



Baden-Württemberg

MINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ UND VERKEHR
PRESSESTELLE

3. März 2010

Sperrfrist: Beginn der Rede

Grußwort von
Frau Umweltministerin Tanja Gönner
Zur Eröffnung der Fachtagung
„Herausforderung Stickstoffdioxid
(NO₂)-Immissionen“
am 3. März 2010
in Heidelberg

- ES GILT DAS GESPROCHENE WORT -

Anrede,

es ist mir ein besonderes Anliegen als Umweltministerin des Landes Baden-Württemberg heute diese erste Fachtagung des Jahres zum Thema „Herausforderung NO₂-Immissionen“ eröffnen zu können. Sie greift zusammen mit dem Workshop, den die europäische Kommission am 14./15. April abhält, ein Thema auf, das uns europaweit ohne Zweifel in den nächsten Monaten und Jahren intensiv beschäftigen wird.

In den kommenden zwei Tagen werden die Gesetzgebung zur Luftreinhaltung, deren Hintergründe sowie wirtschaftliche und gesellschaftliche Auswirkungen dargestellt und die fachlichen Gegebenheiten aufgezeigt, die den Rahmen abstecken für die Fragen, wie und bis wann sich die Luftbelastung durch Stickstoffoxide reduzieren lässt.

Luftqualität flächendeckend gut – lokale Belastungssituationen

Lassen Sie mich voranstellen: die Luftqualität in Baden-Württemberg ist gut! Sie ist in den vergangenen Jahrzehnten immer besser geworden. In der Fläche werden in Baden-Württemberg alle geltenden Grenzwerte eingehalten.

Doch es gibt auch lokal begrenzte Bereiche hoher Schadstoffbelastung durch PM10-Feinstaub und Stickstoffdioxid, immer gemessen an den Vorgaben der europäischen Luftqualitätsrichtlinie.

Um auch diese lokal begrenzten Schadstoffbelastungen zu verringern, haben unsere Regierungspräsidien bisher 19 Luftreinhalte- und Aktionspläne erarbeitet.

Wesentlicher Bestandteil dieser Pläne sind Umweltzonen mit Fahrverboten für besonders emissionsträchtige Fahrzeuge. Diese werden stark kritisiert. Doch sie leisten einen wirksamen Beitrag zur Luftreinhaltung. Nach den Berechnungen der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) ist allein im ersten Jahr der Umweltzonen in Stuttgart die durch Abgase verursachten Feinstaubemissionen PM10 – erlauben Sie mir diese kurze Abweichung vom eigentlichen Thema – um rund 12 Tonnen oder 15 Prozent zurückgegangen.

Im Jahre 2008 hatten wir nur noch an 8, im Jahr 2009 an 10 straßennahen Messpunkten Überschreitungen des Tagesmittelwerts für Feinstaub. 2006 wurden noch an 27 Messstellen, 2007 an 14 die zulässigen Vorgaben überschritten.

Sorgenkind Stickstoffdioxid

Leider können wir in Bezug auf Stickstoffdioxid keine vergleichbaren Erfolge vorweisen. Im Gegensatz zur positiven Entwicklung beim Feinstaub bleibt NO₂ ein Sorgenkind.

Der seit dem 1. Januar 2010 einzuhaltende Grenzwert als Jahresmittelwert von

40 Mikrogramm pro Kubikmeter war in Baden-Württemberg im vergangenen Jahr an 32 Messstellen teilweise beinahe um das Dreifache überschritten. Und auch der 1-Stunden-Mittelwert von 200 Mikrogramm pro Kubikmeter war an 5 Messstellen mehr als die zulässigen 18 Mal überschritten.

Das ist keineswegs ein Problem, das nur unser Bundesland betrifft: an 55% der städtisch verkehrsnahen Stationen in ganz Deutschland lagen im Jahr 2009 die NO₂-Jahresmittelwerte über 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. Sicherlich, es handelt sich dabei in jedem einzelnen Fall um ein lokales Problem an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und schlechter Durchlüftung, und nicht um eine flächendeckende Luftbelastung.

Natürlich müssen wir alles Zumutbare zum Schutz der dort wohnenden Menschen tun. Wir werden deshalb die weitere Umsetzung der Aktions- und Luftreinhaltepläne konsequent vorantreiben.

Aber die Vielzahl der Straßenabschnitte mit Überschreitungen bei Stickstoffdioxid machen auch deutlich, dass es sich um ein grundsätzliches Problem handelt, das mit lokalen Maßnahmen allein nicht gelöst werden kann. Selbst dann nicht, wenn es sich um Verkehrslenkungsmaßnahmen handelt, die in größeren Räumen wirksam werden.

Was sind die Ursachen?

Was sind die Ursachen für diese hohen lokalen Luftbelastungen an Straßen? Baden-Württemberg ist dieser Frage in mehreren Studien nachgegangen, die wesentlich von und mit dem Mitveranstalter dieser Tagung, dem IFEU-Institut, erarbeitet wurden. Dabei sind wir zu folgenden wichtigen Erkenntnissen gekommen:

Erstens: Die Emissionen von Stickstoffoxiden (NO_x), also der Summe aus Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO₂), haben in den letzten Jahren deutlich abgenommen.

Zweitens: Demgegenüber haben die Immissionen, von Stickstoffdioxid, das heißt die Messwerte von NO₂ an den Messstationen, nicht oder nur unmerklich abgenommen.

Drittens: Dies liegt an dem veränderten Emissionsverhalten der neueren Diesel-Fahrzeuge, so dass trotz sinkender Stickstoffoxid-Emissionen, die NO₂-Emissionen der Kraftfahrzeuge gestiegen sind!

Und außerdem spielen luftchemische Vorgänge bei der Bildung von Ozon eine wichtige Rolle dabei.

Fakt ist, dass trotz stark zurückgegangener Stickstoffoxid-Emissionen die Stickstoffdioxid-Immissionen fast unverändert geblieben sind.

Das bedeutet: die Immissions-Messwerte werden entscheidend durch den lokalen Beitrag der NO₂-Emissionen aus dem an den Messstationen vorbeifließenden Verkehr geprägt: An den Stationen Stuttgart-Neckartor und Freiburg-Schwarzwaldstraße

tragen zum Beispiel die lokalen NO₂-Abgas-emissionen zu 60 bis 80 Prozent zur Gesamt-Immission bei. Wirksame Maßnahmen müssen daher an den Kfz-Emissionen ansetzen.

Weichen für Entlastung sind gestellt

Mit den Maßnahmen in unseren Luftreinhalte- und Aktionsplänen haben wir die Weichen für eine schrittweise und wirksame Entlastung gestellt. Nach meiner Überzeugung ist es dabei wichtig, die richtige Balance zu finden zwischen Gesundheitsschutz und den sozialen und wirtschaftlichen Folgen von Maßnahmen für unsere Bürgerinnen und Bürger.

Die Fahrverbote, z. B. in Umweltzonen oder die Durchfahrtsverbote für Lkw, sind dabei die wirksamste und zugleich sozialverträglichste Maßnahme, die uns derzeit für die Luftreinhalte- und Aktionsplanung zur Verfügung steht. Die Fahrverbote für die Fahrzeuge mit den größten Emissionen haben positive Impulse für die Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern und die Modernisierung des Fahrzeugbestands bewirkt.

Doch die Schadstoffbelastung an den Straßen wird nicht nur von den Abgasmengen des Verkehrs, sondern sehr stark auch von Faktoren wie der Ozonchemie mitbestimmt, auf die wir mit verkehrlichen Maßnahmen keinen unmittelbaren Einfluss haben.

Entscheidend: Maßnahmen an der Quelle

Entscheidend für den Zeitpunkt, an dem die Grenzwerte flächendeckend eingehalten werden können, sind deshalb solche Maßnahmen, die direkt an der Quelle ansetzen. Maßnahmen, welche die Freisetzung von Luftschadstoffen durch die Kraftfahrzeuge auf ein Minimum begrenzen. Die technischen Möglichkeiten dazu bestehen, davon habe ich mich kürzlich persönlich am Karlsruher Institut für Technologie (KIT) überzeugen können. Das werden uns auch die Vorträge morgen zeigen. Mit EURO 6 wurden verbindliche Anforderungen an die Kraftfahrzeug-Emissionen gestellt, auf deren Grundlage die Fahrzeug-Hersteller jetzt so schnell wie möglich die vorhandene Technik in die Serien umsetzen müssen. Je früher diese Fahrzeuge auf den Markt kommen, umso schneller werden wir das Ziel erreichen, die Grenzwerte auch für NO₂ einzuhalten.

EURO 5 und 6 wirken zu spät

Die Europäische Union hat richtigerweise an den Emissionen angesetzt, indem sie die Abgasnormen für Neufahrzeuge verschärft hat. So dürfen künftig Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Norm EURO 5 mit Benzinmotor 25 Prozent und mit Dieselmotor 28 Prozent weniger Stickstoffoxid, ausstoßen als Fahrzeuge der Norm EURO 4. Und

Euro 6 verringert die Stickstoffoxid-Emissionen von Diesel-Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gegenüber EURO 4 sogar um 68 Prozent.

Bei den schweren Nutzfahrzeugen fallen die Verschärfungen des Stickstoffoxid-Emissions-grenzwertes noch deutlicher aus: Gegenüber EURO IV nehmen die Emissionsgrenzwerte für Stickstoffoxid von Lkw der Norm EURO V um gut 40 Prozent und EURO VI sogar um fast 90 Prozent ab!

Doch leider kommen diese nicht zur rechten Zeit, um die von der Union vorgegebenen und seit Beginn des Jahres einzuhaltenden Grenzwerte für NO₂ unterschreiten zu können. Zwar besteht nach Artikel 22 der Luftqualitätsrichtlinie die Möglichkeit unter bestimmten Voraussetzungen eine Fristverlängerung bis 2015 zur Einhaltung des NO₂-Grenzwerts in Anspruch zu nehmen. Aber so wie es sich uns derzeit darstellt, wird auch diese Fristverlängerung nicht ausreichen.

Denn beim Verkauf und der Neuzulassung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ist Euro 5 erst ab 2011 und Euro 6 erst ab 2014 vorgeschrieben.

Bei Lkw dürfen seit dem vergangenen Jahr nur noch Fahrzeuge der Norm EURO V und von 2013 an nur noch EURO VI neu zugelassen werden.

Da sich die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte auf unseren Straßen jedoch langsam Schritt für Schritt ändert, werden diese anspruchsvollen Emissionsnormen erst Jahre nachdem sie verbindlich geworden sind, ihre volle Wirkung entfalten können.

Begrenzte Handlungsspielräume

Unser Handlungsspielraum für lokale Maßnahmen ist äußerst begrenzt, wenn der Verkehr und das Wirtschaftsleben nicht gänzlich zum Erliegen kommen sollen. Wir werden deshalb die von der EU vorgesehene Fristverlängerung bis 2015 zur Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid in Anspruch nehmen müssen – wie andere Bundesländer auch. Die Situation wird sich aber erst dann wirklich entschärfen, wenn in großem Umfang Fahrzeuge mit den modernen Abgasnormen Euro 5/V und Euro 6/VI auf der Straße sind.

Wir – und damit meine ich nicht nur Baden-Württemberg, sondern praktisch alle Mitgliedstaaten der Union – werden voraussichtlich das Ziel verfehlen, die in der Luftqualitätsrichtlinie vorgegebenen NO₂-Grenzwerte selbst bis zum Ende der Verlängerungsfrist 2015 auch in straßennahen Belastungsbereichen weitgehend einzuhalten. Deshalb muss bei der für 2013 vorgesehenen Revision der Luftqualitätsrichtlinie sorgfältig geprüft werden, ob die Vorgaben und Fristen bezüglich NO₂ im Lichte der vorliegenden neuen Erkenntnisse richtig gewählt sind. Möglicherweise werden sie angepasst werden müssen.

Schluss

Meine sehr geehrten Damen und Herren,
die Landesregierung Baden-Württemberg tut alles für unsere Bürger und den Wirtschaftsunternehmen Zumutbare, um die Belastung durch Luftschadstoffe, insbesondere durch Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid, auch an den lokalen Brennpunkten mit hohem Verkehr und schlechter Durchlüftung in möglichst kurzer Zeit weiter zu minimieren. Unser erklärtes Ziel bleibt es, die von der EU vorgegebenen Grenzwerte einzuhalten. Ob und vor allem wann dies gelingen kann, wird heute und morgen in den zahlreichen Fachbeiträgen erörtert und diskutiert werden.

Der Gesundheitsschutz der Menschen in den besonders belasteten Gebieten und die Luftreinhaltung bleiben weiterhin ganz vorne auf unserer Tagesordnung. Aber wir, die wir für den Vollzug der EU-Luftqualitätsrichtlinie verantwortlich sind, brauchen dazu einen langen Atem.

Insbesondere brauchen wir aber auch, sehr geehrter Herr Falkenberg, das Verständnis der europäischen Gremien für die Probleme, die mit der fristgerechten Umsetzung der Richtlinie verbunden sind. Diese Tagung soll die Fakten aufzeigen, die Sie und wir benötigen, um daraus die logischen Schlussfolgerungen zu ziehen und die richtigen Entscheidungen zu treffen.

Ich wünsche der Tagung anregende Diskussionen.

Vielen Dank!