

Clean Air litigation

Klagen für Saubere Luft

Die Belastung der Luft durch Stickstoffdioxid (NO₂) in Städten ist neben der Belastung durch Feinstaub (PM₁₀) eine der zentralen Herausforderungen der Luftreinhaltung in Deutschland. In Zusammenarbeit mit der britischen Nichtregierungsorganisation ClientEarth legte die Deutsche Umwelthilfe (DUH) im November 2015 Klage wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte für NO₂ ein. Betroffen sind die Städte Stuttgart, Frankfurt, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Aachen, Köln und Bonn. Hier sind Bürgerinnen und Bürger anhaltend zu hoher Luftverschmutzung ausgesetzt. Wegen Überschreitung der NO₂-Grenzwerte an allen verkehrsnahen Messstationen in Berlin hat die DUH im Juni 2016 auch hier rechtliche Schritte eingeleitet und Klage eingereicht.

Zusätzlich leitete die DUH ebenfalls im November 2015 Vollstreckungsmaßnahmen in München, Darmstadt, Reutlingen und Wiesbaden ein. In diesen Städten hatte die DUH bereits in den vergangenen Jahren rechtskräftige Urteile erstritten. Die Gerichte urteilten in allen vier Fällen, dass die zuständigen Behörden

bestehende Luftreinhaltepläne fortschreiben und Maßnahmen verankern müssen, die so schnell wie möglich zur Einhaltung der EU-Grenzwerte für NO₂ und PM₁₀ führen. Trotz der Gerichtsentscheidungen wurden in diesen Städten die Luftreinhaltepläne bislang nicht so angepasst, dass eine Einhaltung der Grenzwerte zeitnah erzielt werden kann. Im August 2016 hat die DUH weitere Zwangsvollstreckungsmaßnahmen gegen das Land Hessen beantragt da das rechtskräftige Urteil des VG Wiesbaden zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Limburg von Juni 2015 bislang nicht umgesetzt wurde. Auch für Offenbach müssen seit 30. Juni 2015 laut Gerichtsentscheidung effektive Luftreinhaltemaßnahmen umgesetzt werden. Im Oktober 2016 hat die DUH das Verfahren gegen die Landeshauptstadt Mainz wegen anhaltender Überschreitung der NO₂-Grenzwerte wieder aufgenommen. Das am 30. November 2011 zunächst gegen das Land Rheinland-Pfalz begonnene Verfahren ruhte zwischenzeitlich. Die Stadt Mainz hatte sich bereit erklärt, mit Hilfe zusätzlicher Messungen die Hauptfaktoren für die hohe NO₂-Belastung zu ermitteln und wirksame Maßnahmen zu verabschieden, um die

Klagen wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte – Übersicht

Stadt	-Verfahren	Beklagte	Gericht	Überschreitung NO ₂ 2014 (40 µg/m ³)	Urteil vom
Aachen	Verwaltungs-	Bezirksregierung Köln	VG Aachen	50 µg/m ³	
Berlin	Verwaltungs-	Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt	VG Berlin	62 µg/m ³ (2015: 50 µg/m ³)	
Bonn	Verwaltungs-	Bezirksregierung Köln	VG Köln	52 µg/m ³	
Darmstadt	Verwaltungs-	Hessisches Ministerium für Umwelt	VG Wiesbaden	60 µg/m ³	BVerwG Leipzig 05.10.2013 (4 K 165/12.WI(1))
Düsseldorf	Verwaltungs-	Bezirksregierung Düsseldorf	VG Düsseldorf	60 µg/m ³	VG Düsseldorf 13.09.2016 (3 K 7695/15)
Essen	Verwaltungs-	Bezirksregierung Düsseldorf	VG Gelsenkirchen	55 µg/m ³	
Frankfurt	Verwaltungs-	Hessisches Ministerium für Umwelt	VG Wiesbaden	55 µg/m ³	
Gelsenkirchen	Verwaltungs-	Bezirksregierung Münster	VG Münster	51 µg/m ³	
Köln	Verwaltungs-	Bezirksregierung Köln	VG Köln	63 µg/m ³	
Limburg	Vollstreckungs-	Hessisches Ministerium für Umwelt	VG Wiesbaden	63 µg/m ³	VG Wiesbaden 30.06.2015 (4 K 97/15.WI(2))
Mainz	Verwaltungs-	Landeshauptstadt Mainz	VG Mainz	57 µg/m ³	
München	Vollstreckungs-	Bay. Staatsministerium für Umwelt	Bay. VG München	83 µg/m ³	EuGH 25.07.2008 (M 1 K 12.1046) VG München 09.10.2012 (22 BV 12.2450)
Offenbach	Verwaltungs-	Hessisches Ministerium für Umwelt	VG Wiesbaden	54 µg/m ³	VG Wiesbaden 30.06.2015 (4 K 1178/13.WI(V))
Reutlingen	Vollstreckungs-	Regierungspräsidium Tübingen	VG Sigmaringen	71 µg/m ³	VG Sigmaringen 22.10.2014 (1 K 154/12)
Stuttgart	Verwaltungs-	Regierungspräsidium Stuttgart	VG Stuttgart	89 µg/m ³	
Wiesbaden	Verwaltungs-	Hessisches Ministerium für Umwelt	VG Wiesbaden	56 µg/m ³	VG Wiesbaden 10.10.2011 (4 K 757/11.WI)

Grenzwerte einzuhalten. Da bislang keine konkreten Vorschläge übermittelt wurden, soll nun ein Gericht über weitere Luftreinhaltemaßnahmen entscheiden.

Rechtliche Grundlagen

Die DUH hat in der Vergangenheit wiederholt die Umsetzung von Luftreinhaltemaßnahmen juristisch erstritten. Im September 2013 stärkte das Bundesverwaltungsgericht die Klagebefugnis von Umweltschutzorganisationen und ermöglichte ihnen, unzureichende Maßnahmen zur Luftreinhaltung gerichtlich überprüfen zu lassen. Hintergrund war eine Klage der DUH gegen das Land Hessen wegen anhaltender Luftschadstoffbelastung in Darmstadt. Zuletzt entschied das Verwaltungsgericht Wiesbaden in zwei Verfahren der DUH gegen das Umweltministerium Hessen mit Urteil vom 30. Juni 2015, dass finanzielle oder wirtschaftliche Aspekte nicht gelten, um von Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte abzusehen. Das Ministerium muss nunmehr in die Luftreinhaltepläne der Städte Limburg und Offenbach alle Maßnahmen aufnehmen, die geeignet sind, den NO_2 -Grenzwert so schnell wie möglich einzuhalten.

ClientEarth hat eine Klage gegen das Vereinigte Königreich wegen der Nichteinhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte in 16 britischen Städten und Regionen geführt. Mit Urteil vom 19. November 2014 hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschieden, dass die nationalen Gerichte verpflichtet sind, gegenüber den nationalen Behörden jede erforderliche Maßnahme zu erlassen. Der Oberste Gerichtshof des Vereinigten Königreiches verpflichtet die britische Regierung daraufhin, bis zum 31. Dezember 2015 neue und inhaltlich extrem strenge Luftqualitätspläne vorzulegen. Diese erwiesen sich jedoch als wenig effektiv und sahen eine Grenzwerteinhaltung erst nach 2025 voraus, woraufhin ClientEarth erneut Klage erhob. Die Verhandlung wird für November 2016 erwartet.



In vielen Städten Deutschlands bestätigen Luftmessstationen seit Jahren, dass die Schadstoff-Grenzwerte überschritten werden. Damit die Menschen vor Ort endlich gesund leben können, klagt die DUH gegen diese „schmutzigen Städte“.

Im Juni 2015 hatte die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland wegen anhaltender Überschreitung der NO_2 -Grenzwerte eingeleitet. Hauptursache für die hohe Belastung mit NO_2 sind die Emissionen aus dem Verkehrssektor, in erster Linie von Diesel-Fahrzeugen. Die EU-Kommission bekräftigte, dass Maßnahmen wie das Verbot von Dieselfahrzeugen in städtischen Gebieten und die Förderung von Hybrid- oder Elektroautos oder anderer Fahrzeuge, die ohne Schadstoffausstoß betrieben werden können, einen wesentlichen Beitrag zur Problemlösung leisten könnten.

Mit den Klagen will die DUH die Umsetzung von Maßnahmen zur NO_2 -Reduktion in Deutschland voranbringen. EU-Luftqualitätsgrenzwerte für NO_2 gelten seit 2010. Eine Einhaltung ist in den meisten Städten in Deutschland immer noch nicht absehbar. Zum Schutz der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger, der Natur und des Klimas müssen sich Bund und Länder für eine schnellere Grenzwerteinhaltung einsetzen.

Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität – Empfehlungen

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Keine Ausnahmegenehmigungen für Busse ohne grüne Plakette in Umweltzonen ■ Nachrüstung aller Busse im Nahverkehr mit im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NO_x-Filtersystemen (SCRT) ■ Weiterentwicklung der Umweltzonenregelungen und Einführung einer Blauen Plakette zur Kennzeichnung von Fahrzeugen mit besonders niedrigem Ausstoß von NO_x ■ Umstellung der Taxiflotte auf Umwelttaxis mit Gas-, Benzin-Hybrid- oder Elektroantrieb ■ Einfahrverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge (Verkehrszeichen 251 (Durchfahrt verboten) + Zusatzschild „Gilt für Diesel“) ■ Tempolimits (30 km/h) in hochbelasteten Straßen ■ Änderung der Ausschreibungskriterien für öffentliche Bauaufträge für einen verbindlichen Einsatz von Baumaschinen mit Partikelfiltern ■ Einführung eines Bürgertickets für alle zur Steigerung der Nachfrage des ÖPNV | <ul style="list-style-type: none"> ■ Einführung einer City-Maut, um den motorisierten Individualverkehr zu beschränken ■ Teilweise Sperrung des Kfz-Verkehrs in Innenstadtbereichen ■ Reduzierung der Parkraummöglichkeiten, in Verbindung mit einem Ausbau von Park&Ride Plätzen ■ Einrichtung von Pfortnerampeln, um die Verkehrsmenge an hochbelasteten Straßen zu regulieren ■ Angleichung des Mineralölsteuersatzes für Diesel an den Mineralölsteuersatz auf Ottokraftstoffe ■ Maßnahmen außerhalb vom Verkehr: Strengere Anforderungen an private Kleinfeuerungsanlagen (Verkürzung der in der 1. BImSchV vorgesehenen Übergangsfristen für alte Feuerungsanlagen, Förderprogramme zum Austausch bzw. Stilllegung, Verbot bestimmter Anlagen bei Neubauten, verpflichtende Abgasnachbehandlungstechnik für Neuanlagen bis hin zu Nutzungsverböten für bestimmte Anlagentypen, Informationskampagne zur richtigen Nutzung von Öfen) |
|--|---|

Ihr Weg zur Sauberen Luft



Leiden Sie unter schlechter Luft?

JA

NEIN



Gibt es einen Luftreinhalteplan in Ihrer Stadt?

WEIß ICH NICHT

JA

NEIN

Informieren Sie sich hier: gis.uba.de/website/umweltzonen/lrp.php

Beantragen Sie eine Ausbreitungsrechnung

NEIN

Werden Luftqualitätsgrenzwerte überschritten?

WEIß ICH NICHT

JA

Informieren Sie sich hier:
www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung/aktuelle-luftdaten

Fordern Sie die Fortschreibung und Einhaltung des Luftreinhalteplans.

Beantragen Sie die Aufstellung eines Luftreinhalteplans.

Einen Musterbrief an die Behörde können Sie hier herunterladen:
<http://l.duh.de/cabrief>

Die zuständigen Behörden finden Sie hier:
legal.cleanair-europe.org/de/recht/deutschland/messnetz-und-ergebnisse

Verweigert die Behörde ein Handeln?

JA

NEIN



Die DUH berät Sie gerne:
muenster@duh.de

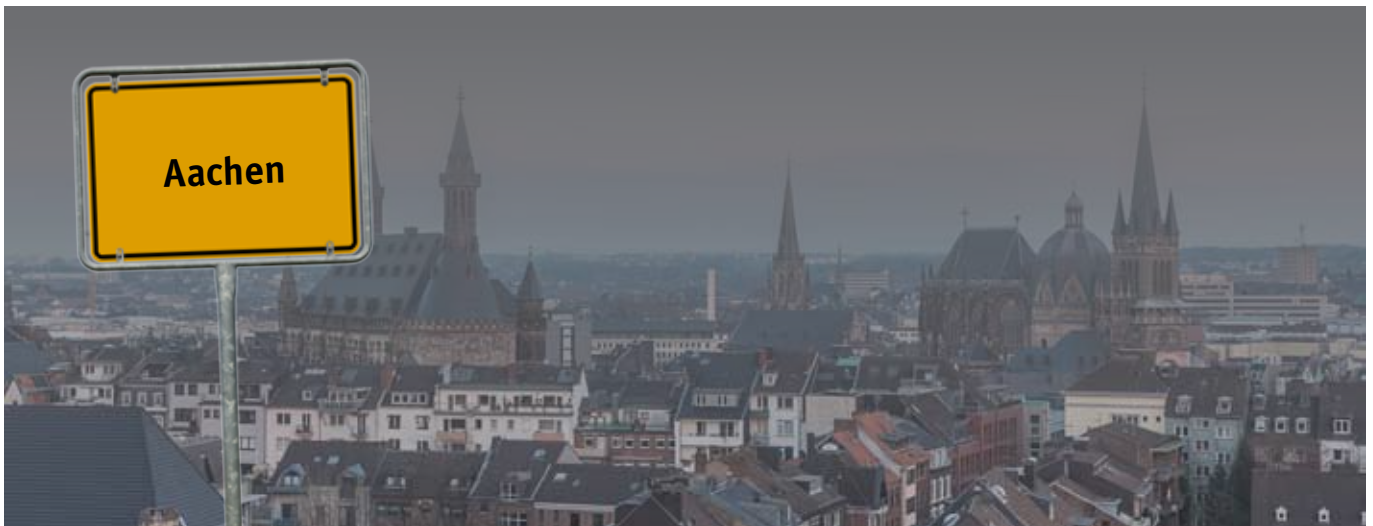
Legen Sie Klage vor dem Verwaltungsgericht, bis zum EuGH ein

EU-Recht vor nationalem Recht

Luftreinhalteplan muss umgesetzt werden

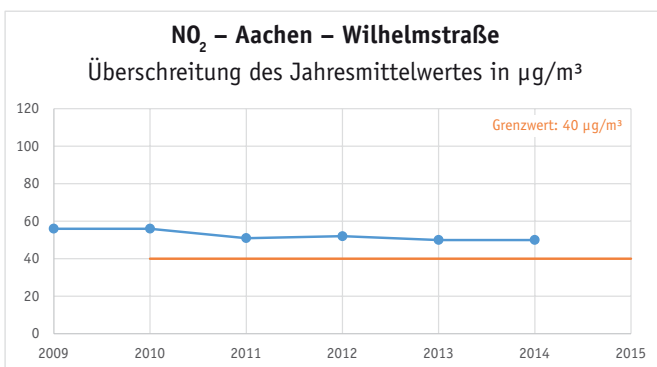
ENDLICH SAUBERE LUFT!





Wie dreckig ist die Luft?

An beiden Verkehrsmessstationen (Wilhelmstraße $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und Adalbertsteinweg $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$) in Aachen werden die Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid seit Jahren überschritten. Die Emissionen sind hauptsächlich dem Verkehr zuzuordnen (NO_x 72,2 %). Darunter haben Pkw (NO_x 35,3 %) und schwere Nfz und Busse (NO_x 47,2 %) den größten Anteil. Daneben spielen nichtgenehmigungsbedürftige Feuerungsanlagen für die NO_x -Emissionen eine Rolle (22,5 %).



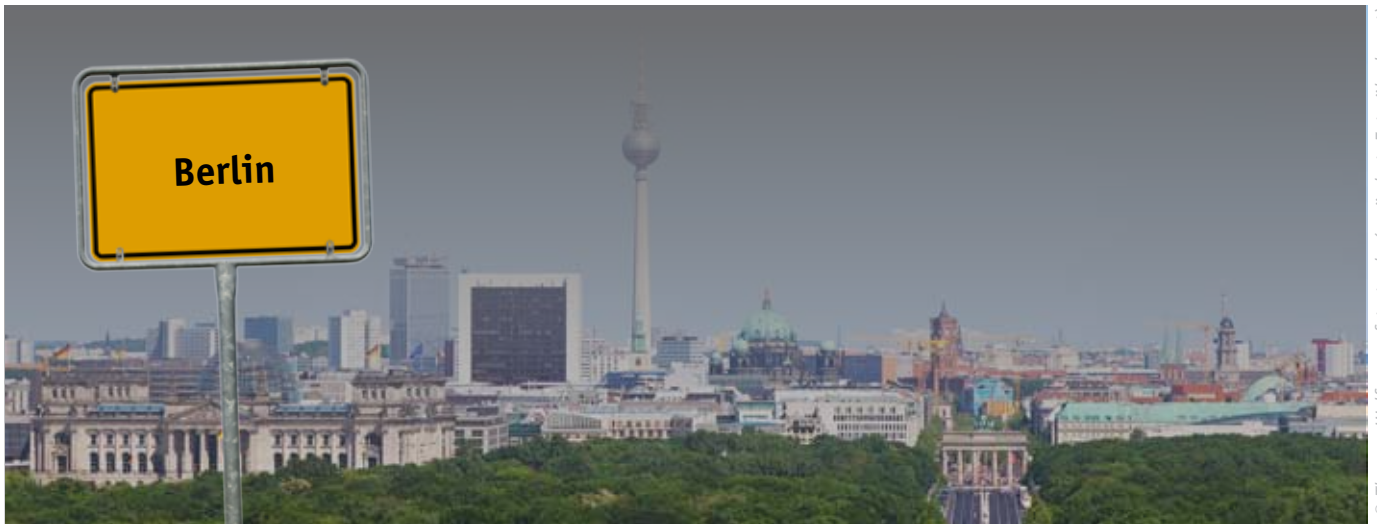
Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Der Luftreinhalteplan für die Stadt Aachen trat am 1. Januar 2009 in Kraft. Die Maßnahme Umweltzone wurde durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) geprüft und ein Minderungspotential einer Gelb-Grünen Umweltzone von bis zu 16 % bei PM_{10} -Emissionen und 14 % bei NO_2 -Emissionen abgeschätzt. Sollten die bisherigen Maßnahmen nicht ausreichen, um die Grenzwerte für PM_{10} oder NO_2 einzuhalten, wollte das LANUV erneut ein Schadstoffminderungsszenario für eine Umweltzone ab 01.10.2010 erstellen und auf Basis dieser Ergebnisse eine Umweltzone einführen. Die Stadt setzte sich intensiv gegen diese Maßnahme ein. Das sogenannte „Aachener Konzept ohne Umweltzone“ führte jedoch nicht zu einer Reduktion der Schadstoffbelastung und muss dringend

weiterentwickelt werden. Die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Aachen trat zum 1. September 2015 in Kraft, sieht jedoch nur eine Umweltzone für einen vergleichsweise kleinen Teil der Stadt vor. Umwelt- und Verbraucherschutzverbände setzen sich seit Jahren für die Umsetzung effektiver Luftreinhaltemaßnahmen ein. Am 6. Februar 2015 hat die DUH beantragt, den Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte enthält. Da die nun erarbeitete Fortschreibung nicht alle Maßnahmen enthält und mit einer Grenzwerteinhaltung erst deutlich nach 2020 zu rechnen ist, legte die DUH Klage ein.

Was kann die Stadt tun?

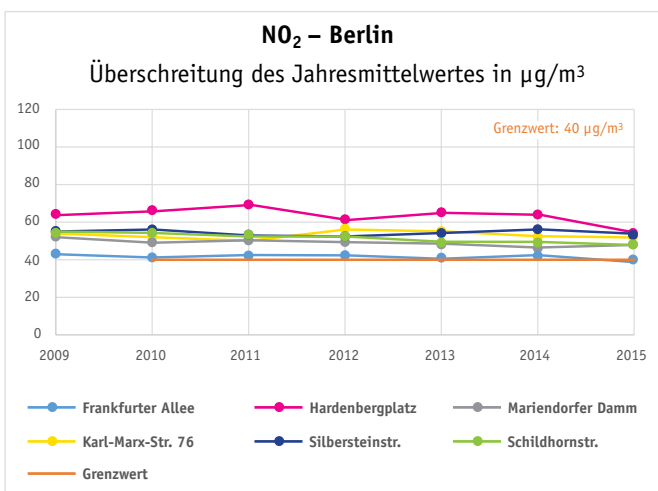
Die nun geplante Umweltzone endet am Außenring und deckt nicht den kompletten Überschreibungsbereich (Haaren, Eilendorf), bzw. den Talkessel ab. Die bis zum 01. Februar 2016 einzuführende Umweltzone sollte ausgeweitet werden, um ihre volle Wirkung entfalten zu können. Der Zustand der Busflotte im öffentlichen Nahverkehr ist ausgesprochen unbefriedigend. Eine Nachrüstung aller in Aachen verkehrender ÖPNV- und Reisebusse mit einem im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NO_x -Filtersystem (SCRT) ist notwendig. Darüber hinaus darf es keine Ausnahmegenehmigungen mehr für Busse ohne grüner Plakette geben. Ein generelles Einfahrverbot für Diesel-Kraftfahrzeuge würde die schnellstmögliche Reduktion der Schadstoffbelastung bringen. Des Weiteren wäre die Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf allen Straßen auf 30 km/h und die kurzfristige Umstellung der Taxiflotte auf Umwelttaxis, mit Gas-, Benzin-Hybrid- oder Elektro- Antrieb wichtige Luftreinhaltemaßnahmen. Verbindliche Regelungen, die für alle Baumaßnahmen der öffentlichen Hand bei Baufahrzeugen und -maschinen verpflichtend einen Partikelfilter vorschreiben, können wesentlich zur Verringerung der lokalen Schadstoffbelastung beitragen. Darüber hinaus ist die Einführung eines Bürgertickets ein geeignetes Mittel, um eine stärkere Bindung der Bürgerinnen und Bürger zum ÖPNV zu erreichen. Studien zufolge kann dadurch eine Steigerung der Nachfrage von 30 % erreicht werden. Notwendig ist ebenfalls, dass sich das Land Nordrhein-Westfalen für die Weiterentwicklung der Plakettenverordnung hin zu einer Blauen Plakette stark macht, die die gezielte Kennzeichnung von Fahrzeugen mit geringen Stickoxidemissionen erlaubt.



© Thomas Wolf, www.foto-fv.de (verändert: Foto überlagert)
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode>
https://de.wikipedia.org/wiki/Berlin#/media/Datei:Cityscape_Berlin.jpg

Wie dreckig ist die Luft?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wird nach wie vor an allen verkehrsnahen Messstationen überschritten. Die wichtigsten Quellen für NO_x ist der Straßenverkehr (39 %), gefolgt von Emissionen genehmigungsbedürftiger Anlagen (34 %) und Emissionen aus Heizungsanlagen (15 %). Im Jahr 2015 wurde an der Frankfurter Allee auch der Tagesmittelwert für PM_{10} an mehr als 35 Tagen nicht eingehalten. Über die Hälfte der Feinstaubemissionen stammen aus der Gruppe der sonstigen Quellen (Abrieb, Aufwirbelung, Abgase mobiler Maschinen, Holzverbrennung in Haushalten, Baustellentätigkeiten). Abgase aus dem Kfz-Verkehr haben einen Anteil von 7 % an der PM -Belastung.



Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Der Senat hat am 18. Juni 2013 den aktuell geltenden Luftreinhalteplan 2011 – 2017 beschlossen. Obwohl in der Vergangenheit bereits Luftreinhaltemaßnahmen umgesetzt wurden, hat sich die NO_2 -Belastung sowohl an verkehrsnahen, innerstädtischen und am Stadtrand gelegenen Messstellen der letzten zehn Jahre kaum verändert. Die Messwerte an verkehrsreichen Straßen liegen deut-

lich über dem EU-Grenzwert. Die DUH hat daher mit Schreiben vom 30. März 2016 beim Land Berlin beantragt, den Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der in der 39. BImSchV geregelten Grenzwerte im gesamten Stadtgebiet enthält. Weil die Senatsverwaltung nicht der Aufforderung nachkommt zu erklären bis wann mit welchen Maßnahmen die Grenzwerte erreicht werden sollen, hat die DUH Klage bei Verwaltungsgericht Berlin eingelegt.

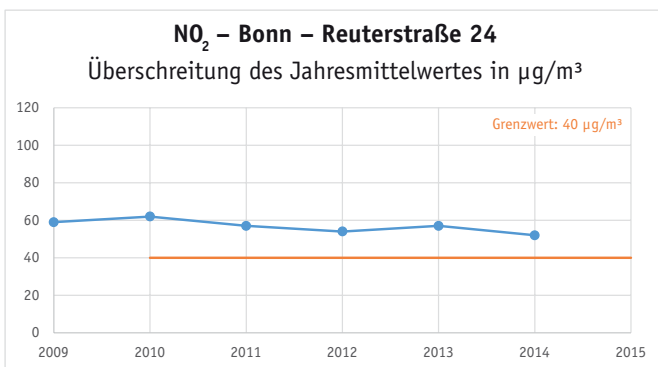
Was kann die Stadt tun?

Eine Reduktion der NO_2 -Konzentration kann und muss vorwiegend mit Maßnahmen im Kfz-Verkehr erreicht werden. Im aktuellen Luftreinhalteplan wird prognostiziert, dass mit einer flächendeckenden Einhaltung der NO_2 -Grenzwerte im Stadtgebiet Berlin bis ca. 2020 gerechnet werden kann. Trotz langjähriger Kenntnisse der zum 1.1.2010 einzuhaltenden Werte hat sich die Auswahl bisheriger Maßnahmen nicht an der Zielerreichung sondern weitgehend an Verhältnismäßigkeitsgrundsätzen orientiert. Verkehrsbeschränkungen an hoch belasteten Orten müssen in Erwägung gezogen werden. Möglich wäre der Ausbau von Begegnungszonen, die Installation von Pfortnerampeln, eine zeitliche Sperrung hochbelasteter Straßen, z.B. nach Autokennzeichen wie in Paris, Einfahrverbote für Diesel-Kfz oder die Einführung einer City-Maut. Darüber hinaus muss die Senatsverwaltung deutliche Anreize für die Nutzung des ÖPNV, sowie zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs schaffen. Die Einführung eines Bürgertickets oder die Vergünstigung des Jahrestickets kombiniert mit einem bedarfsgerechten Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs kann einer erhebliche Steigerung der Nachfrage schaffen. Parallel dazu muss die Linienbusflotte vorzeitig modernisiert, d.h. alle Busse mit Partikel- und NO_x -Filtersystemen (SCRT) ausgestattet und alte Fahrzeuge gegen emissionsarme Busse ausgetauscht werden. Auch Geschwindigkeitsbeschränkungen können sich positiv auf die Luftschadstoffbelastung auswirken. Die Senatsverwaltung ist zudem aufgefordert, sich im Bundesrat für eine Änderung der aktuellen Steuerpolitik, die Anreize für den Kauf von Diesel-Pkw gibt, und die konsequente Einführung einer Blaue Plakette für emissionsarme Fahrzeuge einzusetzen.



Wie dreckig ist die Luft?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wurde wie in den Vorjahren auch im Jahr 2014 an den Messstandorten Bornheimer Str. ($44 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und Reuterstraße ($53 \mu\text{g}/\text{m}^3$) überschritten. Der Straßenverkehr stellt die wesentliche Quelle für die NO_2 -Belastung dar.



Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Aktuell gilt der Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Bonn in der Fassung der 1. Fortschreibung vom 1. Juli 2012. Dieser genügt nicht, um eine Grenzwertüberschreitung sicherzustellen. Für das Jahr 2015 wurde eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans angekündigt. Ein Entwurf liegt bislang nicht vor. Die DUH beantragte daher mit Schreiben vom 13. August 2015 bei der Bezirksregierung Köln die Fortschreibung dieses Plans.

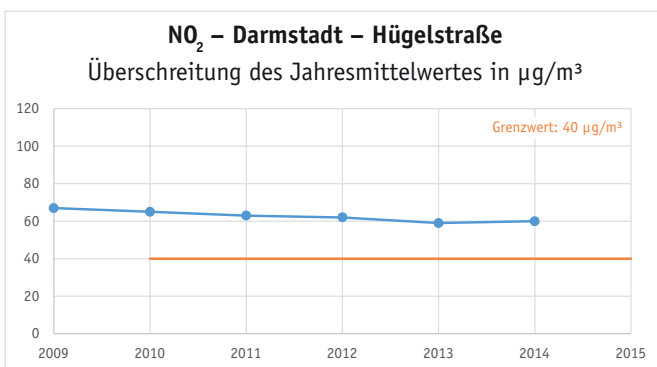
Was kann die Stadt tun?

In der angekündigten Fortschreibung des Luftreinhalteplans sollte die Bezirksregierung deutliche Anreize für die Nutzung des ÖPNV schaffen. Eine effektive Förderung liege z.B. in der Einführung eines Bürgertickets, das eine Steigerung der Nachfrage von 30 % schaffen könnte. Der Umstieg auf emissionsarme Fortbewegungsmittel wie den Radverkehr, Elektrofahrzeuge oder auch auf Systeme zur Verringerung des Fahrzeugbestandes wie Car-Sharing kann durch staatliche finanzielle Mittel wesentlich gefördert werden. Darüber hinaus kann durch die Einführung einer City-Maut der innerstädtische Verkehr in erheblichem Maße reguliert werden. Kombiniert man dies mit dem Bau von ausreichenden Park-&-Ride-Parkplätzen, von denen aus ausschließlich mit SCRT-Filter ausgestattete Busse in die Innenstädte verkehren, wird man einen nachhaltigen Erfolg erzielen können. Gleichzeitig sollte eine deutliche Anhebung der Parkgebühren in der Innenstadt in Betracht gezogen werden. Des Weiteren wären die flächendeckende Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf 30 km/h und die kurzfristige Umstellung der Taxiflotte auf Umwelttaxis, mit Gas-, Benzin-Hybrid- oder Elektroantrieb wichtige Luftreinhaltemaßnahmen. Die Regelungen für die bestehende große Umweltzone Ruhrgebiet sollten hinsichtlich der Einführung einer Blauen Plakette ausgeweitet werden, um die Einfahrt auch für besonders NO_x -emissionsstarke Fahrzeuge einzuschränken. Kurzfristig bringen Einfahrverbote für Diesel-Kfz eine effektive Verminderung der Schadstoffbelastung.



Wie dreckig ist die Luft?

Der NO_2 -Jahresmittelwert wird an der Messstation Darmstadt-Hügelstraße seit Jahren überschritten. Der Verkehr ist mit 75 % Hauptverursacher der NO_2 -Immissionsbelastung. Ebenfalls relevant sind die Gebäudeheizung und Industrie, wobei der Anteil der Emissionen aus der Gebäudeheizung zunimmt. Der NO_2 -Immissionsgrenzwert wird an der Hügelstraße erst im Jahr 2021 eingehalten werden können.



Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Die DUH hatte am 14. Februar 2012 Klage gegen das Land Hessen wegen Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV eingeleitet. Das VG Wiesbaden verpflichtete mit Urteil vom 16. August 2012 das Land, den Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Immissionsgrenzwertes für NO_2 einhält. Das BVerwG Leipzig entschied im Revisionsverfahren am 5. September 2013, dass das hessische Umweltministerium den Luftreinhalteplan fortschreiben muss und weitete das Klagerecht für Umweltverbände mit diesem Urteil erheblich aus. Seit September 2015 gilt die 2. Fortschreibung Plans. Weil dieser jedoch keine ausreichenden Maßnahmen enthält hat die DUH im November 2015 einen Antrag auf Androhung ei-

nes Zwangsgeldes eingereicht. Parallel dazu hat der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) Klage wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte eingereicht. Das VG Wiesbaden hatte mit Beschluss vom 11. Januar 2016 das Hessische Ministerium für Umwelt verpflichtet den Luftreinhalteplan binnen zwölf Monaten fortzuschreiben. Auf Beschwerde des Ministeriums hin, hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof das Zwangsvollstreckungsverfahren abgelehnt. Im Mai 2016 wurden die Klagen des VCD um die DUH als weiteren Kläger erweitert.

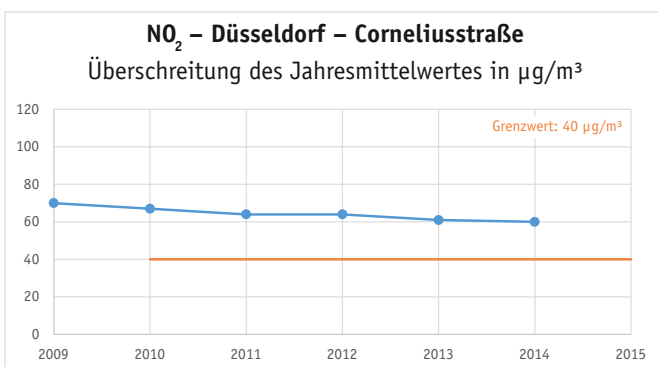
Was kann die Stadt tun?

Bislang noch nicht in der Luftreinhalteplanung berücksichtigt wurden Geschwindigkeitsbeschränkungen von 30 km/h auf Hauptverkehrsstraßen, die Entlüftung des City-Tunnels, ein verbessertes City-Logistik Konzept, sowie ein Lkw-Routenkonzept. Darüber hinaus kann der Umstieg auf den ÖPNV durch Einführung eines Bürgertickets um bis zu 30 % gesteigert werden. Die Reduktion des Kfz-Verkehrs in Innenstädten ist wesentliche Voraussetzung zur Einhaltung der NO_2 -Grenzwerte. Die Einführung einer City-Maut, die Sperrung von Innenstadtbereichen für den gesamten Kfz-Verkehr oder Einfahrverbote für alle Diesel-Kfz können hierzu beitragen. Des Weiteren müssen alle Busse im Nahverkehr mit im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NO_x -Filtersystemen (SCRT) ausgestattet werden. Eine kurzfristige Umstellung der Taxiflotte auf Umwelttaxis, mit Gas-, Benzin-Hybrid- oder Elektro- Antrieb trägt weiterhin zur Verbesserung der Luftqualität bei.



Wie dreckig ist die Luft?

Den größten Anteil an den NO_x -Emissionen mit rund 46 % hat der lokale Kfz-Verkehr. An zweiter Stelle trägt der regionale Hintergrund zur NO_2 -Belastung bei (rund 38 %). An den verkehrsnahen Messstellen Corneliusstraße und Bilk werden demnach die NO_2 -Jahresmittelwerte seit Jahren deutlich überschritten.



Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Der Luftreinhalteplan Düsseldorf ist seit dem 20. Dezember 2012 in Kraft. Es wird nicht prognostiziert, ob und wann die Grenzwerte durch Umsetzung der aufgeführten Maßnahmen eingehalten werden. Die DUH hatte am 13. August 2015 einen Antrag auf Luftreinhaltung an die Bezirksregierung Düsseldorf versandt und am 17. November 2015 Klage gegen das Land Nordrhein-Westfalen eingereicht. Das Verwaltungsgericht Düsseldorf hat am 13. September 2016 der Klage in vollem Umfang stattgegeben und erklärt, dass Fahrverbote für Dieselfahrzeuge so schnell wie möglich auszusprechen sind. Die rechtlichen Instrumentarien sind nach Auffassung des Gerichts bereits vorhanden. Die Bezirksregierung Düsseldorf ist mit diesem Urteil aufgefordert, den Luftreinhalteplan für Düsseldorf bis zum 1. Oktober 2017 fortzuschreiben.

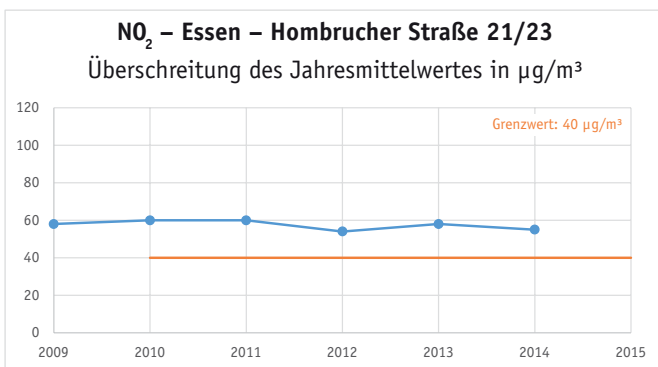
Was kann die Stadt tun?

Neben einer Reduzierung des Verkehrs wären der verpflichtende Einsatz von emissionsarmen Baumaschinen auf innerstädtischen Baustellen, sowie die Nachrüstung von allen Bussen des Öffentlichen Nahverkehrs und einfahrberechtigte Reisebusse mit wirksamen Abgasnachbehandlungssystemen effektive Maßnahmen, um die NO_2 -Belastung zu reduzieren. Auch die Umstellung der Taxiflotte auf Umwelttaxis, mit Gas-, Benzin-Hybrid- oder Elektro- Antrieb trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei. Die Wirksamkeit der Umweltzone Düsseldorf könnte mit Einführung einer vierten Stufe, die die Einfahrt nur noch für NO_x -emissionsarme Fahrzeuge zulässt weiter verstärkt werden. Kurzfristig wären auch Einfahrverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge umsetzbar, um die Frist der Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte so kurz wie möglich zu halten.



Wie dreckig ist die Luft?

An fast allen Messstationen im städtischen Gebiet Essens werden die Jahresmittelwerte für NO_2 nicht eingehalten. Den größten Anteil an den NO_x -Emissionen hat der lokale Kfz- Verkehr, gefolgt von der Industrie.

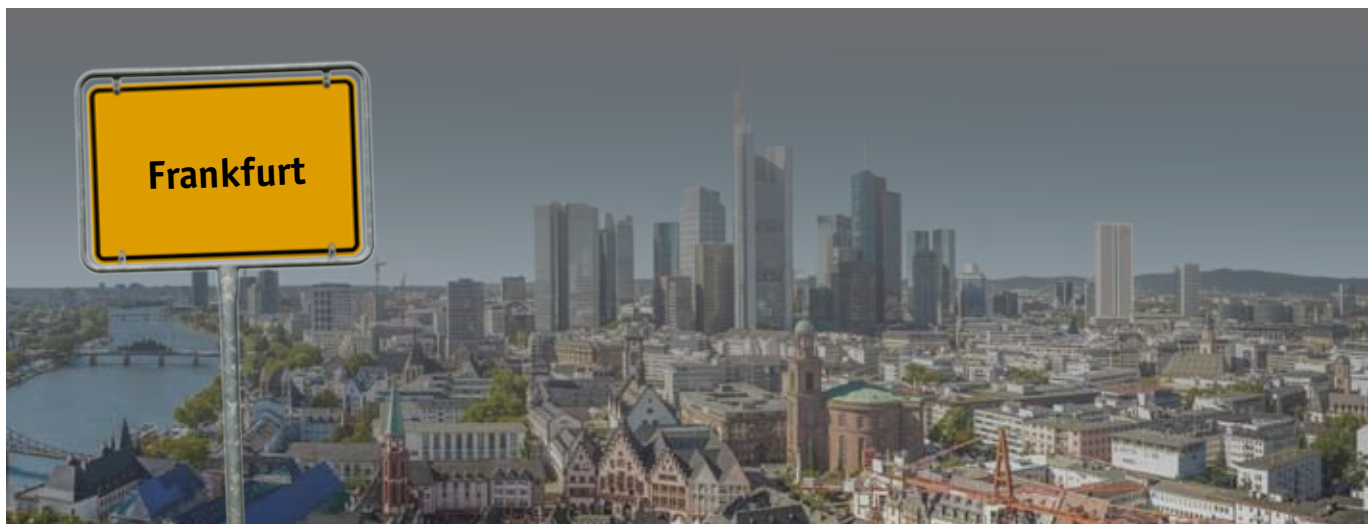


Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet Teilplan West gilt seit dem 15.10.2015 beinhaltet allerdings keine Prognose, ob und wann die Grenzwerte mit den aufgeführten Maßnahmen eingehalten werden. Daher hat die DUH Klage gegen das Land Nordrhein-Westfalen eingelegt.

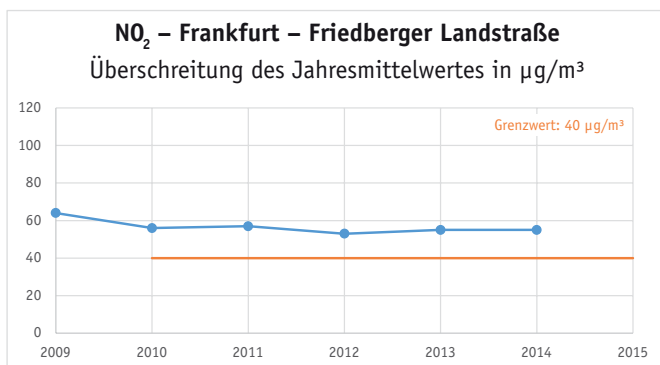
Was kann die Stadt tun?

Zur Reduzierung der Schadstoffbelastung sollten die Busse des Nahverkehrs und einfahrberechtigte Reisebusse mit vollwirksamen Partikelfilter und in allen Betriebszuständen funktionierenden Stickstoffnachbehandlungssystemen (SCRT) nachgerüstet, ein verpflichtender Einsatz von Baumaschinen mit Partikelfiltern auf innerstädtischen Baustellen eingeführt und eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf hochbelasteten Straßen umgesetzt werden. Die Regelungen für die bestehende große Umweltzone Ruhrgebiet sollten hinsichtlich der Einführung einer Blauen Plakette ausgeweitet werden, um die Einfahrt auch für besonders NO_x -emissionsstarke Fahrzeuge einzuschränken. Auch die Umstellung der Taxiflotte auf Umwelttaxis, mit Gas-, Benzin-Hybrid- oder Elektro- Antrieb trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei. Einfahrverbote für alle Diesel-Kfz würden die Schadstoffbelastung kurzfristig effektiv senken.



Wie dreckig ist die Luft?

In Frankfurt registrieren die Messstellen an der Friedberger Landstraße und in Höchst seit Jahren Überschreitungen der NO_2 -Jahresmittelwerte. Den größten Anteil der NO_x -Emissionen hat der lokale Kfz-Verkehr mit rund 56,5 %. Laut Prognosen der 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist mit einer Einhaltung an allen Straßenzügen bis zum Jahr 2020 zu rechnen.



Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Die DUH hat am 13. August 2015 einen Antrag auf Luftreinhaltung an das Hessische Ministerium für Umwelt geschickt. Der Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main, Teilplan Frankfurt am Main, befindet sich derzeit in der weiteren Fortschreibung. Weil dennoch nicht mit einer kurzfristigen Einhaltung der Grenzwerte zu rechnen ist, hat die DUH im November 2015 Klage gegen das Land Hessen eingereicht.

Was kann die Stadt tun?

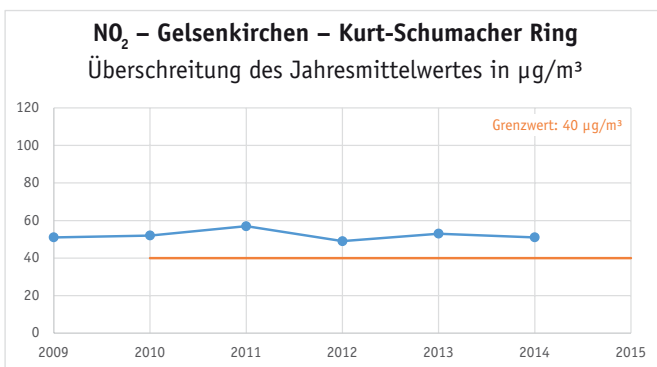
Eine wesentliche Maßnahme stellt die Verschärfung der Umweltzonenregelung durch Einführung einer Blauen Plakette für NO_x -emissionsarme Fahrzeuge dar. Zudem müssen Busse im Öffentlichen Nahverkehr und einfahrberechtigte Reisebusse mit wirksamen Partikel- und NO_x -Filtern (SCRT) nachgerüstet werden, sofern diese Abgasreinigung nicht bereits installiert ist. Durch die Einführung eines Bürgertickets und gleichzeitiger Erhöhung des Angebotes kann die Nachfrage im ÖPNV wesentlich gesteigert werden. Des Weiteren wären die flächendeckende Reduzierung des Geschwindigkeitsniveaus auf 30 km/h und die kurzfristige Umstellung der Taxiflotte auf Umwelttaxis, mit Gas-, Benzin-Hybrid- oder Elektro- Antrieb wichtige Luftreinhaltemaßnahmen. Darüber hinaus müssen Vorgaben bei öffentlichen Ausschreibungen für den Einsatz emissionsarmer Baumaschinen mit geschlossenem Partikelfilter festgelegt werden. Einfahrverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge im besonders belasteten Innenstadtbereich können kurzfristig effektiv zur Schadstoffminderung beitragen.



© Thomas Robbin (Veränderung: Foto überlagert)
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode>
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a4/Gelsenkirchen_aug2004_002.jpg

Wie dreckig ist die Luft?

An der Messstelle Kurt-Schumacher-Ring wurden die Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid in den vergangenen Jahren erheblich überschritten. Den größten Anteil an der Luftschadstoffbelastung hat der Verkehr. Ebenfalls relevant sind die Gebäudeheizung und Industrie, wobei der Anteil der Emissionen aus der Gebäudeheizung zunimmt.

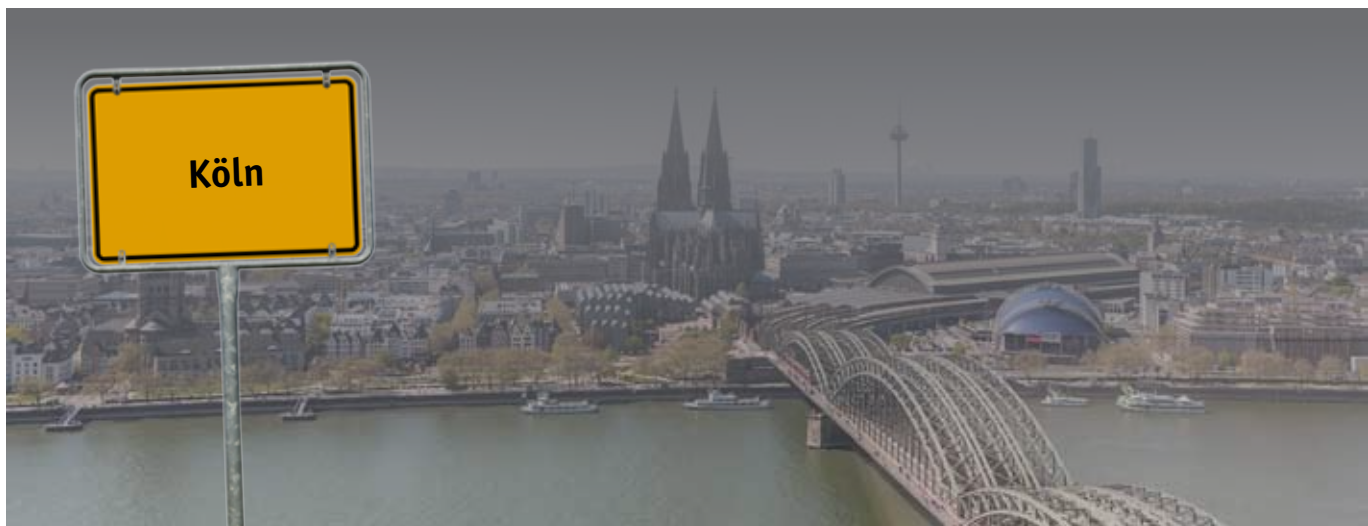


Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet Teilplan Nord ist seit Oktober 2011 in Kraft und legt Maßnahmen, wie die Einführung einer Umweltzone Stufe 3 seit 1. Juli 2014 fest. Die NO₂-Grenzwerteinhalten wird nach dem Jahr 2020 erwartet.

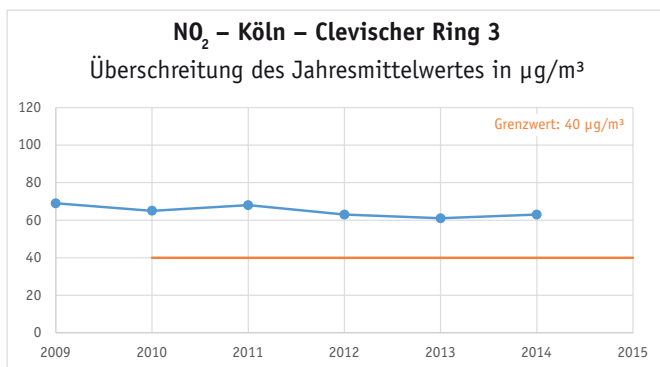
Was kann die Stadt tun?

Die bisherigen Maßnahmen reichen nicht aus, um den Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten. Eine wesentliche Maßnahme ist die schnelle Modernisierung der Busflotte im ÖPNV und Nachrüstung der Fahrzeuge mit Partikel- und NO_x-Filtern, sowie eine intensive Förderung und Angebotsverbesserung des ÖPNV. Die Förderung zur Umstellung auf besonders emissionsarme Fahrzeuge bei Bussen, Taxis und gewerblichen Nutzfahrzeugen muss deutlich ausgeweitet werden. Mit der Einführung eines Bürgertickets kann der Umstieg von Individualverkehr auf Nahverkehr erheblich gesteigert werden. Darüber hinaus kann die Wirksamkeit der bestehenden Umweltzone durch Einführung einer Blauen Plakette zur Kennzeichnung besonders NO_x-emissionsarmer Fahrzeuge noch weiter gesteigert werden. Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen zur Förderung von Fuß- und Radverkehr, kann wesentlich zur notwendigen Reduktion des innerstädtischen Verkehrs beitragen. Ebenso müssen Geschwindigkeitsreduzierungen in Gebieten mit Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte und Lkw-Durchfahrtsverbote eingeführt werden. Einfahrverbote für alle Diesel-Kfz können schnell und effektiv zur Schadstoffminderung beitragen.



Wie dreckig ist die Luft?

Beinahe alle Messstationen im städtischen aber auch im vorstädtischen Gebiet registrieren anhaltende Überschreitung der NO_2 -Jahresmittelwerte. Hauptverursacher sind der regionale Hintergrund und der Kfz-Verkehr.

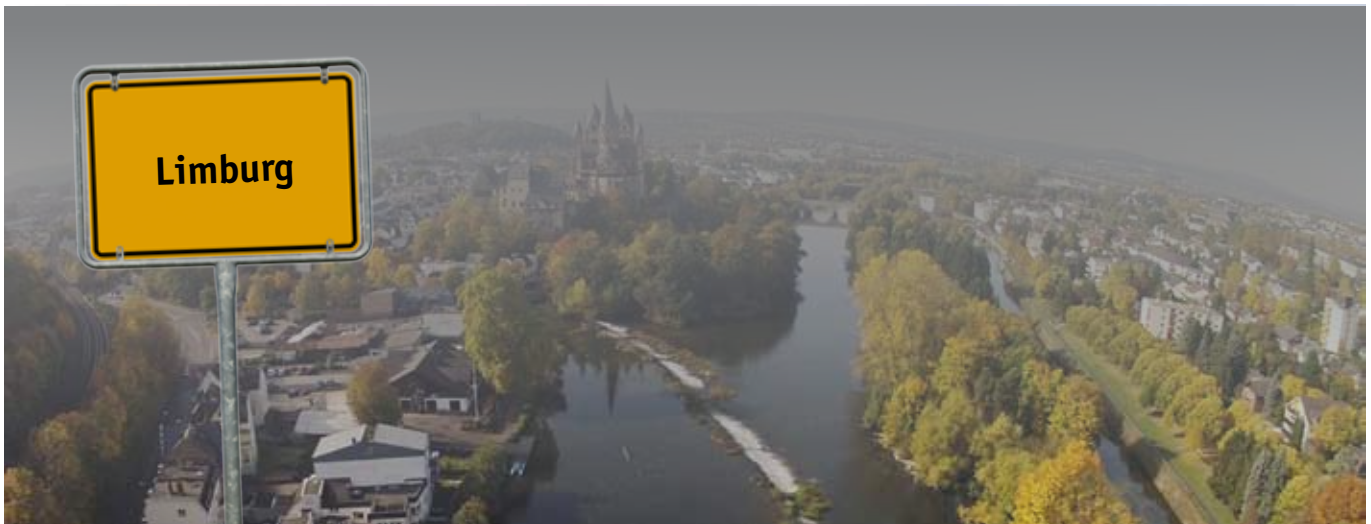


Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Der Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Köln in seiner ersten Fortschreibung trat am 1. April 2012 in Kraft. Eine vollständige NO_2 -Grenzwerteinhaltung wird erst nach dem Jahr 2020 erwartet. Weil dies die Frist zur Einhaltung der Grenzwerte um zehn Jahre übersteigt, hat die DUH Klage gegen das Land Nordrhein-Westfalen eingereicht.

Was kann die Stadt tun?

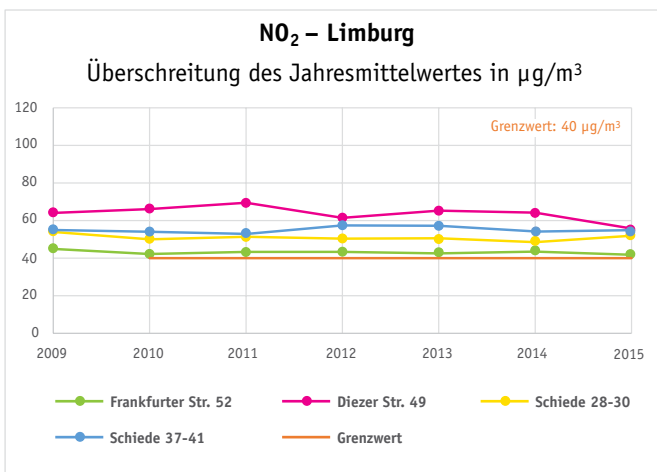
Die bisherigen Maßnahmen reichen nicht aus, um den Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten. Eine schnelle Modernisierung der Busflotte im ÖPNV und Nachrüstung mit Partikel- und SCRT-Filtern sowie eine intensive Förderung des ÖPNV stellen wichtige zusätzliche Maßnahmen dar. Mit der Einführung eines Bürgertickets kann der Umstieg von Individualverkehr auf Nahverkehr erheblich gesteigert werden. Darüber hinaus kann die Wirksamkeit der bestehenden Umweltzone durch Einführung einer Blauen Plakette zur Kennzeichnung besonders NO_x -emissionsarmer Fahrzeuge noch weiter gesteigert werden. Die Einrichtung von verkehrsberuhigten Bereichen zur Förderung von Fuß- und Radverkehr kann wesentlich zur notwendigen Reduktion des innerstädtischen Verkehrs beitragen. Auch die Umstellung der Taxiflotte auf Umwelttaxis, mit Gas-, Benzin-Hybrid- oder Elektro- Antrieb trägt zur Verbesserung der Luftqualität bei. Einfahrverbote für alle Diesel-Kfz würden die Schadstoffbelastung kurzfristig effektiv senken. Ebenso müssen strengere Anforderungen an private Kleinfeuerungsanlagen eingeführt werden. Diese sollten eine Förderung der Nutzung emissionsarmer Anlagen sowie die Verbesserung der Information der Nutzer zum emissionsarmen Heizen beinhalten.



© Bernhard Queisser (Veränderung: Foto überlagert)
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode>
https://de.wikipedia.org/wiki/Limburg_an_der_Lahn#/media/File:Limburg-an-der-Lahn-029297146.jpg

Wie dreckig ist die Luft?

Der Jahresmittelwert für NO₂ wird nach wie vor an allen verkehrsnahen Messstationen überschritten. Mit etwa 80 % hat der Kfz-Verkehr den größten Anteil an den Stickoxid-Emissionen.



Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Der Luftreinhalteplan gilt in seiner Fassung vom März 2012 und prognostiziert die flächendeckende Einhaltung der Immissionsgrenzwerte durch Einführung der Euro-6-Norm bis 2020. Da effektive Luftreinhaltemaßnahmen fehlen, reichte die DUH im Februar 2015 Klage gegen das Land Hessen ein. Am 30. Juni 2015 entschied das Gericht, dass das hessische Umweltministerium den geltenden Luftreinhalteplan fortschreiben und einen Zeitplan vorlegen muss, der aufzeigt, mit welchen Maßnahmen und bis wann die Grenzwerte eingehalten werden. Ebenfalls machten die Richter deutlich, dass es finanzielle oder wirtschaftliche Aspekte nicht als Argument gelten lässt, von Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte abzusehen.

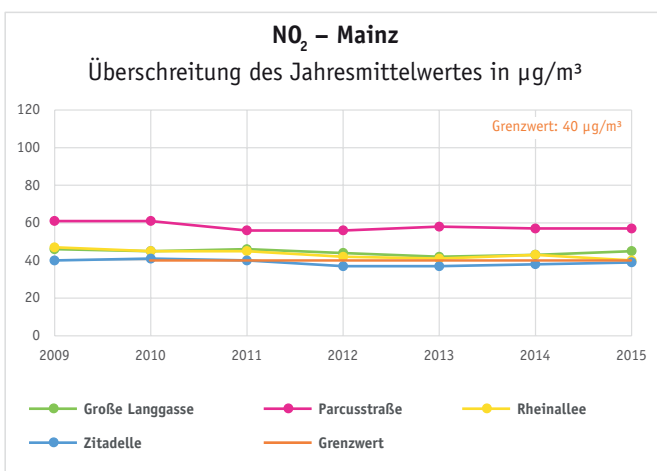
Was kann die Stadt tun?

Das wirksamste Instrument zur Luftreinhaltung – die Umweltzone – wurde in Limburg bislang nicht eingeführt. Weitere zusätzliche Maßnahmen wären die Festlegung eines Lkw-Durchfahrtsverbots, die Verflüssigung des Verkehrs durch den Wegfall von Kurzparkplätzen, die Erneuerung der Busflotte durch Gas- oder Elektrobusse, der Bau einer Südumgehung der Bundesstraße B 54 sowie ergänzend die Aufstellung eines Masterplans Mobilität. Die Umstellung der Taxiflotte auf Umwelttaxis, mit Gas-, Benzin-Hybrid- oder Elektroantrieb kann zusätzlich zur Verbesserung der Luftqualität beitragen. Kurzfristig ließen sich Einfahrverbote für alle Diesel-Kfz umsetzen, wodurch die Schadstoffbelastung effektiv gesenkt werden könnte.



Wie dreckig ist die Luft?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wurde 2015 an den Messstationen Große Langgasse, Parcusstraße und Rheinallee überschritten. Der Straßenverkehr ist mit ca. 87 % hauptsächlich für die NO_2 -Emissionen verantwortlich. Im Juni 2016 wurde der zweite Bericht mit stationären Stickstoffdioxidmessungen fertiggestellt. Die Messungen kamen zu dem Ergebnis, dass Pkw für mehr als 60 % an den von Fahrzeugen verursachten NO_2 -Konzentrationen in der Parcusstraße verantwortlich sind. Rund ein Viertel der NO_2 -Konzentrationen werden von dem öffentlichen Nahverkehr verursacht. Transporter und Lkw tragen zu 15 % an den NO_2 -Konzentrationen bei. Die Analyse bestätigt, dass eine Einhaltung des gesetzlichen Grenzwertes für Jahresmittelwerte von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Messstation Parcusstraße möglich ist, wenn die Fahrzeugemissionen um mehr als die Hälfte gesenkt werden. Der Mainzer Luftreinhalteplan wird derzeit fortgeschrieben und ein Entwurf wird im Dezember 2016 offen ausgelegt.

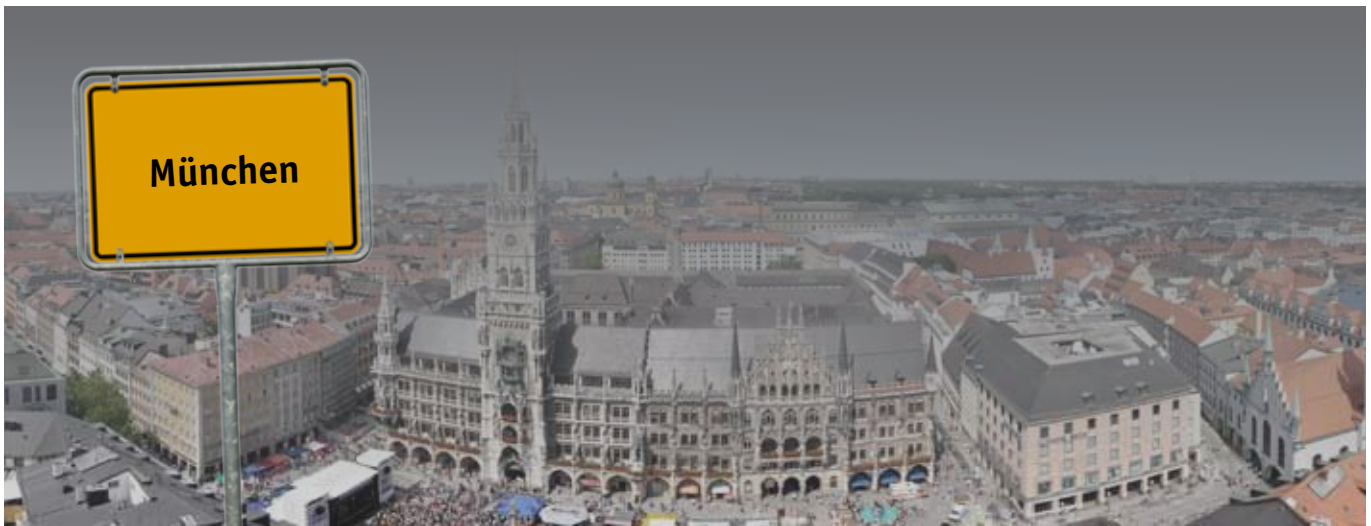


Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Die DUH hat am 30. November 2011 Klage gegen das Land Rheinland-Pfalz wegen Überschreitung der Grenzwerte für NO_2 der 39. BImSchV eingereicht. Unter der Bedingung, dass die Stadt Mainz Messungen in Auftrag gibt, um die verkehrsbezogenen Emittenten zu identifizieren und darauf beruhend Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte zu verabschieden, hat die DUH im Dezember 2013 die Verfahrensrufe beantragt. Weil die Grenzwerte weiterhin überschritten werden und kurzfristig keine Maßnahmen umgesetzt werden, um die Schadstoffbelastung so schnell wie möglich zu senken, hat die DUH am 4. Oktober 2016 die Klage gegen das Land Rheinland-Pfalz wieder aufgenommen.

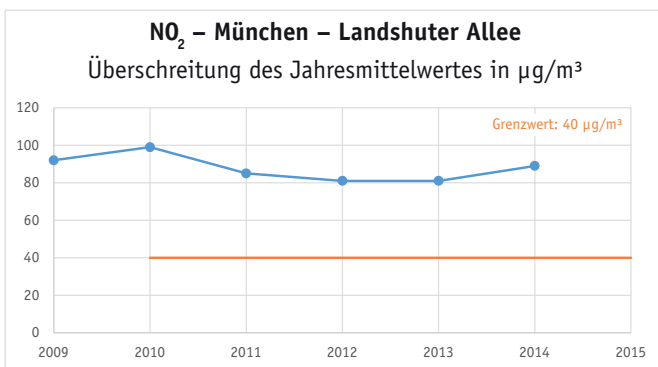
Was kann die Stadt tun?

Um die Fahrzeugemissionen und dadurch die NO_2 -Belastung in Mainz zu senken muss das Verkehrsaufkommen reduziert werden. Zudem müssen Busse des öffentlichen Nahverkehrs mit SCRT-Systemen nachgerüstet werden. Die Umweltzonenregelungen müssen auf Fahrzeuge mit hohen NO_2 -Emissionen ausgeweitet werden, dies bedeutet Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge. Auch Geschwindigkeitsbeschränkungen auf hochbelasteten Straßen können die Schadstoffbelastung wesentlich senken. Darüber hinaus müssen Maßnahmen zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, sowie zur Verstärkung des Kfz-Verkehrs kurzfristig umgesetzt werden und die Ausstattung der Taxiflotte mit schadstoffarmen Fahrzeugen gefördert werden.



Wie dreckig ist die Luft?

Der Jahresmittelwert und der Stundenmittelwert für NO_2 werden an den Messstationen Stachus und Landshuter Allee überschritten. Die NO_2 -Belastung an verkehrsbezogenen Messstellen wird maßgeblich von Diesel-Kraftfahrzeugen verursacht.



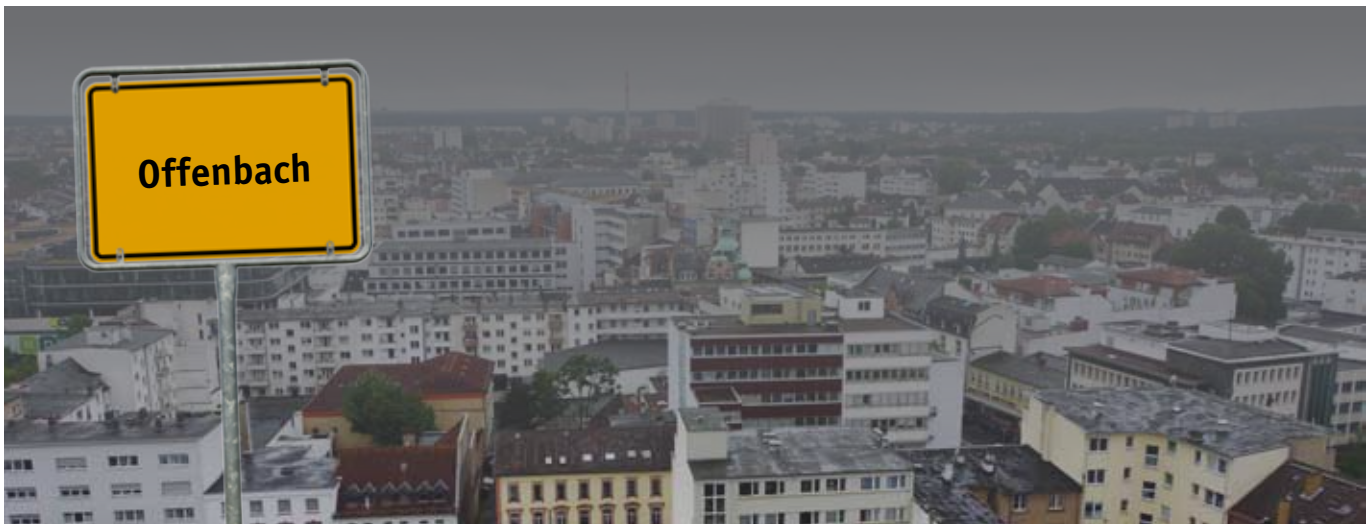
Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Mit der am 29. Februar 2012 erhobenen Klage beantragte die DUH den für München geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Immissionsgrenzwertes für NO_2 enthält. Mit Urteil des Verwaltungsgerichts München vom 9. Oktober 2012 wurde der Freistaat Bayern antragsmäßig verurteilt. Die eingelegte Berufung nahm der Beklagte am 8. April 2014 zurück. Das Urteil der ersten Instanz wurde damit rechtskräftig. Der Freistaat Bayern leitete die 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ein, der am 20. Mai 2014 in Kraft trat. Die darin enthaltenen Maßnahmen genügten nicht, um eine Grenzwerteinhaltung sicher zu stellen. Mit der 6. Fortschreibung des Plans werden die Grenzwerte für NO_2 im Jahresmittel erst nach 2030 eingehalten werden können. Da trotz anhaltender Luftverschmutzung keine kurzfristig wirksamen Maßnahmen für eine schnellstmögliche Grenzwerteinhaltung ergriffen werden, hat

die DUH einen Antrag auf Vollstreckung des rechtskräftigen Urteils gestellt. Mit Beschluss vom 29. Juni 2016 fordert das Bayerische Verwaltungsgericht München die Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München mit effektiven Maßnahmen innerhalb eines Jahres und droht dem Freistaat ein Zwangsgeld von 10.000 € an, wenn diese Frist nicht eingehalten wird. Der Freistaat hat gegen diesen Beschluss Beschwerde eingereicht.

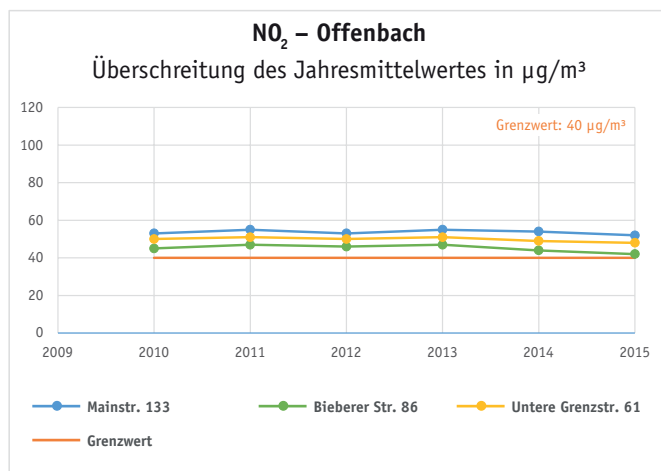
Was kann die Stadt tun?

Im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans wurden einige Maßnahmen diskutiert, aber nicht abschließend bewertet. Viele dieser Maßnahmen sind jedoch durchaus geeignet, um die Luftqualität in München erheblich zu verbessern. Da der Straßenverkehr der Hauptverursacher der anhaltenden Überschreitung der NO_2 -Immissionsgrenzwerte ist, sind verkehrsbeschränkende Maßnahmen wesentlich zu verstärken. Dazu zählen die Ausweitung der grünen Umweltzone auf ganz München und die Verschärfung der Regelungen durch die Einführung einer Blauen Plakette. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Innenstadtbereich verbunden mit verstärkten Geschwindigkeitskontrollen und Maßnahmen zur Vermeidung des Ausweichverkehrs würden sich ebenfalls positiv auf die Luftqualität auswirken. Darüber hinaus müssen Vorgaben bei öffentlichen Ausschreibungen zum Einsatz emissionsarmer Baumaschinen mit geschlossenem Partikelfilter eingeführt und die kommunale Busflotte mit effektiven Partikel und Stickoxidminderungssystemen ausgestattet werden. Auch Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV, etwa durch die Einführung eines Bürgertickets oder kostenfreien ÖPNV und einer Verbesserung des Angebotes im Nahverkehr müssen in die Luftreinhalteplanung aufgenommen werden. Die Umrüstung der Taxiflotte auf Umweltaxis, etwa mit Gas-, Benzin-Hybrid- oder Elektro- Antrieb sowie die Reduzierung der Parkraummöglichkeiten, die Sperrung hochbelasteter Straßen und die Einrichtung von Pfortnerampeln sind zu empfehlen. Schließlich sind die Voraussetzungen zur Aufnahme einer City-Maut oder eines Einfahrverbotes für alle Diesel-Kfz in den Luftreinhalteplan ebenfalls gegeben.



Wie dreckig ist die Luft?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wird in Offenbach an allen verkehrsnahen Messstationen seit Jahren überschritten. Mit etwa 60 % hat der Verkehr den größten Anteil an den NO_x -Emissionen. Mit den Maßnahmen der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Rhein-Main, Teilplan Offenbach, kann die Einhaltung der NO_2 -Grenzwerte nicht vor 2020 erreicht werden.



Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Die DUH hat am 11. November 2013 Klage gegen das Land Hessen wegen anhaltender Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte für NO_2 eingereicht. Das VG Wiesbaden fordert mit Urteil vom 30. Juni 2015 die Fortschreibung des Luftreinhalteplans durch das Hessische Umweltministerium. Dieses muss ein umfangreiches Konzept mit einem Zeitplan vorlegen, der aufzeigt, mit welchen Maßnahmen zu welchem Zeitpunkt der Grenzwert eingehalten wird. Dabei macht das Gericht deutlich, dass finanzielle oder wirtschaftliche Aspekte nicht dazu führen können, von Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte abzusehen. Das Konzept muss alle denk-

baren Maßnahmen zur Reduzierung der NO_2 -Belastung und deren Wirksamkeit enthalten.

Was kann die Stadt tun?

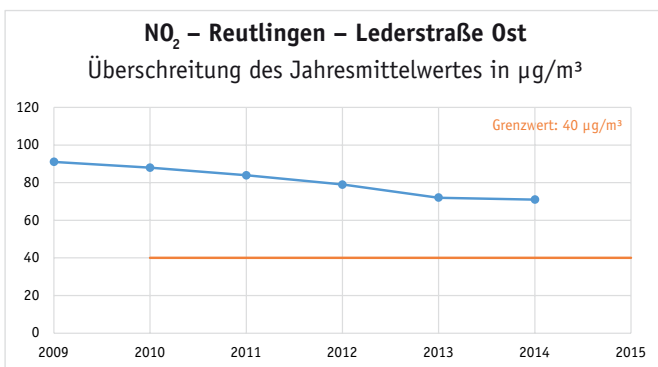
Das Umweltbundesamt hatte im Jahr 2013 eine Bestandsaufnahme der deutschen Luftreinhaltepläne erstellt und 110 Maßnahmen erfasst, die geeignet sind, die NO_2 -Konzentration zu senken. Diese Analyse soll dem Hessischen Umweltministerium bei der Fortschreibung als Grundlage dienen. Eine besonders hervorzuhebende Maßnahme ist die Steigerung der Attraktivität des Öffentlichen Nahverkehrs. Dies kann durch Vergünstigung z.B. durch Einführung eines Bürgertickets, durch Ausbau und höherer Taktung oder durch Verbesserung des Angebotes an Park&Ride Parkplätzen erfolgen. Die Ausstattung der kommunalen Busflotte mit Partikelfiltern und wirksamen NO_2 -Nachbehandlungssysteme (SCRT-Systemen) oder die Anschaffung neuer Euro-VI Busse ist dringend notwendig. Darüber hinaus kann die Förderung schadstoffarmer Taxis (Erdgas- bzw. Benzinhybridfahrzeuge) oder Geschwindigkeitsbeschränkungen auf hochbelasteten Straßen wesentlich zur NO_2 -Minderung beitragen. Auch die City-Maut ist ein effektives Instrument, um die Luftqualität zu verbessern. Bundesweit könnte sich das zuständige Hessische Umweltministerium für die Einführung einer Blauen Plakette zur Kennzeichnung von Fahrzeugen mit niedrigen NO_2 -Emissionen engagieren. Zur Senkung der Feinstaubbelastung sollten in öffentlichen Ausschreibungen künftig nur noch Baumaschinen mit Dieselpartikelfiltern gefordert und die Emissionen von Holzfeuerungsanlagen reduziert werden.



© Matis/Jörg Rein (Veränderung: Foto überlagert)
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode>
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Reutlingen.jpg>

Wie dreckig ist die Luft?

Der NO₂-Jahresmittelwert wird an der Messstation Lederstraße Ost seit Jahren überschritten. Hauptverursacher der Schadstoffbelastungen an der verkehrsnah gelegenen Messstelle (Spotmessstelle) in Reutlingen ist der Straßenverkehr. Mit den derzeit in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen wird eine Grenzwerteinhaltung jedoch nicht erreicht.



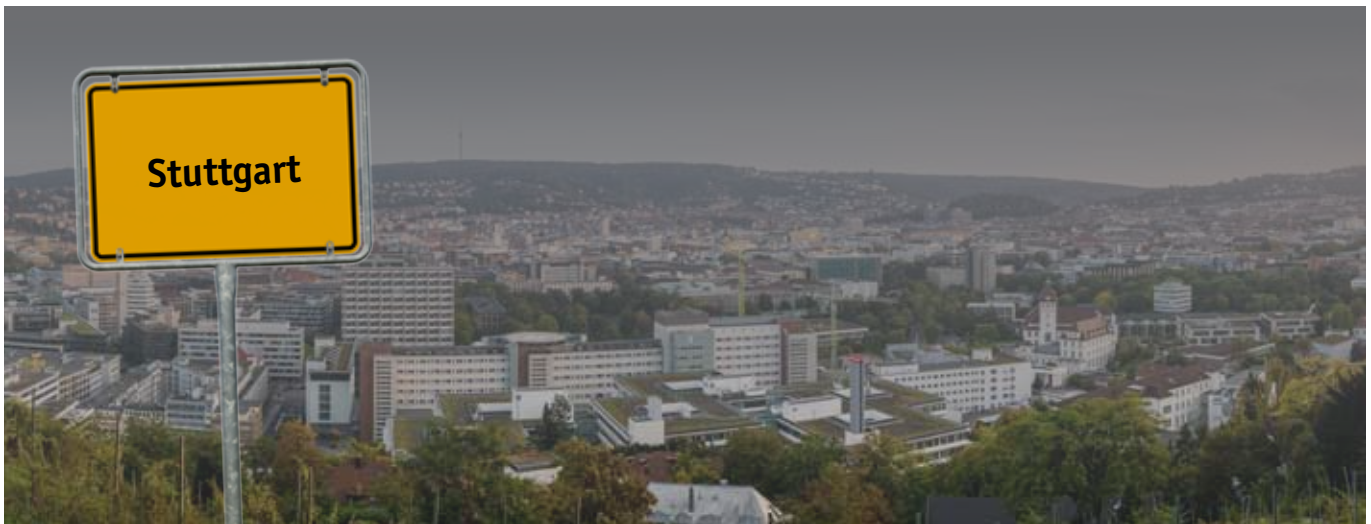
Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Die DUH hatte am 27. Januar 2012 Klage gegen das Land Baden-Württemberg wegen Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV in Reutlingen eingereicht. Das Verwaltungsgericht Sigmaringen entschied am 23. Oktober 2014, dass das Regierungspräsidium Tübingen den für Reutlingen geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern hat, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte enthält. Mehr als ein Jahr nach dieser Entscheidung hat das Regierungspräsidium keinerlei Maßnahmen zur Verminderung der Luftschadstoffbelastung ergriffen. Im Rahmen des Projektes „Modelstadt Reutlingen“ soll nun ein fachliches Gutachten zu möglichen Maßnahmen und deren Machbarkeit und Wirksamkeit erstellt werden. Aus der öffentlichen Ausschreibung geht hervor,

dass die Gutachtenerstellung erst nach zwei Jahren, d.h. im Jahr 2018, abgeschlossen sein soll. Eine schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte, wie es das rechtskräftige Urteil vorsieht wird somit nicht erreicht. Daher hat die DUH am 25. November 2015 einen Antrag an Androhung eines Zwangsgeldes gestellt.

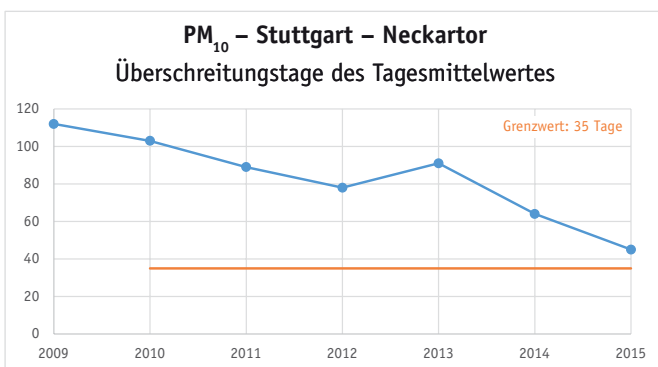
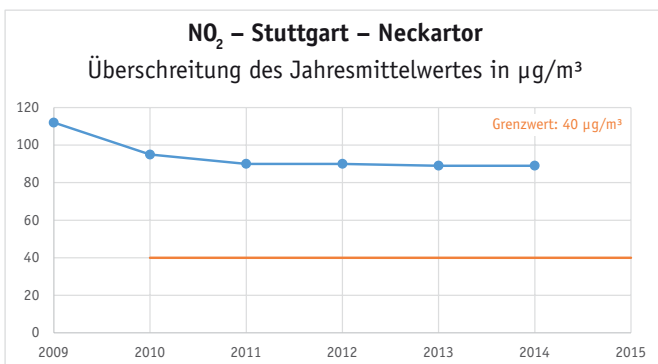
Was kann die Stadt tun?

Es gibt einige Maßnahmen, die das Regierungspräsidium unmittelbar nach der Entscheidung des Verwaltungsgerichtes Sigmaringen hätte in die Wege leiten können. Dazu zählt ein Lkw-Durchfahrtsverbot in belasteten Straßenzügen, die vollständige Ausstattung der kommunalen Busflotte mit SCRT-Filtern oder die Anschaffung neuer Busse mit Euro-6-Standard oder auch die Reduzierung von Parkraummöglichkeiten bei gleichzeitigem Ausbau von Park&Ride Parkplätzen außerhalb der Stadt. Darüber hinaus können die Aufstellung von Pfortnerampeln und die Förderung emissionsarmer Fahrzeuge bei Taxis (z.B. Gas, Benzin-Hybrid- und Elektro-Antriebe) und gewerblichen Nutzfahrzeugen wesentlich zur NO₂-Minderung beitragen. Auch ein deutlich schnellerer Ausbau der Fahrradmobilität hätte bereits angegangen werden können, um die Verpflichtung zu erfüllen, den Zeitraum der Nichteinhaltung so kurz wie möglich zu halten. Verkehrsbeschränkungen an hoch belasteten Orten, wie Einfahrverbote für Diesel-Kfz oder die Einführung einer City-Maut würden kurzfristig eine effektive Verbesserung der Luftqualität bringen.



Wie dreckig ist die Luft?

Eine der höchstbelasteten Hotspots in Deutschland stellt die Messstelle am Neckartor dar. Sowohl der Jahresmittelgrenzwert für NO_2 als auch der zulässige Jahresmittelwert für PM_{10} werden deutlich überschritten.



Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Aktuell gilt der Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart, in der Fassung der 2. Fortschreibung aus dem Jahr 2014. Eine Fortschreibung ist derzeit

vorgesehen. Das am 27. Juli 2015 veröffentlichte Konzept „Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt Stuttgart“ als Grundlage für diese Fortschreibung geht von einer Einhaltung der Grenzwerte erst im Jahr 2020 aus. Die DUH hat daher am 13. August 2015 einen Antrag auf Luftreinhaltung an das Regierungspräsidium Stuttgart geschickt und am 17. November 2015 Klage beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht.

Was kann die Stadt tun?

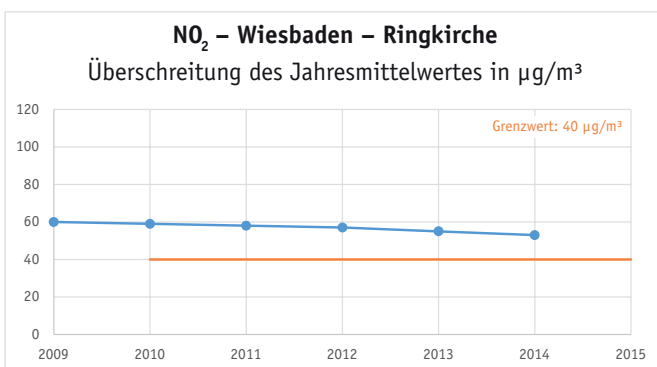
Das Problem liegt eindeutig an dem sehr hohen Pkw-Aufkommen und der ungenügenden Abgasreinigung bei Bussen im Öffentlichen Nahverkehr. Eine sofortige Nachrüstung von allen Linienbussen und einfahrberechtigten Reisebussen mit vollwirksamen Partikelfilter und in allen Betriebszuständen funktionierenden SCRT Systemen sowie eine generelle Entlastung des Innenstadtverkehrs durch einen verbesserten ÖPNV sind wesentliche Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität. Fahrverbote für alle Diesel-Taxis und eine Umstellung der Taxiflotte auf Umwelttaxis mit Gas-, Benzin-Hybrid- oder Elektro- Antrieb tragen zur weiteren Reduktion der Schadstoffbelastung bei. Darüber hinaus müssen ein Betriebsverbot von Baumaschinen ohne Partikelfilter in der Innenstadt, ein flächendeckendes Lkw-Durchfahrtsverbot sowie Geschwindigkeitsbeschränkungen in stark belasteten Straßenzügen eingeführt werden. Ein Gutachten¹ der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg zeigt, dass die Einhaltung der Grenzwerte für PM_{10} und NO_2 durch eine Minderung der Verkehrsmenge um 20 %, eine weiter entwickelte Umweltzone (Blaue Plakette) und durch verpflichtende Betriebseinschränkungen bei Komfortheizungen bis 2020 erreicht werden kann. Darüber hinaus würden Einfahrverbote für Diesel-Kfz kurzfristig eine effektive Verbesserung der Luftqualität bringen.

¹ „Wirkungsabschätzung weiterer Maßnahmen für den Ballungsraum Stuttgart“, LUBW, Mai 2015



Wie dreckig ist die Luft?

Der NO₂-Jahresmittelwert wird an den Messstationen Ringkirche und Schiersteiner Straße seit Jahren überschritten. Die NO₂-Emissionen stammen zu 67 % aus dem Kfz-Verkehr. Mit den derzeit in der Umsetzung befindlichen Maßnahmen wird eine Grenzwerteinhaltung bis 2021 prognostiziert.



Was sind die rechtlichen Grundlagen und Schritte?

Am 11. Juli 2011 hat die DUH gemeinsam mit einer betroffenen Anwohnerin beim Verwaltungsgerichtshof Wiesbaden Klage gegen das Land Hessen wegen Überschreitung der Grenzwerte der 39. BImSchV eingereicht. Das Gericht verpflichtete das Land mit Urteil vom 10. Oktober 2011 den Luftreinhalteplan um wirksame Maßnahmen fortzuschreiben. Die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans trat zum November 2012 in Kraft, die 2. Fortschreibung wird derzeit erarbeitet. Weil das Urteil des VG Wiesbaden nicht ausreichend umgesetzt wurde, hat die DUH im November 2015 einen Antrag auf Androhung eines Zwangsgeldes eingereicht. Parallel dazu hat der ökologische Verkehrsclub Deutschland (VCD) Klage wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte eingereicht. Das VG Wiesbaden hatte mit Beschluss vom 11. Januar 2016 das Hessische Ministerium für Umwelt verpflichtet den Luftreinhalte-

teplan binnen neun Monaten fortzuschreiben. Auf Beschwerde des Ministeriums hin, hat der Hessische Verwaltungsgerichtshof den Antrag abgelehnt. Im Mai 2016 hat die DUH einen erneuten Antrag auf Änderung des Luftreinhalteplans eingereicht und sich der Klage des VCD angeschlossen.

Was kann die Stadt tun?

Eine wesentliche Reduktion der Schadstoffbelastung kann die Nachrüstung aller in der Innenstadt verkehrender Busse mit wirksamen Partikelfiltern und in allen Betriebszuständen funktionierenden SCRT-Filtern bringen. Zudem ist die Einführung von Lkw-Durchfahrverboten und Geschwindigkeitsbegrenzungen an besonders belasteten Straßenabschnitten notwendig. Durch Einführung eines Bürgertickets kann die Nachfrage im ÖPNV um bis zu 30 % gesteigert werden. Darüber hinaus muss die Weiterentwicklung der Plakettenverordnung hin zu einer Blauen Plakette und damit die Verschärfung der bestehenden Umweltzonenregelungen für NO_x-emissionsstarke Fahrzeuge in die Luftreinhalteplanung aufgenommen werden. Ebenso können eine City-Maut oder Einfahrverbote für alle Diesel-Kfz kurzfristig zur Schadstoffminderung beitragen.



Die DUH kämpft für Ihr Recht auf Saubere Luft

Um Musterklagen zur Luftreinhaltung voranzutreiben, hat die DUH Bürger und Umweltschutzorganisationen, die ihr Recht auf saubere Luft einklagen wollen, in verschiedenen Mitgliedsstaaten unterstützt. Derzeit berät die DUH Umweltorganisationen in Tschechien und Portugal, die Klageverfahren wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte eingeleitet haben, um eine bessere Umsetzung effektiver Maßnahmen zu erreichen.

Wenn auch Sie unter verkehrsbedingter Luftverschmutzung leiden und ihre Stadt zum Handeln bewegen wollen, stehen wir Ihnen für Auskünfte zur Verfügung. Gerne könne Sie mit uns Kontakt aufnehmen.

Weitere Informationen zur rechtlichen Situation in den Mitgliedstaaten und die juristischen Möglichkeiten für eine verbesserte Umsetzung der Europäischen Luftreinhaltepolitik finden Sie auf unserer Internetseite. <http://legal.cleanair-europe.org>



Bildnachweis: Fotolia.com: Statue Titel (Stefan Germer), S.3 (spuno), S.4 oben (BildPix.de), DUH: S.4 unten, Markus Bachmann: S.20



Deutsche Umwelthilfe e.V.

Bundesgeschäftsstelle Radolfzell

Fritz-Reichle-Ring 4
78315 Radolfzell
Tel.: 07732 9995-0
Fax: 07732 9995-77

E-Mail: info@duh.de
www.duh.de

Bundesgeschäftsstelle Berlin

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0
Fax: 030 2400867-19

E-Mail: berlin@duh.de
www.duh.de

Ansprechpartnerin

Amrei Münster
Projektmanagerin
Verkehr & Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-71
E-Mail: muenster@duh.de