überschritten als zugelassen (Quelle: <http://www.ksk-tut.de/spi/nf/luft38.html>). Stuttgart musste bereits 1990 einen Luftreinhalteplan erstellen, der ein Maßnahmenbündel im Verkehrsbereich enthält, das insbesondere auf temporäre Geschwindigkeitsbegrenzungen setzt. 2003 wurden an drei von vier Mess-Stationen NO_x -Werte von bis zu $98\mu\text{g}/\text{m}^3$ gemessen. Jetzt arbeitet die Stadt an einem neuen Plan um die Stickoxid-Emissionen zu senken; ein Feinstaubproblem gibt es bisher nicht.

Übersicht Feinstaubbelastung in **Baden-Württemberg**:

http://192.168.21.240/downloads/13_2223_D.PDF

Umweltminister Mappus (CDU) kündigt Fahrverbote für LKW an:

<http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/814051>

Pressemitteilung BUND-Regionalverband Stuttgart: Luftreinhalteplan überfällig – Restriktionen für Autoverkehr notwendig

„An stark befahrenen Straßen in der Region werden die EU-Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide überschritten. Dies wurde vom Regierungspräsidium Stuttgart jüngst bestätigt. Am Stuttgarter Neckartor, in der Friedrichstraße in Ludwigsburg und in der Beihinger Straße in Pleidelsheim kommt es zu deutlichen Grenzwertüberschreitungen von Feinstaub-Konzentrationen. Feinstaub kann laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) zu Lungenkrebs und Herzerkrankungen führen. Für das Stadtgebiet Stuttgart soll demnächst – nach skandalösen Verzögerungen seitens des Landes – ein Luftreinhalteplan vorgelegt werden. Aufgrund der aktuellen, grenzwert-überschreitenden Messwerte müssten nun laut Gesetz auch Luftreinhaltepläne für Ludwigsburg und Pleidelsheim erstellt werden. Der BUND Regionalverband Stuttgart fordert vehement die umgehende Umsetzung von Luftreinhaltemaßnahmen in der besonders stark betroffenen Landeshauptstadt ein.

„Mit ihrer Verzögerungstaktik pokert das Land mit der Gesundheit der Stuttgarter Bürger“, sagt Gerhard Pfeifer, Geschäftsführer beim BUND Regionalverband.

Für die übrige Region Stuttgart fordert der BUND vor schnellstens einen Regionalen Luftreinhalteplan zu erstellen, der für alle Gemeinden gilt. Diese rascher realisierbare Paketlösung drängt sich auf, weil die Verkehrsströme in der Regel nicht an den Gemeindegrenzen enden. Zu dem erspare man sich dadurch einen komplizierten Flickenteppich von unterschiedlichen Regelungen und Maßnahmen, die nur noch ganz schwer zu vermitteln sind. Zum Beispiel, in der Ludwigsburg Innenstadt gäbe es eine Zufahrtsbeschränkung für LKW's, in der Esslinger Innenstadt aber nicht.

Der BUND warnt das Problem der hohen Luftbelastung ausschließlich durch technische Maßnahmen wie Einführung von Dieselfilter oder Neubau von Ortsumfahrungen lösen zu

wollen. Obwohl fast die gesamte Fahrzeugflotte inzwischen einen Katalysator besitzt, verharren die Stickoxidwerte auf hohem Niveau und nehmen sogar die letzten Jahre wieder zu, weil der Mehrverkehr die Reduktionen bei der Abgasreinigung förmlich auffrisst. Gestiegene Motorleistungen, höhere Fahrzeuggewichte, Klimaanlage verstärken noch diesen negativen Trend.

Nach Auffassung des BUND müssen in den Luftreinhalteplänen vor allem Maßnahmen umgesetzt werden, die nicht noch mehr Autoverkehr generieren. Hierzu zählen Parkraumbeschränkung - und bewirtschaftung sowie flächenhafte Tempolimits - vor allem auch zur Senkung der Feinstaub-Konzentrationen durch geringeren Reifenabrieb.

Auch die vielen geplanten Ortsumfahrungen in der Region wie z.B. in Sachsenheim, Rutesheim, Schöckingen führen letztendlich dazu, dass immer mehr Autoverkehr erzeugt wird, dessen Schadstoffe dann vor allem in den Innenstädten zum Riesenproblem wird."

Quelle: http://vorort.bund.net/stuttgart/aktuell/aktuell_2/aktuell_4.htm

Stuttgarter SPD-Fraktion beantragt zügige Umsetzung des LRP:

<http://www.spd-fraktion->

[stuttgart.de/aktuelles/antraege.php?jahr=2004&view=detail&id=708](http://www.spd-fraktion-stuttgart.de/aktuelles/antraege.php?jahr=2004&view=detail&id=708)

„Autofahrern droht Fahrverbot

Studie: Technik keine Lösung gegen Feinstaub

Stuttgart - Autofahrern in Stuttgart drohen wegen überhöhter Feinstaubwerte vom kommenden Jahr an Fahrverbote an bis zu 100 Tagen. Nach einem neuen Gutachten des Regierungspräsidiums können die Belastungen durch den Verkehr nur durch "eine erhebliche Verringerung des Verkehrsaufkommens" entscheidend verringert werden. Nach den Untersuchungen wird der vom kommenden Januar an geltende EU-Grenzwert für Krebs erregenden Feinstaub in der Landeshauptstadt weit überschritten.

"Technische Verbesserungen alleine können die Einhaltung der neuen Grenzwerte nicht sicherstellen", hieß es nach Angaben des Regierungspräsidiums vom Mittwoch im Gutachten.

Die Gesamtemission für Feinstaub würde selbst dann nur um ein Fünftel reduziert, wenn alle Diesel-Pkw und Lastwagen durch Fahrzeuge mit neuester Abgastechnik ersetzt würden. Der Grund: Nur ein Teil der Feinstäube ist auspuffbedingt, der größere Teil resultiert aus Reifen-, Brems- und so genanntem Straßenabrieb. "Insgesamt kann der Grenzwert von 50 Mikrogramm je Kubikmeter Luft, der an maximal 35 Tagen pro Jahr überschritten werden darf, nicht eingehalten werden", stellen die Gutachter fest.

Es wäre allerdings zum Beispiel denkbar, dass an geraden Kalendertagen nur die Autos mit den geraden Kennzeichennummern, an ungeraden Tagen nur solche mit ungeraden Nummern fahren dürften, hieß es weiter. Die Studie sieht in einem Fahrverbot an 60 bis 100 Tagen im Jahr die einzige wirkungsvolle Maßnahme gegen die starke Feinstaubbelastung. Der Verkehr würde sich dann um etwa 40 Prozent verringern, die Zahl der Tage mit Überschreitungen der Grenzwerte würde halbiert.

Regierungspräsident Udo Andriof betonte allerdings, seine Behörde werde auch andere Maßnahmen untersuchen. Die "Machbarkeitsstudie" sollte die Frage klären, ob die neuen Grenzwerte allein durch technische Möglichkeiten erreicht werden könnten.

Nach Ansicht der Industrie- und Handelskammer (IHK) Region Stuttgart reichen Fahrverbote nicht aus. "Komplette Fahrverbote mit geraden und ungeraden Kennzeichenziffern sind völlig untaugliche Mittel, um die Feinstaubbelastung in Stuttgart in den Griff zu bekommen", kritisierte IHK-Hauptgeschäftsführer Andreas Richter. Vielmehr müsse ein Luftreinhalteplan sicherstellen, dass Maßnahmen verursachergerecht seien und sich gegen alle Emittenten richteten.

Die Stadt Stuttgart wollte sich zu dem noch nicht öffentlich vorgelegten Gutachten am Mittwoch nicht äußern. Auch das Verkehrsministerium will den Maßnahmenkatalog abwarten, den das Regierungspräsidium bis Mitte 2005 für Stuttgart versprochen hat."

Quelle: <http://www.stuttgarter-zeitung.de/stz/page/detail.php/847008>

"Alte Stinker raus aus den Städten"

Boris Palmer, umweltpolitischer Sprecher der Grünen im Landtag, gegen undifferenzierte Fahrverbote

„Stuttgart (sie) - Als gedankenlosen Aktionismus bezeichnet Boris Palmer den Vorschlag, die Hälfte aller Kraftfahrzeuge aus dem Stuttgart Kessel zu verbannen. Vielmehr gehe es darum, besonders die Fahrzeuge ohne Rußfilter aus dem Verkehr zu ziehen.

Ein neues Gutachten des Regierungspräsidiums hatte belegt, dass nur durch erhebliche Verringerung des Verkehrsaufkommens die Belastung durch den gefährlichen Feinstaub zu senken wäre. Und das sei mit Inkrafttreten der neuen EU-Richtlinie ab dem 1. Januar nötig, weil die Grenzwerte überschritten würden. "Umweltminister Mappus hat vor vier Wochen im Umweltausschuss noch erklärt, dass es vor 2010 keine Maßnahmen zur Luftreinhaltung bei PKW gebe", so Palmer, und nun sollen plötzlich die Hälfte aller Fahrzeuge aus dem Stuttgarter Kessel fern gehalten werden. Auf dauernde Untätigkeit folge nun gedankenloser Aktionismus. Das sei absurd. Die Gutachter hatten vorgeschlagen, dass an geraden Kalendertagen nur Fahrzeuge mit geraden Kennzeichennummern und an ungeraden nur ungerade Nummern fahren dürften.

"Luftreinhaltung ist keine Zahlenlotterie. Ich halte den Vorschlag für grotesk", sagt Palmer. Mit einer Beschränkung der Zufahrt in den Stuttgarter Kessel auf Fahrzeuge mit Rußpartikelfilter könnte fast die Hälfte der Feinstaubbelastung beseitigt werden. "Zugleich entstünden Innovationsanreize für die Fahrzeugindustrie und viele Arbeitsplätze bei den Zulieferfirmen."

Nach Ansicht der Grünen im Gemeinderat erlebe man nach der Mineralwasserverseuchung der 80er Jahre zur Zeit mit der Luftverschmutzung die zweite große ökologische Krise in Stuttgart. Sie fordern, dass der von ihnen beantragte und vom Gemeinderat beschlossene Unterausschuss "Luftreinhaltung" rasch ein Bündel von Maßnahmen vorbereitet, die zur Schadstoffreduzierung im Stadtgebiet führen. Der Stuttgarter Industrie- und Handelskammer sei vorzuwerfen, dass sie durch ihre langjährige Verhinderungspolitik gegen alle logistischen Verbesserungen nun einen berechenbaren Wirtschaftsverkehr in Stuttgart gefährde. "Sie soll jetzt schnell dazu beitragen, kleinere und saubere Lastwagen auf die Straße zu bringen", heißt es in einer Stellungnahme von Michael Kienzle und Werner Wölfle. Die Stadt Stuttgart müsse sich zudem überlegen, wie sie zu bestimmten Zeiten die Parkflächen in der Innenstadt reduziere. Das freie Parken an Parkuhren in der ersten halben Stunde soll sofort beendet werden. Der Verkehrsclub Deutschland fordert indes die Stärkung der Schiene auch im Güterverkehr, da Fahrverbote allein nicht ausreichen, um die Stuttgarter Luft zu verbessern."

Quelle: Esslinger Zeitung: <http://www.ez-online.de/lokal/stuttgart/stuttgart/Artikel77476.cfm>

Die Pforzheimer Grünen forderten bereits im August 2003 die Aufstellung eines LRP:

<http://www.gruene-liste-pforzheim.de/>

Hamburg

Die Sachverhaltsdarstellung des Luftreinhalteplans Hamburg ist auf den Internetseiten der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt unter <http://www.energie.hamburg.de> einsehbar. Die kontinuierlich gemessenen aktuellen Daten des Hamburger Luftmessnetzes werden laufend veröffentlicht im Internet unter <http://www.hamburger-luft.de/>, im Videotext des NDR (3. Programm) auf den Seiten 191/192 und telefonisch unter 428 45 2424 (Ansagedienst).

Rückfragen an: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Pressesprecherin Stadtentwicklung
Claudia Eggert Tel: (040) 428 40 - 2051/-2058 Fax: (040) 428 40 - 3735
E-Mail: pressestelle-stadtentwicklung@bsu.hamburg.de

„Wer nun aber wissen möchte, wie gut oder schlecht die Luft in seinem Stadtteil oder in seiner Straße aktuell ist, und nicht an der Habichtstraße oder in Bergedorf wohnt, muss schon selbst ein Messgerät aufstellen – eine punktgenaue, vergleichende Karte für ganz Hamburg kann die Behörde nicht bieten.“

<http://www.abendblatt.de/daten/2004/09/22/343844.html>

Stellungnahme des **BUND Hamburg** zum Entwurf eines Luftreinhalteplans:

Hamburg wird als verkehrsreiche Stadt Anstrengungen machen müssen, um die Ziele und Vorgaben der 22. BImSchV, insbesondere in den Bereichen NO₂ und PM₁₀, zu verwirklichen und zu erreichen. Der Entwurf des Luftreinhalteplans stellt dazu fest, dass es im Jahr 2003 an den vier Verkehrsmessstationen (Max-Brauer-Allee, Habichtstraße, Kieler Straße und Stresemannstraße) Überschreitungen der Jahresmittelwerte für NO₂ oberhalb der Summe aus Grenzwert und Toleranzmarge gegeben hat.

Der Luftreinhalteplan erkennt darüber hinaus die Problematik der Feinstaubbelastung (PM10) an, jedoch bemängelt der BUND hier die unsaubere und abwiegelnde Sachverhaltsdarstellung. So wurde im Jahr 2003 der ab 1. Januar 2005 geltende 24-Stunden-Grenzwert im Bereich der Messstation Sternschanze an 53 Tagen überschritten, deutlich mehr als die zulässigen 35 Tage. Auch an der Messstation Veddel wurden 36 Grenzwertüberschreitungen festgestellt. Darüber hinaus waren die Werte der Verkehrsmessstationen Stresemannstraße mit 49 Tagen und Max-Brauer-Allee Nr. 92 mit 50 Tagen ebenfalls gravierend. Begründet wurde dies mit einem trockenen, kalten Wetter in den ersten drei Monaten und einem trockenen und heißen Sommer. Die Messdaten des Jahres 2003 zeigen allerdings, dass es nur in den ersten Monaten zu erheblichen Überschreitungen gekommen ist (an bis zu 15 Tage in einem Monat). Der BUND bittet, diese unrichtige Sachverhaltsdarstellung im Luftreinhalteplan zu korrigieren.

Zudem wurde bereits in diesem Jahr der 24-Stunden-Grenzwert im Bereich der Messstation Veddel bis zum August 2004 an 29 Tagen überschritten – trotz feuchtem Wetter. Mit einer Überschreitung dieses Grenzwertes über die zulässigen 35 Tage hinaus ist in diesem Jahr zu rechnen. Im Hinblick auf die Einhaltung des Grenzwertes ab dem 1. Januar 2005 müssen nach Ansicht des BUND daher bereits jetzt konkrete Maßnahmen eingeleitet werden.

Als Verursacher von NO₂- und PM₁₀-Immissionen gilt nach dem Entwurf des Luftreinhalteplans vor allem der örtlich vorhandene Straßenverkehr. Aus diesem Grund kommt insbesondere dieser Bereich für die Durchführung von erforderlichen Maßnahmen im Sinne des § 45 BImSchG in Betracht.

Um die NO₂- und PM₁₀-Immissionen in Zukunft zu verringern, fordert der BUND daher erneut die Einführung der Stadtbahn. Dabei würde diese nicht nur ökologische Vorteile bieten, sondern stellt zugleich eine attraktive und ökonomische Lösung der Hamburger Verkehrsprobleme dar:

> die Stadtbahn entlastet den Straßenraum vom Pkw-Verkehr und führt somit zur Beschleunigung der verbleibenden Verkehre, einschließlich des Wirtschaftsverkehrs.

> Die Stadtbahn ist nachweislich bei gut frequentierten Linien kostengünstiger als der Bus, weil ein günstigeres Fahrgast-Fahrer-Verhältnis besteht.

> Die Stadtbahn ist bei Fahrgästen beliebter als der Bus: sie ist komfortabler, bietet mehr Raum im Inneren, ist pünktlicher, hat kürzere Fahrzeiten und ist im Straßenbild eher wahrnehmbar. Die Folge: die Stadtbahn verleitet mehr Autofahrer zum Umsteigen.

> Die Stadtbahn ist stadtverträglicher als die durch sie substituierten Verkehrsmittel: sie braucht weniger Platz pro beförderter Person und ist leiser und energieeffizienter pro beförderter Person.

Obwohl der Verkehrsentwicklungsplan für Hamburg aus dem Jahr 2004 einen leistungsfähigen ÖPNV für einen großstädtischen Verdichtungsraum als unverzichtbar ansieht, wird die Einführung einer Stadtbahn nicht mehr erwähnt. Dies ist aus Sicht des BUND eine klare Fehlentscheidung. Der vorhergehende Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2000 sah gerade die Einführung der Stadtbahn als wirkungsvollste Infrastruktur-Maßnahme zur Verlagerung von Fahrten an. Hinzu kommt, dass viele andere Städte mit der (Wieder-)Einführung der Straßenbahn hervorragende Erfahrungen gemacht haben, siehe nur etwa in Kassel, Saarbrücken und Freiburg.

Daneben hält der BUND folgende Maßnahmen zur Verringerung von NO₂- und PM10-Immissionen für sinnvoll:

> Verkehrsberuhigende Maßnahmen (etwa Tempo-30-Zonen) in allen geeigneten Bereichen der Stadt.

> Ggf. lokale Verkehrsbeschränkungen oder auch Fahrverbote im Sinne des § 40 BImSchG. Diese Anordnungen kommen insbesondere dann in Betracht, wenn und soweit entsprechende Maßnahmen der Verkehrslenkung und der Verkehrsplanung noch nicht getroffen werden konnten oder kurzfristig nicht umgesetzt werden können.

> Einführung von Parkleitsystemen, insbesondere im Bereich Messe, da durch den Ausbau zukünftig hohe Verkehrsanteile zu erwarten sind. Vorteile wären hier, dass der Parksuchverkehr und die Behinderung für den Fließverkehr sinken. Darüber hinaus ist eine bessere Verkehrssteuerung möglich.

> Vernetzung durch Park and Ride (P+R) etwa bei der U1 in Volksdorf oder an der S-Bahn-Station Poppenbüttel. Der Bau solcher Parkhäuser reduziert das innerstädtische Verkehrsaufkommen durch Verlagerung von Pkw-Fahrten auf den ÖPNV.

> Förderung des Fahrradverkehrs durch Zustandsverbesserung und Ausbau von Fahrradwegen.

> Ausrüstung aller knapp 1.300 Stadtbusse mit Diesel-Rußfiltern. In Lübeck wurde bereits die gesamte Busflotte mit Filtern ausgerüstet, Münchener Busse haben eine Filterquote von 85%, und in Berlin rollen etwa 800 der 1300 BVG-Busse nahezu rußfrei durch die Stadt. Hamburg sollte hier in jedem Fall nachziehen.

Fahrverbote für Diesel-PKW ohne Filter/ *BUND fordert ehrgeizigen Luftreinhalteplan für Hamburg, der Krebs erregende Feinstaubemissionen besonders berücksichtigt:*
<http://vorort.bund.net/hamburg/presse/index.htm>

Schleswig-Holstein

„Im Dezember 2001 wurde in der Lindenstraße in Itzehoe eine Station zur Messung der Konzentrationen von NO_x, Benzol, CO und Schwebstaub aufgestellt. Die Messungen werden mindestens bis 2005 fortgesetzt. Im Jahr 2003 ergaben die Messungen für Stickstoffdioxid einen

Wert von 66 µg/m³ im Jahresmittel. Die Überschreitung dieses Summenwertes ist der EU-Kommission zu melden. Gleichzeitig wird die gesetzliche Verpflichtung ausgelöst, einen Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Stickstoffdioxidbelastung festlegt. Der Luftreinhalteplan muss der EU-Kommission bis zum 31. Oktober 2005 vorgelegt werden. In Schleswig-Holstein liegt die Zuständigkeit für die Aufstellung beim Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Landwirtschaft."

Quelle: http://www.umwelt.schleswig-holstein.de/servlet/is/37691/itzehoe_luftreinpla_2.htm

„Im Luftkurort **Ratzeburg** werden die EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid deutlich überschritten. Mit Schuld ist nach Einschätzung des Staatlichen Umweltamtes Itzehoe der Schwerverkehr. 59 Mikrogramm Stickstoffdioxid (NO₂) enthält ein Kubikmeter Luft in der Langenbrücker Straße."

Quelle: Lübecker Nachrichten vom 14.9.2004: <http://www.ln-online.de/news/archiv/?id=1488698&dbci=1>

Bremen

Aus Bremen gibt es leider kaum hilfreiche Daten.

http://www.bremen.de/web/owa/p_anz_presse_mitteilung?pi_mid=112345

<http://www.taz.de/pt/2004/07/14/a0329.nf/text>

<http://www.taz.de/pt/2004/04/01/a0081.nf/text>

Niedersachsen

In **Hannover** gab es an der Verkehr-Mess-Station Göttinger Straße im Jahr 2002 42 und im Jahr 2003 56 Überschreitungen bei den Tagesmittelwerten. Als Maßnahmen zur Luftreinhaltung wird auf die bisherige Verkehrspolitik verwiesen. Das Handlungsprogramm zur Stadtentwicklung 2001-2005 umfasse die Förderung des Umweltverbundes und die „Stadt der kurzen Wege“.

http://www.hannover.de/deutsch/buerger/lhh/lhh_verw/fach_az/fa_umwgr/umwamt/lu_quozon.htm

An der **Braunschweiger** Mess-Station Bohlweg waren bereits im Oktober 40 Tagesmittelwerte über 50µg registriert worden.

Die Stadt will den Verkehrsfluss optimieren, abgasarme Busse in der Innenstadt einsetzen, aber auch mittelfristig den Bohlweg umbauen.

Es gab aber keine Informationen über die berechneten Staubwerte im restlichen Straßennetz.

<http://www.newsclick.de/index.jsp/menuid/472005/artid/3389331>

In **Osnabrück** lag die Feinstaubbelastung knapp unter den Grenzwerten:

http://www.neue-oz.de/archiv/noz_print/stadt_osnabrueck/2004/04/8343523.html

Bayern

In vielen bayerischen Städten werden die Grenzwerte für PM₁₀ nicht eingehalten.

Pressemitteilung von Umweltminister Schnappauf vom 19.10.04:

LRP in Bayern notwendig in: M, N/FÜ/ER, WÜ, R, A, Passau, Weiden, Ansbach, Schwandorf und Arzberg

<http://www.politikerscreen.de/direct.asp?page=/aktuell/partei/artikel/bayern/2004/10/39538/>

München

Ein zusammenfassender Artikel:

<http://www.muenchenbeinacht.de/?U=95bad16cad02f5778125d115c67a6f40&nr=40&form=1>

Der 1. Teil des Entwurfes des Münchener LRP (ohne Maßnahmen) steht unter:

www.regierung.oberbayern.bayern.de/abt8/8wirfuersie/8wissensw/8umweltpakt/Kapitel_1-5.pdf

Die Münchener Grünen fordern u.a. die Prüfung einer City-Maut und die Streichung aller weiteren Straßenneubauten.

[http://www.gruene-muenchen-](http://www.gruene-muenchen-stadtrat.de/seiten/texte/antraege.htm/A04/antraege0409/antrag_040728.html)

[stadtrat.de/seiten/texte/antraege.htm/A04/antraege0409/antrag_040728.html](http://www.gruene-muenchen-stadtrat.de/seiten/texte/antraege.htm/A04/antraege0409/antrag_040728.html)

Nürnberg

Die **Nürnberger** Grünen bezeichnen den LRP-Entwurf für N/FÜ/ER als „zahnlosen Papiertiger“: "Die Regierung von Mittelfranken hat 200 Seiten Papier beschrieben. Trotzdem ist der Entwurf des Luftreinhalteplans nur ein zahnloser Papiertiger geworden: ausführliche Zustandsbeschreibung, nur allgemeine Zielsetzungen und Maßnahmen, nichts Konkretes, keine konkreten Umsetzungsschritte. Von noch so kleinen Einschränkungen des Autoverkehrs zu Gunsten von Straßenbahn, Fahrrad und Fußgänger/innen ganz zu schweigen. Mit der City-Maut - in London und Oslo ein sehr wirksames Instrument - will man sich gar nicht ernsthaft auseinandersetzen. Der Entwurf dürfte dem Geschmack von CSU und SPD entsprechen, die beide in den vergangenen Monaten das Problem Luftschadstoffe nach dem Motto "Wasch mir den Pelz, aber mach mich nicht nass" behandelt haben."

Quelle: [http://www.gruene-](http://www.gruene-stadtratsfraktion.nuernberg.de/presse/luft Entwurf 16 09 04.html)

[stadtratsfraktion.nuernberg.de/presse/luft Entwurf 16 09 04.html](http://www.gruene-stadtratsfraktion.nuernberg.de/presse/luft Entwurf 16 09 04.html)

Augsburg

„**Augsburg** wird, vermutlich als erste deutsche Stadt, im kommenden August seinen Luftreinhalteplan vorlegen. Auch in der bayerischen Stadt ist der motorisierte Verkehr eine wesentliche Ursache für die Feinstaubbelastung. „Wir haben einen umfassenden Maßnahmenkatalog erstellt, der sich überwiegend auf den Straßenverkehr bezieht“, erklärt Thomas Schaller, Umweltreferent der Stadt Augsburg und ehemaliger VCD-Vorsitzender. Der Luftreinhalteplan enthält Maßnahmen, die alternative Angebote zum Autoverkehr fördern aber auch solche, die die Attraktivität des Autoverkehrs einschränken. Er ist in zwei Stufen angelegt. Die Erste enthält Maßnahmen wie zum Beispiel den Ausbau des Öffentlichen Verkehrs mit zwei neuen Straßenbahnlinien oder der Einrichtung eines Güterverkehrszentrums zur Verlagerung der Güter auf die Schiene. Die zweite Stufe, die drastischere Maßnahmen wie Fahrverbote oder Straßennutzungsgebühren fordert, kommt nur zum Tragen, wenn mit der Ersten die vorgeschriebenen Grenzwerte nicht eingehalten werden können."

Quelle: http://www.fairkehr.de/magframeset.html?fair_0204/politik/schlechte_luft.htm

Würzburg

Der LRP für **Würzburg** steht im Netz unter:

http://www.regierung.unterfranken.bayern.de/unsere_aufgaben/umwelt_landesentw/fachfragen_techn_umweltschutz/08733/

Dort sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Ausbau der A3 auf 6 Fahrspuren, Neubau einer autobahnähnlichen Westumgehung, Ausbau der Straßenbahn zur Uni-Nordgelände, Änderung einer (!) LSA-Schaltung, Russfilter für den kommunalen Fuhrpark

Regensburg

An der Messstation Regensburg/Rathaus des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) wurde der zulässige Tagesmittelwert für Feinstaub (PM10) von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in den letzten Jahren jeweils mehr als 35 mal überschritten. Die Regierung der Oberpfalz hat deshalb im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz unter Beteiligung der Stadt Regensburg, des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz und weiterer Fachstellen den Entwurf des Luftreinhalteplans für die Stadt Regensburg erstellt. Dieser Plan enthält eine umfangreiche Analyse der Belastungssituation und möglicher Quellen der Belastung sowie erste, im wesentlichen den Verkehrsbereich betreffende, Maßnahmenpläne der Stadt Regensburg zur Verbesserung der Immissionssituation.

Die Stadt Regensburg selbst kann am ehesten durch Maßnahmen im Verkehrsbereich zur Verbesserung der Immissionssituation beitragen. Neben der Förderung des ÖPNV ist die Realisierung der Ostumgehung und der Sallerner Brücke eine der wichtigsten Maßnahmen in diesem Bereich. Regensburg diskutiert auch wieder die Einführung der Straßenbahn.

Quelle:

<http://www.regierung.oberpfalz.bayern.de/aktuell/presse/pressemodul/muster/meldung.php?mid=214>

Der Luftreinhalteplan steht im Internet der Regierung unter

www.regierung.oberpfalz.bayern.de/wfs/wisswert/8_umwelt/luftrein/lrp_2004/lrp_r.pdf

Weiden

An der Messstation Weiden Nikolaistraße des Lufthygienischen Landesüberwachungssystems Bayern (LÜB) wurde der zulässige Tagesmittelwert für Feinstaub (PM10) von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ mehr als 35 mal überschritten. Die Regierung der Oberpfalz hat deshalb im Auftrag des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz unter Beteiligung der Stadt Weiden, des Bayerischen Landesamts für Umweltschutz und weiterer Fachstellen den Entwurf des Luftreinhalteplans für die Stadt Weiden erstellt. Dieser Plan enthält eine umfangreiche Analyse der Belastungssituation und möglicher Quellen der Belastung sowie erste, im wesentlichen den Verkehrsbereich betreffende, Maßnahmenpläne der Stadt Weiden zur Verbesserung der Immissionssituation.

„Während München die Einführung einer "City-Maut" überlegt, Regensburg die Straßenbahn reaktivieren will und andere Kommunen den Lieferverkehr in die Innenstädte durch neue Logistik-Systeme reduzieren wollen, setzt Weiden auf ein Bündel von kleineren Maßnahmen, u.a. soll eine Grüne Welle das Tangentennetz für die Verkehrsteilnehmer attraktiver machen. Auch eine Grüne Welle vom Rotkreuzplatz mindestens bis zur Bahnhof-/Brenner-Schäffer-Straße soll geprüft werden. Außerdem soll die Einmündung der Straße zur Drehscheibe in die Nikolaistraße "durch bauliche Maßnahmen" sowie das Linksabbiegen von der Nikolaistraße in die Kettelerstraße durch Verkehrszeichen unterbunden werden. (...)

Über den Autofahrern in Weiden hängt jedoch auch ein Damoklesschwert: "Je deutlicher die Überschreitung der Immissionsgrenzwerte durch den Verkehr ist, desto stärkere Maßnahmen sind gerechtfertigt, um die erforderliche Verminderung der Luftverunreinigung zu erreichen."

Quelle: Oberpfalznetz vom 2.12.2004 <http://www.zeitung.org/onetz/647923-118,1,0.html>

Schwandorf

Die Regierung der Oberpfalz (..) hat den Entwurf des Luftreinhalteplans für die Stadt Schwandorf erstellt. Wie die Analyse der lufthygienischen Situation in Schwandorf gezeigt hat, wird die Feinstaub (PM10) – Belastung sowohl durch den örtlichen Verkehr in den von Grenzwertüberschreitungen besonders betroffenen Straßenzügen als auch durch den gesamten städtischen Hintergrund und nicht zuletzt durch die großräumige Luftverschmutzung beeinflusst. Die Stadt Schwandorf selbst kann am ehesten durch Maßnahmen im Verkehrsbereich zur Verbesserung der Immissionssituation beitragen. Neben der Förderung des ÖPNV ist die Realisierung der Südtangente bis 2007 eine der wichtigsten Maßnahmen in diesem Bereich.

Ansbach

Im Jahr 2003 wurde in Ansbach durch die staatliche Messstation an der Ecke Residenzstraße/Brauhausstraße 47 Grenzwertüberschreitungen beim Feinstaub registriert. Die Stadt Ansbach wurde deshalb von der Regierung von Mittelfranken aufgefordert, entsprechende Unterlagen zur Erstellung eines Luftreinhalteplanes zur Verfügung zu stellen. Quelle: <http://www.bap-ansbach.de/de,03e8,03f2;Impressum.html?cid=69,2>

Arzberg

In Arzberg in Oberfranken stammt die Luftbelastung fast ausschließlich auch Tschechien: http://www.regierung.oberfranken.bayern.de/luftreinhalteplan/lrhp_arzberg.htm

Nordrhein-Westfalen

Die in Europa einzuhaltenden Grenzwerte zur Beurteilung der Luftqualität wurden auch im Jahre 2003 - wie schon 2002 - in den meisten Regionen Nordrhein-Westfalens eingehalten. An sechs von über 65 Messstandorten wurden die Grenzwerte einschließlich sich jährlich verringernder so genannter Toleranzmargen überschritten. Dies ergeben Auswertungen der im Rahmen des Luftqualitäts-Überwachungssystems des Landes erhobenen Messdaten.

Die Ergebnisse der Luftmessungen in Nordrhein-Westfalen und ihre Bewertung nach den europaweiten Grenzwerten sind im Internet unter der Adresse des Landesumweltamtes eingestellt: www.landesumweltamt.nrw.de

Neben dem Internet bietet das Landesumweltamt NRW noch folgende Informationsdienste an: WDR-Videotext im 3. Fernsehprogramm, Tafeln 177 bis 179 mit aktuellen Luftqualitätsdaten für NRW und meteorologischen Kenngrößen aus kontinuierlichen Messungen Luftqualitätstelefon/Ansagedienst unter Rufnummer: 0201/17900 mit stündlich aktuellen Luftqualitätsdaten aus NRW. <http://www.munlv.nrw.de/sites/presse/titel.htm>

An folgenden Standorten wurden bzw. müssen wegen der Grenzwertüberschreitung Luftreinhaltepläne aufgrund der Belastung durch Industrie und Verkehr aufgestellt werden:
Düsseldorf: Corneliusstraße (NO₂, bereits erstellt / PM₁₀, in Arbeit)
Hagen: Graf-von-Galen-Ring (NO₂, bereits erstellt / PM₁₀, in Arbeit)
Duisburg-Bruckhausen (PM₁₀, bereits erstellt) und Marxloh (PM₁₀, in Arbeit)
Duisburg-Hüttenheim (PM₁₀, in Arbeit)
Krefeld-Hafen (PM₁₀, in Arbeit)
Castrop-Rauxel, Wartburgstr. (Benzol, in Arbeit)

Nach den bisher vorliegenden Erkenntnissen könnte sich darüber hinaus für folgende Kommunen die Notwendigkeit von Luftreinhalteplänen ergeben, soweit keine wesentliche Verbesserung der Luftqualität zu verzeichnen ist:

- Aachen-Kaiserplatz
- Bochum-Stahlhausen
- Bottrop-Welheim
- Dortmund-Eving, -Hörde, Steinstraße und Brackeler Straße (Grenzwerte wurden inzwischen überschritten)
- Essen-Vogelheim Gladbecker Str. B224, -Frillendorf Hombrucher Str. A40 und -Ost Steeler Straße
- Gelsenkirchen-Bismarck (Grenzwerte wurden inzwischen überschritten)
- Mönchengladbach, Düsseldorfer Straße
- Mülheim/Ruhr-Styrum
- Nettetal-Kaldenkirchen
- Neuss Friedrichstraße (Grenzwerte wurden inzwischen überschritten)
- Overath (Grenzwerte wurden inzwischen überschritten)
- Tagebau Hambach (Gemeinden Elsdorf, Niederzier, Oberzier - Grenzwerte wurden inzwischen überschritten)

Laut Landesumweltamt sind in NRW in 10-15 Kommunen Aktionspläne in Vorbereitung.

Hagen

In **Hagen** wurden bereits 2002 an der Messstelle Graf-von-Galen-Ring an 41 Tagen Überschreitungen des Tagesmittelwertes von $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ pm10-Staub ermittelt.

Die Bezirksregierung Arnsberg musste deswegen einen LRP erstellen.

Dieser zählt vier Maßnahmen auf: Umrüstung der Busflotte, Citylogistik, LKW-Routennetz und der Neubau einer innerstädtischen Entlastungsstraße.

[www.bezreg-](http://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/dieBezirksregierung/aufbau/abteilungen/abteilung5/dezernat56/lrp221004neu.pdf)

[arnsberg.nrw.de/dieBezirksregierung/aufbau/abteilungen/abteilung5/dezernat56/lrp221004neu.pdf](http://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/dieBezirksregierung/aufbau/abteilungen/abteilung5/dezernat56/lrp221004neu.pdf)

Da aber auch ein Platz für den LKW-Verkehr zeitweise gesperrt werden soll, schlägt die Handelskammer Alarm:

<http://www.westfalenpost.de/wp/wp.archiv.frameset.php>

Düsseldorf

Düsseldorf schlägt Linkabbiegeverbote zur für einen flüssigeren Verkehr vor

Der Kommentar der Grünen zum LRP-D-dorf:

<http://www.gruene-bilk.de/bezirksvertretung/luftreinhalteplan.html>

Die Stellungnahme des VCD:

<http://www.vcd-duesseldorf.de/luftreinhalteplan.html>

Bonn

Bonn hat bisher noch keine Mess-Stationen, an denen auch die Tagesmittelwerte für Feinstaub erfasst werden können. Die Anschaffung wurde aber dringlich empfohlen (!).*(und ist vermutlich inzwischen erfolgt)*

Overath

In **Overath** an der Hauptstraße im Jahr 2003 52 Tagesmittel über 50µg/m³ pm₁₀-Staub gezählt. Jetzt muss ein LRP erstellt werden. Die Ortsdurchfahrt ist bereits für LKW über 7,5t gesperrt; diese Verbot wird aber nicht genügend eingehalten.

Quelle: Kölnische Rundschau vom 14.10.2004: <http://www.rundschau-online.de/kr/KrCachedContentServer?ksArtikel.id=1096382502808&listID=1038816883059&topenMenu=1038942868191&calledPageId=1038816882459>

Rheinland-Pfalz

Rheinland-Pfalz ist in die Rhein-Main-Überlegungen nicht einbezogen worden. "Die Luftreinhaltepläne werden sehr kleinräumig erstellt", erläuterte Wolfgang Raber vom Umweltministerium in Mainz. Auf der linken Rheinseite stellt sich das Problem allerdings trotzdem, wenn auch zeitverzögert. An der Messstation in der **Mainzer Parkusstraße** wurden 2003 an 39 statt an den 35 erlaubten Tagen Grenzwerte überschritten. Hauptproblem auch hier: Die Abgase der Autos. Bis Ende 2005 müssen sich Stadt und Land nun überlegen, wie sie darauf reagieren wollen und ihren Maßnahmenkatalog nach Brüssel schicken.

www.luft-rlp.de

Land reagiert auf Feinstaub-Belastung (pm vom 2.6.2003)

"Seit September 2002 gelten neue Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Feinstaub und Blei im gesamten Bundesgebiet - Ergebnis der Umsetzung der neuen, europaweit geltenden Luftqualitäts-Richtlinien in deutsches Recht. Luftschadstoffe werden in Rheinland-Pfalz bereits seit vielen Jahren gemessen. Kontrollen haben jetzt ergeben, dass seit Übernahme der neuen Werte in Rheinland-Pfalz der nun gültige Feinstaub-Anteil in der Luft überschritten wurde. Hierüber wurde die betroffene Stadt Ludwigshafen unterrichtet. Nun kommt es darauf an, die Hauptverursacher für die Feinstaubbelastung in bestimmten Zeiträumen zu ermitteln, um mit Hilfe zielgerichteter Maßnahmenpläne die lokalen Feinstaub-Immissionen weiter zu senken. Die zuständigen Behörden werden in Abstimmung mit den Kommunen Untersuchungen durchführen und die gesetzlich vorgesehenen Luft-Reinhaltepläne erstellen. Es gibt verschiedene schon bekannte Ursachen - etwa der Autoverkehr - für den aktuellen Befund. Die neuen Feinstaub-Werte folgen den europäischen Luftqualitäts-Richtlinien, die von Jahr zu Jahr strengere Anforderungen vorsieht. So galt 2000 noch ein 24-Stunden-Wert von 75 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft, ab 2005 werden nur noch 50 Mikrogramm pro Kubikmeter toleriert. Im Vergleich mit den bundesweit erhobenen Daten zeigt sich, dass austauscharme Wetterlagen die lokalen und die jahreszeitlich bedingten Effekte überlagerten und zu Feinstaub-Belastungen führten. Es ist deshalb nicht auszuschließen, dass auch an weiteren Standorten in Rheinland-Pfalz im Laufe des Jahres die Feinstaub-Werte überschritten werden. An 33 Messstellen in ganz Rheinland-Pfalz überwacht das Zentrale Immissionsmessnetz "ZIMEN" die Luftqualität. Die Auswertung der Daten hat jetzt ergeben, dass bereits im ersten Quartal 2003 der geltende 24-Stunden-Grenzwert von 60 Mikrogramm Feinstaub pro Kubikmeter Luft in Ludwigshafen an der Mess-Station Heinigstraße an 36 Tagen überschritten wurde. Erlaubt sind aber nur 35 Überschreitungen im Jahr. Bis Ende Mai wurde der Grenzwert schon an 39 Tagen überschritten."

Quelle: <http://presse.rlp.de/meldung.do?id=5557>

Pressemitteilung BUND-RP vom 26. 10. 2004

Luftqualitätsrahmenrichtlinie: Ab Januar können Bürger saubere Luft Einklagen
Handlungsbedarf für Ballungsräume und Großstädte auch in Rheinlandpfalz. Es ist zu befürchten, dass auch rheinland-pfälzische Kommunen und Ballungsräume nicht die

Anforderungen der am 1. Januar 2005 mit wesentlich strengeren Grenzwerten in Kraft tretenden Brüsseler "Luftqualitätsrahmenrichtlinie" (96 / 92 / EG) erfüllen können. Mit dieser Richtlinie für die Atemluft Europas und entsprechenden Messergebnissen im Rücken kann jeder Bürger ab kommendem Jahreswechsel saubere Luft einklagen und damit gleichzeitig langjährige kommunalpolitische Versäumnisse der Kommunen ans Tageslicht befördern. (...)

Insbesondere in Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Ballungsraum oder in rheinland-pfälzischen Städten wie Koblenz und Kaiserslautern oder sonstigen ozonanfälligen Räumen sollten daher möglichst rasch Bemühungen um Vermeidung drohender Sanktionen einsetzen. Was der Deutsche Städtetag hierzu bereits in einer 17-seitigen Orientierungshilfe vorschlägt, deckt sich weitestgehend mit den langfristigen Forderungen des BUND, der im überbordenden Individualverkehr eine wichtige Ursache für die "dicke Luft" in unseren Städten sieht: Dieser immer unerträglicher werdenden Fehlentwicklung muss begegnet werden durch ein kundenfreundlicheres Angebot im Öffentlichen Nahverkehr mit optimaler Vernetzung von Bus und Bahn und attraktivem Haltestellenangebot, durch ein lückenloses Radwegenetz, drastisch verteuerte Parkplätze und erforderlichenfalls durch zeitweilige Fahrverbote in den Innenstädten. Ein großflächiges Fahrverbot für LKW, wie es in Baden-Württemberg angedacht werden soll, darf kein Tabu-Thema mehr sein. Im Übrigen geht von der Brüsseler Richtlinie ein unüberhörbares Signal aus zur endlichen Durchsetzung des Rußfilters bei Dieselmotoren."

Saarland

Im Saarland wurden die neuen Grenzwerte für pm10 und NOx 2002 + 2003 nicht überschritten.

Jahresbericht zur Luftqualität 2002 im Netz unter (Der Jahresbericht für 2003 steht dort noch nicht):

<http://www.umwelt.saarland.de/1798.htm>

Hessen

Aufgrund von Grenzwert-Überschreitungen in 2002 an den Messstationen des Hessischen Landesamtes für Umwelt und Geologie (HLUG) in Frankfurt, Darmstadt und Wiesbaden muss Hessen für den Ballungsraum Rhein-Main bis Oktober einen Luftreinhalteplan vorlegen. Mit diesem Plan muss das Land der EU nachweisen, mit welchen Mitteln die Luftbelastung in den Städten unter die Grenzwerte, die bei Feinstaub in voller Härte 2005, bei Stickoxid aber erst 2010 einzuhalten sind, gedrückt werden soll.

Zur Übersicht: das hessische Umweltamt unter: www.hlug.de

"Die Methoden sind umstritten. Bei einer Fachveranstaltung im Römer kreisten Experten die "Hauptschuldigen" ein: Das sind schwere Lastwagen und Busse. Analysen der Situation im Zentrum von Darmstadt haben ergeben, dass ein Umleiten des bisher durch die Stadt fahrenden Lastwagenverkehrs die Stickoxidbelastung um acht Mikrogramm auf fast jene 40 Mikrogramm senken könnte, die von 2010 an nur noch als Jahresmittelwert zulässig sind. "Das zeigt", sagte Klaus-Peter Güttler, im Verkehrsministerium Abteilungsleiter für Verkehr und Straßenbau, "dass man durch lokale Maßnahmen etwas erreichen kann".

Zweifel an solchen Darstellungen hingegen hat HLUG-Dezernatsleiter Klaus Hanewald. "Selbst Vollsperrungen werden nichts nützen", um zum Beispiel die an der Messstation Friedberger Landstraße in Frankfurt registrierten Grenzwert-Überschreitungen unter die statthaften Margen

zu senken. "Die Maßnahmen müssen den gesamten Ballungsraum betreffen", da die an solchen Orten gemessenen Werte nicht allein lokale Quellen haben, sagte Hanewald. Die aus der Region stammende Hintergrundbelastung sei zu hoch, um allein mit örtlichen Eingriffen eine Reduktion zu bewirken.

Die Werte der Messstation Friedberger Landstraße geben deutliche Hinweise auf die Verursacher: 80 Prozent der dort fahrenden Autos laufen mit einem Ottomotor. Ihre Abgase sind fast Partikel-frei und tragen – auch wegen der Kat-Technik – nur zu 31 Prozent zur Stickoxidbelastung bei. Die 20 Prozent Dieselwagen produzieren das Gros dieser Schadstoffgruppe. Schlimmer beim Feinstaub: Vier Prozent der dort verkehrenden Autos sind Lastwagen und Busse – diese kleine Gruppe aber ist verantwortlich für 58 Prozent der Feinstaubbelastung.

Der Frankfurter Rechtswissenschaftler Eckard Reh binder nannte es eine "Fehlkonstruktion", wenn die EU versuche, die Luft über Reinhaltelpläne zu säubern. Es wäre viel einfacher und effizienter, Partikelfilter vorzuschreiben.

So aber sind die Kommunen und das Land am Zug: Ordnungsdezernent Edwin Schwarz (CDU) nannte Sperrungen für Lastwagen ein "letztes Mittel". Auch die City-Maut sei für ihn kein Thema. Stattdessen solle versucht werden, Autofahrer zum Umsteigen auf Busse, Bahnen und Fahrräder zu bewegen. In diesem Bereich wolle die Stadt investieren. Die Vergabe von Buskonzessionen solle künftig an den Einsatz schafstoffarmer Flotten geknüpft werden."

http://www.ig-oekoflughafen.de/Umwelt_regional_19.htm

Frankfurt am Main

Frankfurt setzt dabei u.a. auf sog. Pförtnerampeln, die den Verkehr in Richtung Innenstadt reduzieren sollen; d.h. den Stau dorthin zu verlagern, wo er verträglicher ist. Im Idealfall soll das an par k&t ride-Plätzen geschehen, wo gleichzeitig der ÖPNV optimiert werden soll (z.B. durch Taktverdichtung oder Busspuren).

http://www.frankfurt.de/sis/Rathaus.php?_navi=http%3A%2F%2Fwww.frankfurt.de%2Fsis%2Fsis%2Fdetail.php%3Ftemplate_id%3D756&_url=http%3A%2F%2Fwww.frankfurt.de%2Fsis%2Fsis%2Fdetail.php%3Fid%3D93555%26template%3Dt_25_3143e_1497_thema%26_reload%3D1

Ein längerer kritischer Kommentar in der Frankfurter Umweltzeitung zum LRP:

<http://www.umweltzeitung-frankfurt.de/Umwelt/luftreinhalteplan.htm>

Frankfurts Busflotte wurde bereits seit 1989 komplett auf Rußfilter umgestellt:

http://www.vgf-ffm.de/aktuell_presseinfos.html

Wiesbaden

„EU fordert bessere Luft für Wiesbaden

WIESBADEN/MAINZ Der Stau in Wiesbaden und Mainz interessiert sogar die Europäische Union. Bis Jahresende muss Hessen einen Luftreinhalteplan vorlegen, Rheinland-Pfalz ein Jahr später. Werden die Schadstoff-Grenzwerte nicht eingehalten, können Bürger sie einklagen.

Von unserem Redaktionsmitglied Angelika Dorweiler

Lastwagen dürfen nachts nicht mehr in der Innenstadt fahren, das Radwegenetz wird ausgebaut, die Ampeln sind intelligent geschaltet und wenn die Stadt Dieselwagen kauft, dann nur noch mit Rußpartikelfilter. So zumindest könnte es demnächst in der Wiesbadener Innenstadt aussehen, wenn der Entwurf des Luftreinhalteplans eins zu eins umgesetzt wird. Wiesbadens Umweltamtsleiter Joachim Mengden erklärt allerdings, diese Vorschläge würden geprüft. Mit Effekten einzelner Ideen rechnet er frühestens in zwei bis drei Jahren. Vielen Wiesbadenern stinkt der Verkehr allerdings schon jetzt gewaltig. Die Schadstoffbelastung rund um die Messstation an der Ringkirche hat inzwischen auch die Europäische Union auf den Plan gerufen. Dort wird der Grenzwert an Stickoxid von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft bereits seit

mindestens zwei Jahren überschritten - 2002 wurden im Jahresmittel 58 Mikrogramm gemessen. In Frankfurt und Darmstadt ist die Belastung an den Messstellen sogar noch höher. Nach der Luftqualitätsrahmenrichtlinie der Europäischen Union muss Hessen deshalb bis zum Ende dieses Jahres einen "Luftreinhalteplan" für die betroffenen Städte vorlegen. Dort hat eine Arbeitsgruppe aus Land und betroffenen Kommunen Maßnahmen zusammengestellt, wie dem Schadstoffproblem begegnet werden kann. Der Entwurf ist zurzeit auf der Internetseite des hessischen Umweltministeriums zu sehen. Etwa drei Wochen wird er in den betroffenen Kommunen Frankfurt, Wiesbaden und Darmstadt ausliegen. Dann wird er - nach eventuellen Einsprüchen überarbeitet - nach Brüssel geschickt. Die Einhaltung einklagen können Bürger im Prinzip ab Januar. Dr. August Thormann, Referatsleiter im hessischen Umweltministerium erklärte allerdings, zuerst müssten die Messwerte von 2005 vorliegen: "Außerdem kann noch keiner die Frage beantworten, gegen wen geklagt werden kann." Das Land ist federführend bei der Erarbeitung des Luftreinhalteplans, die Kommunen sind mit im Boot. "Es gibt Maßnahmen, die sehr schnell umgesetzt werden können", sagte Thormann. Beispielsweise könnten in den Bussen der Verkehrsverbände Rußpartikelfilter eingesetzt werden. "Die Pläne dürfen keine Lippenbekenntnisse bleiben", forderte Tilli Reinhardt, die umweltpolitische Sprecherin der Grünen im Wiesbadener Rathaus. Bereits 2003 und danach noch mehrmals habe ihre Fraktion den Magistrat aufgefordert, aktiv zu werden. Vor zwei Wochen wurde der Entwurf des Luftreinhalteplans nun im Umweltausschuss vorgestellt. Überprüft wird die Luftqualität in Rheinland-Pfalz und Hessen regelmäßig. Die Werte können auf den Internetseiten der jeweiligen Landesämter abgefragt werden. Hessen werde zudem sein Netz an Messstationen erweitern und kontrolliere auch regelmäßig, ob alle vom Verkehr stark betroffenen Punkte auch erfasst werden, sagte Thormann.

Quelle: http://www.wiesbadener-tagblatt.de/rhein-main/objekt.php3?artikel_id=1689691
vom 18.11.2004

Die Wiesbadener Rathausfraktion der Grünen hat eine pp-Präsentation zum LRP ins Netz gestellt:

<http://www.gruene-fraktion-wiesbaden.de/cms/default/rubrik/0/8.htm>

Ein Modellprojekt soll den LKW-Verkehr aus den belasteten Straßen fernhalten:

http://www.main-rheiner.de/region/objekt.php3?artikel_id=1606804

Überschreitungen der Tagesmittelwerte gibt es 2003 auch in Kassel und Wetzlar.

Sachsen Anhalt

Durch die Nichteinhaltung des Tagesmittelwertes für PM10-Staub müssen Halle, Aschersleben, Wittenberg (Dessauer Str.), Magdeburg, Bernburg bis 2004 Aktionspläne aufstellen.

<http://www.sachsen-anhalt.de/rcs/LSA/pub/Ch1/flid8311011390180834/mainfldmtgpollxof/fldu8v4kmbjjg/hiddenfldmysyde1uo3/fldc7p6vb9art/pgzqk5drnibp/index.jsp>

„Bei Ruß und Feinstaub wurde dagegen nach stetigem Rückgang in den 90-er Jahren 2002 ein leichter Anstieg festgestellt. Um die ab 2005 sowie 2010 geltenden strengeren EU-Grenzwerte einhalten zu können, seien weitere Anstrengungen insbesondere zur Verringerung der Staubbelastung nötig, so Wernicke. Größter Luftverschmutzer durch Feinstaub, Stickoxid, Benzol und Ruß der zunehmende Autoverkehr in Ballungszentren und stark genutzten Ortsdurchfahrten. Als Problembereiche gelten auch die von drei Bundesstraßen durchkreuzte

Stadt Aschersleben, der Riebeckplatz in Halle sowie Wittenberg entlang der B187. Da individuelle Mobilität jedoch unverzichtbar sei, könne der "Kampf gegen schlechte Luft" nur mit Verbesserungen bei der Verkehrsorganisation und der Fahrzeugtechnik gewonnen werden, betonte die Ministerin.(!) In Sachsen-Anhalt sind den Angaben zufolge zurzeit mehr als 1,3 Millionen Autos zugelassen."

http://www.kirchenprovinz.de/73_45950.htm

Thüringen

Jena musste bereits im Jahr 2001 einen LRP vorlegen:

„Für die Stadt Jena haben Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung mit dem Ziel der Verringerung des Kfz-Verkehrs in belasteten, besonders sensiblen Gebieten große Bedeutung. Dies trifft vor allem auf die im Emissionskataster ausgewiesenen hochbelasteten Innenstadtbereiche zu. In diesem Zusammenhang wirken vor allem die folgenden Maßnahmen, die auch im Rahmen des Zielszenarios und des erweiterten Maßnahmeplans Verkehr untersucht worden sind: die zwei neuen Saalebrücken, die äußere und innere Westumgehung, die Verbesserung der inneren Ostumgehung, die bessere Anbindung der Wiesenstraße an die nördliche B88, die bessere Anbindung des Gewerbegebiets Göschwitz an die südliche B88.“

Quelle: http://www.jena.de/Luftreinhalteplan_Jena/start.htm

In Erfurt wurde der Tagesmittelwert an der Messstation Bergstraße überschritten.

Brandenburg

„Das Land Brandenburg setzt termingerecht die Bestimmungen der EU zur Luftreinhaltung in Landesrecht um“, der erste LRP wurde für Nauen vorgestellt:

Im Land Brandenburg sind die Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Feinstaub in 25 Städten in Vorbereitung, in denen der ab 2005 gültige EU-Grenzwert für Staubpartikel in der Luft überschritten wird. Kernstück des Konzeptes: LKW sollen aus den Innenstädten herausgehalten werden.“

http://www.mlur.brandenburg.de/sixcms/detail.php?id=170012&_siteid=15

Ich gehe davon aus, dass es sich bei der Brandenburger Begeisterung für LRPs vorwiegend um ein PR-Programm für die Ortsumgehungen handelt!

An beide Brandenburger Verkehrsmessstellen in „Großstädten“ konnten die Tagesmittel 2003 nicht eingehalten werden. Im Jahr 2003 gab es in der Cottbusser Bahnhofstraße 53 Tage über 60µg pm10 und 94 Tage über 50µg. In der Neuendorfer Str. in **Brandenburg/Havel** gab es 61 Überschreitungen von 50µg.

In **Eisenhüttenstadt** wurden an der allgemeinen Messstelle 36 Tage ermittelt.

Quelle: <http://www.luis-bb.de/i/ubis/1710006/result.aspx>

Der Kommentar von Cornelia Behm von den Brandenburger Grünen zur LRP im Land:

<http://www.cornelia-behm.de/presse/04/04-08-05.html>

Mecklenburg-Vorpommern

Mecklenburg-Vorpommern braucht bisher keine LRP aufzustellen.

Der Tagesmittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde im Jahr 2003 an der Messstation Stralsund 41 mal und an der Messstation Neubrandenburg 36 mal überschritten. Die Summe aus Grenzwert + Toleranzmarge von $60 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde dagegen an keiner Messstation mehr als die maximal zulässigen 35 mal überschritten.

Quelle: <http://www.lung.mv-regierung.de/umwelt/luft/ergebn03.htm>

Graphik Hauptverkehrsstraßen:

http://www.lung.mv-regierung.de/umwelt/luft/grafik/grst_stb.htm

Sachsen

Der Immissionsbericht für das Jahr 2002 wurde im Dezember 2003 der Öffentlichkeit vorgestellt. Deswegen ist es schwierig, Daten für 2003 zu bekommen.

„Dem gesundheitsschädlichen Feinstaub sind auch die Sachsen zunehmend ausgesetzt. Vor allem in verkehrsreichen Ballungsgebieten wie den Innenstädten von Leipzig, Chemnitz und Dresden sind die Menschen von steigender Staubkonzentration betroffen, wie der Präsident des Sächsischen Landesamtes für Umwelt und Geologie, Michael Kinze, gestern bei der Vorstellung des Jahresberichts zur Immissionsituation in Sachsen 2002 sagte.

In Sachsens größten Städten wurde der ab 2005 einzuhaltende Grenzwerte für Feinstaub zum Schutz der menschlichen Gesundheit mehrfach überschritten. Er liegt bei 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft.

Neben der wachsenden Zahl an Autos sind (...) vor allem Lastwagen für den Staubgehalt in der Luft verantwortlich. Durch die Öffnung der EU-Grenzen nach Osten und der zu erwartenden Zunahme des Transitverkehrs werde sich die Lage für Sachsen voraussichtlich weiter verschärfen, vermutete der Schadstoffexperte. „Der Güterverkehr muss auf die Schiene“, forderte Kinze daher. Zudem sprach er sich für eine standardmäßige Einführung von Staubfiltern für Kraftfahrzeuge aus und riet Autofahrern, aus Rücksicht auf die Umwelt auf unnötige Fahrten mit dem Pkw zu verzichten.“

<http://www.lr-online.de/regionen/sachsen/art1047,423162.html>

Zu Presseberichten über die Feinstaubbelastungen in Dresden erklärt Stadtrat Johannes Lichdi: "Die Grenzwertüberschreitungen für den krebserzeugenden Feinstaub in der Dresdner Luft sind seit Jahren bekannt. 1999 ist die entsprechende Richtlinie der EU verabschiedet, 2001 in Kraft gesetzt und 2002 in deutsches Recht umgesetzt worden. Die Stadtverwaltung hat bereits 2002 in einem sog. "Stadtscreeing" die Grenzwertüberschreitungen im Stadtgebiet prognostiziert." Internationale Studien belegen seit langem, dass die Sterblichkeit gerade bei Patienten mit Herz- / Kreislauferkrankungen aufgrund der Feinstaubbelastung signifikant steigt. In Dresden würden etwa beim Bau der Waldschlößchenbrücke die Grenzwerte gerade am Herz-Kreislauf-Zentrum an der Fetscherstraße überschritten werden!

"Die Stadt kann sich nicht mit dem Hinweis auf die Zuständigkeit des Landesamtes für Umwelt und Geologie aus der Verantwortung stehlen. Denn ihr liegen eindeutige Fachgutachten vor, dass etwa die grenzwert überschreitende Feinstaubbelastung auf der Bergstraße (TU-Campus) nur durch ein Verkehrsleitsystem gemindert werden kann, dass den Schwerverkehr ausschließt." Lichdi kündigt an, dass die bündnisgrüne Fraktion im Rahmen der Diskussion des neuen Verkehrskonzepts die Luftreinhaltung zum Schutz der menschlichen Gesundheit in der WHO-

Projektstadt Dresden zu einer wesentlichen Leitlinie der Verkehrsentwicklung machen wird:
"Das neue Verkehrskonzept muss von den großen Straßenneubau-Verkehrsprojekten Abschied nehmen und den Umweltverbund aus ÖPNV-, Rad- und Fußverkehr stärken. Die Luft- und Lärmsanierung an den bestehenden und belasteten Dresdner Straßen muss Vorrang erhalten!"
Quelle: <http://www.gruene-fraktion-dd.de/viewarticle.php?id=334>

Luftreinhalteplanung in Europa

Die höchsten gemessenen Feinstaubbelastungen haben in Europa Lissabon, Mailand, Bologna, Brüssel, Graz, Madrid, Rotterdam, Riga und Warschau

Schweiz

Vorbildlich: Die Schweiz hat für als Grenzwert für pm-10-Staub als $20\mu\text{g}/\text{m}^3$

Basel

Basel listet in seinem Luftreinhalteplan viele Maßnahmen auf, die den verkehrspolitischen Forderungen des BUND der letzten Jahre entsprechen:

Ausdehnung Parkraumbewirtschaftung, höhere Attraktivität für den ÖPNV, Transport von Aushub und Baustoffen mit der Bahn, Tempo 30 und Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, Förderung emissionsarmer Nutzfahrzeugflotten...)

(Luftreinhalteplan Basel, Entwurf zur Veranlassung 2003)

www.baselland.ch/docs/polit-rechte/vernehm/vern2003/luft/luftreinhalteplan.htm

Zürich

Zürich hat eine Karte mit der Ausbreitung von pm10-Staub im Netz, wo man sehr gut die Verursachung an den Hauptverkehrsadern sehen kann:

<http://www3.stzh.ch/internet/ugz/home/fachbereiche/luftqualitaet/schadstoffkarten.html>

Ausführliche Informationen zu „Fragen und Antworten zum pm10-Staub“:

www.umwelt-schweiz.ch/imperia/md/content/luft/fachgebiet/d/122.2.pdf

Großbritannien

London

"The London air quality strategy" steht im Namen von Bürgermeister Ken Livingstone bereits im Internet:

http://www.london.gov.uk/mayor/strategies/air_quality/index.jsp

London hat eine Machbarkeitsstudie für eine Low-Emission-Zone erstellen lassen:

Dort sollen nur die sauberen Fahrzeuge fahren dürfen. Die Studie sieht den Nutzen einer solchen Zone für London deutlich höher als die Kosten.

London führt seine LEZ im Jahr 2007 ein.

Die bereits eingeführte City-Maut erbrachte bisher eine Pm10-Staub-Reduktion um 12%.

Manchester

Manchester prüft das Londoner Modell und betont ausdrücklich, dass der Ausbau der Straßenbahn zur Verbesserung der Luftqualität beiträgt.

http://www.mapac.org.uk/Action_PDFs.htm

Edinburgh

Edinburgh erwägt die Einführung einer City-Maut nach Londoner Vorbild.

Dänemark

In Kopenhagen gibt es auch Planungen für eine Umweltzone in von 45qkm, in der 325.000 Menschen leben und 290.000 arbeiten. LKW über 3,5t sollen dort nur einfahren dürfen, wenn sie einen Russfilter haben.

Österreich

In Innsbruck und Linz sind Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ohne Filter ab Winter 2005 geplant

Niederösterreich

„Besonders hohe Feinstaubbelastung in neun NÖ Städten

Eine aktuelle VCÖ-Untersuchung zeigt, dass im Vorjahr in 38 österreichischen Städten der Grenzwert für Feinstaub überschritten wurde – darunter neun aus Niederösterreich. Die höchste Feinstaubbelastung in Niederösterreich weist Amstetten auf. An 91 Tagen wurde der Tagesmittelwert von 50 µg Feinstaub pro Kubikmeter Luft überschritten! "Der Grenzwert für Feinstaub wird überschritten, wenn an mehr als 35 Tagen der Tagesmittelwert über 50 µg pro Kubikmeter liegt. Ab 1. Jänner 2005 wird der Grenzwert auf 30 Tagesmittelwerte gesenkt", erläutert DI Wolfgang Rauh vom VCÖ-Forschungsinstitut. Einer starken Feinstaubbelastung ist in Niederösterreich auch die Bevölkerung von St. Pölten (58 Überschreitungen), Vösendorf (52 Überschreitungen), Schwechat (50 Überschreitungen), Stockerau (45 Überschreitungen), Mödling (43 Überschreitungen), Mannswörth (43 Überschreitungen), Wiener Neustadt (38 Überschreitungen) und Groß Enzersdorf (36 Überschreitungen) ausgesetzt. „Der Straßenverkehr ist durch Dieselaabgase, Reifenabrieb und Aufwirbelung des Straßenstaubs einer der Hauptverursacher für die Grenzwertüberschreitungen. Die Abgase des Verkehrs sind im Gegensatz zu Hausbrand und Industrie auf Atemhöhe. Deshalb fordern wir die rasche Umsetzung eines Maßnahmenpakets zur Verringerung der Verkehrsabgase", stellt DI Wolfgang Rauh fest.

"Die Abgasbelastung hat bereits ein gesundheitsschädliches Ausmaß erreicht. Es ist allerhöchste Zeit, dass im Verkehrsbereich wirksame Maßnahmen umgesetzt werden", so Rauh weiter. Der VCÖ fordert mehr Bus- und Bahnverbindungen, die Verbesserung der Bedingungen für das Gehen und Radfahren und wirksame Maßnahmen gegen das Wachstum des Lkw-Verkehrs. "Eine Erhöhung der Lkw-Maut und eine Ausdehnung auf das gesamte Straßennetz sollten von Österreich angestrebt werden", fordert VCÖ-Experte Rauh. Feinstaub (PM10) ist lungengängig und kann Asthma, Bronchitis und im schlimmsten Fall Lungenkrebs verursachen."

Quell: <http://www.noen.at/redaktion/technik-motor/article.asp?text=161236&cat=273>

Wien

„Wien rüstet zum Kampf gegen den Staub in der Luft

Die Feinstaubhochsaison hat gerade begonnen: Zwischen Oktober und März sind

erfahrungsgemäß die höchsten Belastungen zu erwarten. "Und von der Feinstaubproblematik ist der ganze Wiener Stadtraum betroffen", bilanziert Peter Riess von der Umweltschutzabteilung MA 22 im STANDARD-Gespräch. Denn sowohl im städtischen Kerngebiet als im Grünen werden die von der EU vorgeschriebenen Gesundheitsgrenzwerte zu oft überschritten. Grundsätzlich darf der Grenzwert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter an 35 Tagen im Jahr übertroffen werden. Doch die Werte lagen an der Messstelle Rinnböckstraße im Jahr 2003 gleich an 95 Tagen deutlich darüber. Und sogar in den Messstationen im Grünraum gab es Überschreitungen an 40 Tagen. "2003 war allerdings ein Jahr mit besonders starker Belastung", betont Riess. "Aber die Ergebnisse lagen auch nicht so weit über dem Schnitt, dass man von einem Jahrhundertereignis sprechen müsste. Solche Ergebnisse sind vermutlich alle fünf, sechs Jahre zu erwarten."
Quelle: <http://derstandard.at/?url=/?id=1843366>

Graz

Graz hat europaweit Spitzenwerte bei pm10, so dass die Stadt in der Presse Feinstaub-City genannt wurde. 131 Mal (Don Bosco) beziehungsweise 129mal (Graz-Mitte) wurde im vergangenen Jahr der Feinstaub-Grenzwert überschritten. Die steirische Landeshauptstadt führt damit laut Verkehrsclub Österreich (VCO) das österreichweite Ranking an. Auch Platz drei unter den insgesamt 38 "sündigen" Feinstaub-Mess-Stationen" geht mit Köflach (97 Überschreitungen) an die Steiermark.

Der umfangreiche Maßnahmenkatalog umfasst 62 Einzelpunkte von dem Ausbau des Straßenbahnnetzes bis zu Fahrverboten in den Belastungsgebieten.

„Die Stadt Graz will mit gutem Beispiel vorangehen. Nulltarif für öffentliche Verkehrsmittel in Graz an Tagen mit hoher Feinstaubbelastung“, heißt es im städtischen Maßnahmenkatalog. „Noch prüft die GVB, wie das zu bewerkstelligen sein wird“, sagt Bürgermeister Siegfried Nagl (VP). Daneben soll es im Winterhalbjahr ein verbilligtes Umweltticket geben, das damit zum Anreiz für den Umstieg auf die öffentlichen Verkehrsmittel wird. Gleichzeitig soll der Ausbau des Park- and Ride-Systems forciert werden. Nagl will sogar eine eigene Fahrspur für jene Autos, in denen mehr als eine Person sitzt, um das Bilden von Fahrgemeinschaften anzuregen.“ Die fürs freie Auge unsichtbaren Staubpartikel in der Luft sollen in Zukunft weniger werden. Das erhofft sich Umwelt-Landesrat Hans Seitinger (VP), der gestern, Dienstag, ein 61 Feinstaub-Maßnahmen umfassendes Paket präsentierte. Schon nächsten Montag soll ein Teil des Pakets – die Förderung für die Nachrüstung von Partikelfiltern in Dieselfahrzeugen – in die Landesregierung eingebracht werden. Wer seinen Diesel-Pkw mit einem entsprechenden Filter aufrüstet, soll 300 Euro Förderung bekommen. Für Lkw und Busse gibt es eine Förderung von 700 Euro. Das Land setzt auf Vorbildwirkung: Landeseigene Dienstfahrzeuge werden überhaupt nur mehr mit Partikelfiltersystem angekauft. Auch die Änderung der Grazer Streu-Gewohnheiten im kommenden Winter sollen die Feinstaub-Produktion eindämmen. Auf 400 der 700 Grazer Kilometer mit Tempolimit 30 soll gar nicht gestreut werden.

Quelle: die presse vom 29.9.2004:

<http://www.diepresse.com/Artikel.aspx?channel=c&ressort=w&id=444899>

„Tempolimits gegen Feinstaub

Seit Montag gelten im Großraum Graz und Umgebung und im Raum Voitsberg-Köflach in der Weststeiermark wieder niedrigere Tempolimits

Seit Montag gelten im Großraum Graz und Umgebung und im Raum Voitsberg-Köflach in der Weststeiermark wieder niedrigere Tempolimits, um die Feinstaubbelastung zu senken. Bis 31. März beträgt die Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen 100 Stundenkilometer und auf Freilandstraßen 80 km/h. In einem ersten Test im März galt Tempo 80 auf Autobahnen und ein 70-km/h-Limit auf Freilandstraßen. Laut Umweltlandesrat Johann Seitinger (VP) gab es im

vergangenen Winter zehn Prozent weniger Feinstaub, was vor allem auf die günstige Wettersituation zurückgeführt wird.

Quelle: (APA/DER STANDARD vom 2.11.2004)"

<http://derstandard.at/?url=/?id=1843366>

„Fahnen raus in Feinstaub-City

Wenn es in Graz herbstelt, denken viele Menschen an das Rasseln in ihren Bronchien - Grazer Bürger nehmen Kampf um Luft selbst in die Hand..."

Quelle: Der Standard vom 7.10.2004: <http://derstandard.at/?url=/?id=1811579>

Die BI-Seite aus Graz: www.feinstaub.at

„Tram gegen Feinstaub", in: Kleine Zeitung vom 21.10.2004:

http://www.kleine.at/nachrichten/regionen/steiermark/graz/artikel/_645434/index.jsp

Klagenfurt

„Im Kampf gegen den Feinstaub startet Klagenfurt jetzt ein dreijähriges EU-Projekt, das die Erarbeitung einer nachhaltigen Feinstaubreduktion in der Stadt zum Ziel hat. Klagenfurt wird mit seinen Maßnahmen eine Vorreiterrolle in Europa übernehmen: das Feinstaub-Problem ist ein junges und es gibt noch kein Patentrezept, wie dieses Problem in den Griff zu bekommen ist. Noch nicht. Denn schon in drei Jahren wird das EU-Projekt der Stadt Klagenfurt abgeschlossen sein und mit effektiven Maßnahmen aufwarten können. Umwelt- und Gesundheitsreferentin Dr. Maria-Luise Mathiaschitz-Tschabuschnig stellte KAPA GS, so der Titel des Projekts, anlässlich des "autofreien Tages" auf dem Neuen Platz vor. (..)

Wahllose Spontaktionen wie Straßensperren oder Tempolimits strebt Klagenfurt nicht an. Im Rahmen von "KAPA GS" werden Maßnahmen zur Reduzierung von Feinstaub getroffen, getestet und so adaptiert, dass sie nach Projektende erfolgreich angewendet werden können. Erste Schritte, die im Rahmen dieses EU-Projekts gesetzt werden, sollen vor allem das Bewusstsein der Bevölkerung zum Thema Feinstaub sensibilisieren. An den Haupteinfahrtsstraßen werden schon bald Umweltschilder stehen, die über den aktuellen Feinstaub-Tagesmittelwert informieren. Auch ein Fernwärme-Förderungspaket, das Hausbesitzer zum Anschluss an Fernwärme oder Erdgas motiviert, soll in absehbarer Zeit geschnürt werden."

Quelle: <http://www.oe-journal.at/Aktuelles/!2004/0904/W3/32309klagenfurtStadt.htm>

Tirol

In Tirol musste ein Programm zur Subventionierung des nachträglichen Einbaus von Russfiltern wegen der mangelnden Beteiligung der Kommunen wieder eingestellt werden.http://news.tirol.com/politik/regional/artikel_20041012_302928.html

Italien

In Verona, Belluno, Padua, Venedig, Rovigo und Treviso in Venetien wurden bereits dieses Jahr kurzzeitige Fahrverbote verhängt.

Südtirol

„Feinstaub bereitet Südtirolern Sorgen

Prävention soll Verkehrssperren in den Städten verhindern

Bei so genannten Inversionslage im Winter kommt es in den Ballungszentren Südtirols rasch zu dicker Luft. Es fehlt an solchen Tagen der Luftaustausch. Vor allem der Feinstaub bereitet in

solchen Situationen den Verantwortlichen große Sorgen. In den vergangenen Jahren wurden vor allem in Bozen und Meran öfters die Grenzwerte überschritten. Es kam dann zur einzigen Maßnahme, die in einer solchen Situation möglich ist: Die Städte wurden für den Verkehr gesperrt.

Einheitliche Regelung waren nicht vorhanden, dafür heftige Proteste vor allem von Seiten der Wirtschaft. Es gab vor allem Interventionen, den Warentransport nicht oder nur so gering wie möglich einzuschränken. Zudem alarmierte die Schlagzeile, dass die Kurstadt Meran wegen schlechter Luftwerte für den Verkehr gesperrt werden musste, vor allem die Touristiker. Sorge bereitet den Verantwortlichen vor allem auch, dass die für Feinstaub zulässigen Grenzwerte auf Grund einer EU-Richtlinie laufend herabgesetzt werden. Lag der Grenzwert im vergangenen Jahr noch bei 60 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft, so sind es derzeit nur mehr 55 Mikrogramm und ab 1. Jänner 2005 sinkt der Grenzwert weiter auf 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft ab. Das für die Umwelt zuständige Landesamt hat nun einen Luftqualitätsplan ausgearbeitet, der Anfang September von der Südtiroler Landesregierung genehmigt wurde. Er sieht eine Reihe von Maßnahmen vor, die dazu führen sollen, dass es erst gar nicht dazu kommt, dass die Grenzwerte überschritten werden. Die Bürgermeister der am stärksten betroffenen Städte Bozen, Meran, Brixen und Bruneck haben sich im Rahmen dieses Planes Mitte Oktober auf einen Aktionsplan und auf eine einheitliche Regelung geeinigt.

Der Aktionsplan sieht vor, dass vom 1. Dezember bis zum 31. März die am stärksten die Luft verschmutzenden Fahrzeuge zu den Hauptverkehrszeiten nicht mehr fahren dürften. In der Zeit von 7.00 bis 9.00, von 12.00 bis 14.00 und von 17.00 bis 19.00 Uhr dürfen Nutzfahrzeuge, die vor 1995 zugelassen wurden, Personautos sowohl mit Diesel- als auch Benzinantrieb, die vor 1995 zugelassen wurden sowie Kleinmotorräder, die vor dem Jahr 2000 zugelassen wurden, in diesen vier Städten nicht fahren dürfen. Kein Verbot gilt an den Sonntagen. Betroffen sind zwei Prozent der Lkw und elf bis 14 Prozent Pkw. Für die vom Verbot betroffenen Zwei-Takt-Mopeds liegen keine genauen Zahlen vor.

Ausnahmeregelungen gibt es in den folgenden Fällen:

- Notfälle – Menschen, die zum Arzt gebracht werden müssen bzw. eine ärztliche Verschreibung für eine Visite vorweisen können.
- Fahrzeuge, die für Sozialdienste im Einsatz sind wie die Fahrzeuge von BSB, Sanitätsbetrieb, Bezirksgemeinschaft Salten-Schlern oder konventionierte Vereinigungen und Genossenschaften, welche Personentransporte oder Essenstransporte durchführen.
- Fahrzeuge, mit denen Kinder unter 14 Jahren zur Schule gebracht werden, die mindestens zwei km vom Wohnort entfernt liegt und nicht mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen ist. Benötigt wird: eine Selbsterklärung mit Schulstempel.
- Fahrzeuge von Handwerksbetrieben, die in Notfällen dringende Arbeiten an Gas-, Elektro-, Sanitäranlagen bzw. an Türen und Fenstern durchzuführen haben (Hydrauliker, Elektriker, Glaser, Tischler, Schmiede).
- Fahrzeuge mit Menschen über 65 Jahren und eingeschränkter Mobilität (ärztliches Zeugnis) oder Kindern unter sechs Jahren an Bord, die während der Arbeit der Eltern in Obhut gebracht werden. Erforderlich ist eine Selbsterklärung.
- Fahrzeuge, die von Lehrpersonen genutzt werden, die an mehreren Schulen gleichzeitig unterrichten und den Stundenplan nur dann einhalten können, wenn sie sich mit dem Auto fortbewegen. Erforderlich ist eine Selbsterklärung mit Stempel der Direktion.
- Fahrzeuge, die zwar vor dem 31. Dezember 1994 zugelassen wurden aber den EU-Richtlinien 97/24, 91/441, 93/59, 91/542 entsprechen, was dem Autobüchlein zu entnehmen ist."

Quelle: Südtirol-online am 25.11.2004

<http://www.dolomiten.it/nachrichten/artikel.asp?KatId=da&ArtId=53830>

Griechenland

Athen

In Athen sollen bald harte Zeiten für Autofahrer anbrechen / Bus und Bahn fahren bei Olympia Erfolge ein

Auch in Griechenland erfreuen sich schwere Geländewagen wachsender Beliebtheit - obwohl die meisten Fahrer ihre Jeeps, Landrover und Touaregs höchst selten über Stock und Stein steuern. Doch schon bald könnte in der griechischen Hauptstadt

Athen kein Durchkommen mehr sein für die Allradmonster. Verkehrsminister Michalis Liapis erwägt jetzt nämlich, das Stadtzentrum für Geländewagen mit mehr als zwei Litern Hubraum dauerhaft zu sperren.

Das geplante Fahrverbot ist Teil eines Bündels von Maßnahmen, mit denen die chronischen Athener Staus aufgelöst, die Luftqualität verbessert und die Bürger animiert werden sollen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen. Bisher benutzt

nur etwa jeder dritte Athener regelmäßig Busse und Bahnen. Während der Olympischen Spiele allerdings, als in der Viermillionenstadt strikte Einschränkungen für den privaten Autoverkehr galten, fuhr fast die Hälfte der Hauptstadtbewohner mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Diese Marke wollen die Verkehrsstrategen in Zukunft halten.

Verkehrsminister Liapis beriet diese Woche mit seinen Amtskollegen aus dem Umwelt- und Bauressort sowie dem Ministerium für Öffentliche Ordnung, wie das berüchtigte Athener Verkehrsgewühl entwirrt werden kann. Eine City-Maut, wie sie in London gilt, wurde verworfen - Vorfahrt für den öffentlichen Nahverkehr ist das Motto. Das Athener U-Bahnnetz wird in den kommenden Jahren zügig ausgebaut. Bis 2012 soll es 150 Kilometer lang sein, das Dreifache der heutigen Strecke. Neue Busspuren auf den Hauptverkehrsstraßen sollen dafür sorgen, dass Fahrgäste schneller ans Ziel kommen. Für Bus und U-Bahn, die jetzt bereits kurz nach Mitternacht in die Depots rollen, sollen die Fahrpläne ausgedehnt werden, um sie Nachtschwärmern schmackhaft zu machen. Davon erhofft sich Polizeiminister Jorgos Voulgarakis einen Rückgang der Trunkenheits-Unfälle. Erwogen wird auch, mit entsprechenden Ampelschaltungen der Athener Straßenbahn an allen Kreuzungen Vorfahrt zu verschaffen. Der Bau von Parkhäusern am Stadtrand soll außerdem den Pendlern das Umsteigen von den eigenen vier Rädern auf den Nahverkehr erleichtern. Auf jene Autofahrer, die dennoch die öffentlichen Verkehrsmittel verschmähen, kommen in Athen schwere Zeiten zu. Bereits seit Jahren dürfen sie nur jeden zweiten Tag ins Stadtzentrum fahren. Abwechselnd ist die Innenstadt für Autos mit geraden und ungeraden Endziffern im Nummernschild gesperrt. Nun erwägt die Regierung nicht nur ein ständiges Fahrverbot für hubraumstarke Geländewagen, um die Abgasbelastung in City zu mindern. Auch das wilde Parken will die Regierung künftig schärfer ahnden und Falschparker zügig abschleppen lassen. Um die chronischen Staus auf den Athener Hauptverkehrsstraßen aufzulösen, soll außerdem das Linksabbiegen fast überall verboten werden.

Den Athener Autofahrern ist zu raten, sich an die Beschränkungen zu halten. Denn demnächst wird das Auge des Gesetzes fast überall auf ihnen ruhen: Polizeiminister Voulgarakis plant, rund tausend Überwachungskameras, die für die Sicherung der olympischen Sportstätten angeschafft wurden, nun auf den Straßen zu installieren und für die Verkehrsüberwachung einzusetzen."

Quelle: FR-online

Weiterführende Quellen

Metropolenresolution zu den EU-Richtlinien zur Luftqualität:

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/luftqualitaet/staedtekonferenz/de/resolution.shtml>

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/luftreinhaltung>

www.BUND-Berlin.de/Projekte/Verkehr/Dieselmotoren-Kampagne