

Luftreinhalteplanung

Aufgrund europarechtlicher Vorgaben dürfen für bestimmte Luftschadstoffe (Feinstaub PM10, Stickstoffdioxid NO₂, Stickstoffoxide NO_x, Blei, Benzol, Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid) maximale Schadstoffkonzentrationen in der Luft nicht überschritten werden (Immissionsgrenzwerte).

Diese Immissionsgrenzwerte werden zu unterschiedlichen Zeitpunkten rechtsverbindlich: Die Immissionsgrenzwerte für Feinstaub PM10 sind seit 1.1.2005 verbindlich, diejenigen für Stickstoffdioxid werden zum 1.1.2010 verbindlich werden. Droht die Gefahr, dass Immissionsgrenzwerte zu dem Zeitpunkt, in dem die Immissionsgrenzwerte verbindlich werden, nicht eingehalten werden, müssen im Vorfeld Luftreinhaltepläne erstellt werden. Ziel der Luftreinhaltepläne ist es, dass zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Grenzwerte – das ist für Stickstoffdioxid das Jahr 2010 – diese sicher eingehalten werden. Werden bereits verbindliche Grenzwerte überschritten (dies ist für Feinstaub PM10 der Fall), müssen kurzfristig wirksame Aktionspläne aufgestellt werden. Ziel der Aktionspläne ist es, eine baldige Einhaltung der Grenzwerte zu ermöglichen.

In Baden-Württemberg werden in einigen, hoch belasteten, straßennahen Bereichen die Grenzwerte für Feinstaub PM10 überschritten bzw. besteht die Gefahr, dass die ab 2010 geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid überschritten werden. In diesen Kommunen müssen Luftreinhalte- bzw. Aktionspläne erstellt werden. Diese sehen gestaffelte Fahrverbote für alte Dieselfahrzeuge mit schlechtem Emissionsverhalten vor (vgl. dazu näher die Ausführungen zum Feinstaub). In einigen Plänen (z.B. Stuttgart und Pleidelsheim) ist ein LKW-Fahrverbot enthalten. Hinzu kommt ein Bündel weiterer Maßnahmen die von unserer Landesregierung eingeleitet wurden, von der Verkehrsverflüssigung über den Bau von Entlastungsstraßen bis zu Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV. Die Maßnahmen folgen dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit und sind geeignet, die Schadstoffbelastungen deutlich zu mindern.

Aufgrund der aktuellen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für **Feinstaub** PM10 besteht besonderer Handlungsbedarf zur Reduzierung der Feinstaubemissionen. Feinstäube stammen aus den unterschiedlichsten Quellen, z. B. aus Feue-

rungsanlagen aller Art (große Kraftwerke, aber nicht zuletzt auch häusliche Feuerungen, und hier vor allem Kachelöfen und sonstige Heizungen mit Festbrennstoffen), industriellen Anlagen, dem Verkehr bis hin zu natürlichen Quellen wie dem Saharastaub. An den Belastungsschwerpunkten kommt dem Verkehr und hierbei den Dieselfahrzeuge besondere Bedeutung zu.

Lösungsansätze für die Reduzierung der Feinstaubkonzentrationen an den straßen-nahen Belastungsschwerpunkten sind neben den Fahrverboten vor allem die Einführung strenger Abgasgrenzwerte für Kfz. Die EU-Kommission hat einen Vorschlag für entsprechende Regelungen bei den Pkw vorgelegt. Die vorgesehenen Emissionsgrenzwerte können nur eingehalten werden, wenn Neufahrzeuge mit Partikelfiltern ausgestattet werden.

Eine rasch wirkende Minderung der Dieselmotoren-Emissionen erfordert die Nachrüstung auch des Kfz-Bestandes. Die Landesregierung fordert daher seit langem, dass aufkommensneutrale steuerliche Anreize zur Nachrüstung mit Partikelminderungssystemen eingeführt werden. Der Bund hat sich im Koalitionsvertrag zwischen CDU/CSU und SPD verpflichtet, einen entsprechenden Vorschlag zur Novellierung des Kfz-Steuergesetzes vorzulegen. Flankiert werden sollen die steuerlichen Anreize durch Benutzervorteile. So sind in den Luftreinhalteplänen emissionsabhängige Fahrverbote für alte Dieselfahrzeuge vorgesehen. Alte Dieselfahrzeuge, die mit Partikelfiltern nachgerüstet sind, sollen erst bei einer weiterführenden Stufe der Fahrverbote betroffen sein.