Deutsche Umwelthilfe

Klagen für Saubere Luft

RIGHT TO
CLEAN AIR

Hintergrundpapier | Stand: 22.10.2018

INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung 3
Klagen – Übersicht 10

Aachen 12
Backnang 13
Berlin 14
Bochum 15
Bonn 16
Darmstadt 17
Dortmund 18
Düren 19
Düsseldorf 20
Essen 21
Esslingen 22
Frankfurt 23
Gelsenkirchen 24
Halle 25
Hannover 26
Heilbronn 27
Kiel 28
Köln 29
Limburg 30
Ludwigsburg 31
Mainz 32
Marbach 33
München 34
Offenbach 36
Oldenburg 37
Paderborn 38
Reutlingen 39
Stuttgart 40
Wiesbaden 42

DIE LUFT, DIE WIR ATMEN, MACHT KRANK

Luftverschmutzung ist nach wie vor eins der größten Umweltprobleme unserer Zeit. Trotz europaweit geltender Gesetze und dem **Recht auf saubere Luft** werden die Grenzwerte für gesundheitsschädliche Luftschadstoffe wie Stickstoffdioxid (NO_2) oder Feinstaub (PM_{10} und $PM_{2,5}$) in vielen Städten und Ballungsräumen regelmäßig überschritten. Dies belastet die Gesundheit der Bürger und schadet unserer Umwelt und dem Klima.

Studien der Europäischen Umweltagentur (EEA)[1] zeigen, dass im Jahr 2014 europaweit mehr als 428.000 vorzeitige Todesfälle auf die Folgen der Feinstaubbelastung in der Luft zurückzuführen sind. Hohe NO_2-Konzentrationen sind für etwa 78.000 vorzeitige Todesfälle verantwortlich. Schlechte Luftqualität erhöht das Risiko für Herz-Kreislauf- und Atemwegserkrankungen sowie Krebs. Diese gesundheitlichen Schäden verursachen volkswirtschaftliche Kosten zwischen 330 und 940 Milliarden Euro – umgerechnet sind das drei bis neun Prozent des Bruttoinlandproduktes der EU[2]. Bis zu 95 Prozent der Bewohner europäischer Städte sind Schadstoffkonzentrationen ausgesetzt, die ihrer Gesundheit erheblich schaden[3]. Hauptquellen sind Industrie, Verkehr und private Kleinfeuerungsanlagen.

Mit dem EU-geförderten Projekt **Right to Clean Air** (LIFE15 GIE/DE/795 LEGAL ACTIONS) setzt sich die Deutsche Umwelthilfe (DUH) dafür ein, die Luftqualität in Europa signifikant zu verbessern, und damit Umwelt und Gesundheit der Menschen zu schützen. Zusammen mit der tschechischen Organisation Frank Bold Society (FBS) treibt die DUH Maßnahmen zur Luftreinhaltung voran und forciert dafür auch rechtliche Schritte auf europäischer und nationaler Ebene, unter anderem Klagen für saubere Luft in ausgewählten deutschen Städten. In einigen Verfahren werden wir von der internationalen Nichtregierungsorganisation ClientEarth unterstützt.

LUFTQUALITÄT IN DEUTSCHLAND

Nach Angaben der Europäischen Umweltagentur (EEA Air Quality Report 2017) starben in Deutschland im Jahr 2014 12.860 Menschen vorzeitig aufgrund der Belastung mit NO_2 und 66.080 aufgrund der Feinstaubbelastung[4]. Die Auswertung der Luftgüte-Messstationen[5] im Jahr 2017 zeigt, dass der NO_2-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ bundesweit an ca. 46 Prozent der verkehrsnahen Messstationen nicht eingehalten wird. Trauriger Spitzenreiter ist die Station München Landshuter Allee. Der NO_2-Jahresmittelwert betrug hier 78 µg/m³ – fast das Doppelte des zulässigen Grenzwertes von 40 µg/m³ im Jahresmittel. Dabei sind nach Einschätzung vieler medizinischer Experten die Grenzwerte für Stickstoffdioxid zu hoch angesetzt. Das Umweltbundesamt (UBA) hat mit einer im März 2018 veröffentlichten Studie verdeutlicht, dass bereits bei Konzentrationen deutlich unterhalb des Grenzwertes etwa 6.000 vorzeitige Todesfälle der NO_2-Belastung der Atemluft zuzurechnen sind. 437.000 der Diabetes-Erkrankungen und 439.000 der Asthmaerkrankungen waren im Jahr 2014 laut der Studie auf die NO_2-Belastung zurückzuführen. Hauptursache für die hohe Belastung mit NO_2 in Städten sind die Emissionen von Diesel-Fahrzeugen, insbesondere Pkw mit einem Anteil von durchschnittlich 72,5 %[6]. Die EU-Kommission aber auch Gerichte in Deutschland bekräftigen, dass Maßnahmen wie ein Verbot von Diesel-Fahrzeugen in städtischen Gebieten einen wesentlichen Beitrag zur Problemlösung leisten können. Für Feinstaub sind gesetzlich nicht mehr als 35 Überschreitungstage des Tagesgrenzwertes von 40 µg/m³ im Jahr erlaubt. Laut der World Health Organization (WHO) ist diese Belastung immer noch zu hoch, weil es keine Feinstaubkonzentration gibt, unterhalb derer keine schädigende Wirkung zu erwarten ist. Die WHO empfiehlt, dass der Tagesmittelwert von 50 µg/m³ gar nicht überschritten wird.

EMISSIONS-KONTROLLEN

Die anhaltende Überschreitung der NO_2-Grenzwerte in vielen Städten ist wesentlich auf die hohen realen Stickoxid-(NO_x)Emissionen von neuen Diesel-Pkw zurückzuführen. Seit Bekanntwerden des Abgasskandales im September 2015 ist offenkundig, dass dies Fahrzeuge aller Hersteller betrifft.

> Im September 2015 haben behördliche Ermittlungen in den USA den Abgasbetrug bei Volkswagen nachgewiesen. Der Versuch der Autokonzerne und der Politik, diesen Skandal als Fehlverhalten eines einzelnen Unternehmens darzustellen, begegnete die Deutsche Umwelthilfe mit eigenen Untersuchungen an Diesel-Pkw anderer Hersteller. Seit Oktober 2015 veröffentlichte die DUH eigene, alarmierende Abgasmessungen mit bis zu 25-fachen Überschreitungen der Grenzwerte. Anders als in den USA gab es in Deutschland oder Europa keinerlei Anstrengungen, die Einhaltung geltenden Rechts von den Herstellern einzufordern.

Bereits seit 2007 hat die DUH Hinweise darauf, dass bei den offiziellen Angaben der Hersteller zu ihren Autos nicht alles mit rechten Dingen zuging und den Behörden übermittelt. Weil die Politik trotz deutlicher Hinweise und auch noch nach dem bekannt werden des VW-Abgasskandals in den USA untätig blieb, misst die DUH selbst die Emissionen von Pkw nach. Seit Oktober 2015 hat die DUH mit dem Emissions-Kontroll-Institut (EKI) 110 Pkw der Abgasnorm Euro 6 und Euro 5 unter Realbedingungen auf der Straße gemessen (Stand September 2018). Darunter sind Fahrzeuge mit Diesel, Benzin und Benzinhybridantrieb. Nur wenige der bisher getesteten Fahrzeuge halten

1 EEA Report No. 13/2017 Air quality in Europa – 2017 report
2 Cost-benefit Analysis of Final Policy Scenarios for the EU Clean Air Package, March 2014
3 EEA, 2017d Exceedance of air quality limit values in urban areas, Indicator CSI 004, European Environment Agency.
4 EEA Report No. 13/2017 Air quality in Europa – 2017 report
5 Umweltbundesamt Luftqualität 2017 – Vorläufige Auswertung, Januar 2018
6 Umweltbundesamt/ TREMOD 5.64/ HBEFA 3.3

den Grenzwert auch auf der Straße ein (Übersicht der Messergebnisse: www.duh.de/eki_messungen). Messungen bei überwiegend sommerlichen Temperaturen zeigten im Durchschnitt niedrigere Emissionen als im Winter, weil bei vielen Fahrzeugen eine ordnungsgemäße Abgasreinigung bereits bei Temperaturen unter +19 Grad Celsius deaktiviert wird. Die höchsten NO_x-Emissionen der Abgasstufe Euro 6 wurden bislang (Stand September 2018) an einem Diesel Opel Zafira Tourer 1.6 CDTi festgestellt. Dieses Modell zeigt im Durchschnitt 1.474 mg NO_x/km. Der auf dem Prüfstand geltende Zulassungs-Grenzwert liegt bei 80 mg/km.

„Wir kommen um eine technische Nachrüstung der Bestandsflotte von ca. zehn Millionen Diesel-Pkw der Abgasstufe Euro 5 und 6 nicht herum. Kein einziger der in diesem Winterhalbjahr von uns getesteten Diesel-Pkw hielt bei Straßenmessungen den Abgasgrenzwert für NO_x ein“

Jürgen Resch – Bundesgeschäftsführer der DUH

Durch die Abgas-Messungen will die DUH darauf aufmerksam machen, dass mehr und vor allem bessere Kontrollen der Abgasreinigung bei Fahrzeugen dringend notwendig sind, um die Einhaltung der geltenden Abgasnormen auf der Straße sicherzustellen. Die DUH veröffentlicht ihre Messungen, informiert die Verbraucher und zeigt mit den extrem überhöhten NO_x-Emissionen, warum immer noch knapp die Hälfte der verkehrsnahen Luftgütemessstellen Überschreitungen der seit 2010 geltenden Grenzwerte zeigen. Die Messungen weisen aber auch darauf hin, dass es möglich ist, „saubere“ Diesel zu produzieren, die auf der Straße die Grenzwerte einhalten.

RECHTLICHE GRUNDLAGEN UND ERFOLGE

Die rechtliche Grundlage für Klagen auf saubere Luft bilden die Richtlinie 96/62/EG zur Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität vom 27. September 1996 und die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa, die am 21. Mai 2008 in Kraft trat. Die Richtlinien legen Grenzwerte für die Schadstoffkonzentration in der Außenluft fest. Mit der 39.Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) werden die festgelegten Grenzwerte im deutschen Recht verankert. Werden Luftqualitätsgrenzwerte überschritten, sind Städte und Kommunen verpflichtet, Aktions- bzw. Luftreinhaltepläne zu erstellen. Diese müssen sicherstellen, dass der Zeitraum der Überschreitung zu kurz wie möglich ist.

Zum Schutz der Gesundheit, der Natur und des Klimas müssen Bund und Länder eine schnelle Grenzwerteinhaltung durch die Umsetzung wirksamer Maßnahmen sicherstellen. Wo dies nicht geschieht, nutzen die DUH und andere Organisationen, wie die internationale Nichtregierungsorganisation ClientEarth und die Frank Bold Society (FBS) das nationale Rechtssystem, um die Versäumnisse der Mitgliedstaaten zu beheben und das Recht auf saubere Luft juristisch durchzusetzen.

LUFTREINHALTEPLÄNE UND EMISSIONSFAKTOREN

Derzeit geltende Luftreinhaltepläne, aber auch zahlreiche Entwürfe für deren Fortschreibungen beruhen zu meist auf veralteten und zu niedrig eingeschätzten Emissionswerten des Handbuchs für Emissionsfaktoren (HBEFA) in der Version 3.2, herausgegeben vom Umweltbundesamt. In der aktualisierten Version 3.3., erschienen im April 2017, erhöhen sich die Emissionsfaktoren aller Euro 4, 5 und 6 Diesel-Pkw. Bei den Euro 4 und 5 Fahrzeugen ist je nach Auswahl der Verkehrssituation mit einer Erhöhung von bis zu 35 Prozent gegenüber der Vorgängerversion zu rechnen, bei den Euro 6 Pkw sogar mit einer Verdopplung[7]. Die Prognosen zur Grenzwerteinhaltung in den Luftreinhalteplänen müssen also deutlich korrigiert und die erforderlichen Maßnahmen entsprechend erweitert werden. Schon bei Berücksichtigung der alten Emissionsfaktoren kann ohne zusätzliche Maßnahmen in vielen Gebieten nicht von einer Einhaltung der Grenzwerte vor dem Jahr 2021 (wie in Stuttgart) oder 2030 (wie in München) ausgegangen werden. Nach Aktualisierung der Prognosen wird sich schnell zeigen, dass die meisten Pläne auch weiterhin den Bürgern keinen ausreichenden Schutz vor den zu Erkrankungen und vorzeitige Todesfällen führenden Luftschadstoffen gewähren und somit nicht nur gegen die EU-Luftreinhalterichtlinie (2008/50/EG) bzw. ihre nationale Umsetzung, sondern auch gegen **Artikel 2 Absatz 2 des Grundgesetzes** (Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit) verstoßen.

„Wir brauchen ein klares Bekenntnis der Politik, dass sie Ihrer Verantwortung gegenüber den Bürgern nachkommt und das durch das Grundgesetz geschützte Recht auf körperliche Unversehrtheit nicht weiter mit Füßen tritt. Solange die Luftschadstoffwerte nicht so schnell wie möglich eingehalten werden, werden wir weiter klagen.“

Jürgen Resch – Bundesgeschäftsführer der DUH

7 http://www.umweltbundesamt.at/en/hbefa/

EUROPÄISCHER GERICHTSHOF BESTÄTIGT DAS RECHT AUF SAUBERE LUFT

Weil infolge fehlender Bestimmungen und Maßnahmen oder mangelhafter Durchsetzung dieser dennoch Grenzwertüberschreitungen auftreten, unterstützte die DUH in der Vergangenheit Musterklagen betroffener Bürger. Die Klage eines Anwohners der hochbelasteten Landshuter Allee in München ging durch alle Instanzen bis zum Europäischen Gerichtshof (EuGH), der am 25. Juli 2008 das einklagbare Recht auf saubere Luft bestätigte (Aktenzeichen M 1 K 12.1046, Janecek-Fall).

DEUTSCHE UMWELTHILFE ERSTREITET KLAGEBEFUGNIS FÜR UMWELTVERBÄNDE

Mit Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) Leipzig vom 5. September 2013 (Aktenzeichen 4 K 165/12.WI(1)) in einer Klage der DUH gegen das Land Hessen wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte in Darmstadt wurde die Klagebefugnis für Umweltverbände wesentlich gestärkt. Dank dieser Entscheidung können klageberechtigte Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen stellvertretend für betroffene Bürger die Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte im gesamten Stadtgebiet juristisch erstreiten.

Das Verwaltungsgericht Wiesbaden (Aktenzeichen 4 K 757/11.WI, 4 K 165/12.WI(1)) erklärte mit Urteil vom 30. Juni 2015, dass finanzielle oder wirtschaftliche Aspekte nicht gelten, um von Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte abzusehen. Luftreinhaltepläne müssen demnach alle Maßnahmen enthalten, die geeignet sind, die Grenzwerte so schnell wie möglich einzuhalten.

RECHTMÄSSIGKEIT VON DIESEL-FAHRVERBOTEN

Das Verwaltungsgericht Düsseldorf (3 K 7695/15) urteilte am 13. September 2016, dass zur schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung Fahrverbote für bestimmte Dieselfahrzeuge rechtlich möglich und nicht ausgeschlossen seien. Das Verwaltungsgericht Stuttgart (13 K 5412/15) ging mit Urteil vom 26. Juli 2017 noch einen Schritt weiter und wies das Land Baden-Württemberg an, ein ganzjähriges Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge in Betracht zu ziehen. In einem Grundsatzurteil erklärte das BVerwG Leipzig (BVerwG 7 C 30.17, BVerwG 7 C 26.16) am 27. Februar 2018, dass Diesel-Verkehrsverbote – unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit – bereits heute möglich sind.

KLAGEN FÜR SAUBERE LUFT

In Zusammenarbeit mit der internationalen NGO ClientEarth reichte die DUH im November 2015 Klagen gegen mehrere Landesbehörden wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte für NO_2 ein. Betroffen sind die Städte Stuttgart, Frankfurt, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Aachen, Köln und Bonn. Hier sind Bürger seit Jahren zu hoher Luftverschmutzung ausgesetzt. Wegen Überschreitung der NO_2-Grenzwerte an allen verkehrsnahen Luftgüte-Messstationen in Berlin hat die DUH im Juni 2016 auch hier rechtliche Schritte eingeleitet. Im Oktober 2016 hat die DUH das Verfahren gegen die Landeshauptstadt Mainz wegen anhaltender Überschreitung der NO_2-Grenzwerte wiederaufgenommen.

Zusätzlich leitete die DUH Vollstreckungsmaßnahmen in München, Darmstadt, Reutlingen, Wiesbaden und Limburg ein. In diesen Städten gibt es zum Teil seit Jahren rechtskräftige Urteile, die die zuständigen

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".

Behörden verpflichten, bestehende Luftreinhaltepläne fortzuschreiben und Maßnahmen zu verankern, die so schnell wie möglich zur Einhaltung der Grenzwerte für NO_2 führen. Trotz dieser Gerichtsentscheidungen wurden bislang keine Maßnahmenpläne beschlossen, die die Einhaltung der Grenzwerte zeitnah sicherstellen. Aus diesem Grund fordert die DUH Städte mit zu hoher Schadstoffbelastung auf, effektive Luftreinhaltepläne zu erarbeiten und erhebt weiter Klagen auf saubere Luft. Derzeit klagt die DUH auf Umsetzung effektiver Luftreinhaltemaßnahmen in insgesamt 29 deutschen Städten.

WEITERE KLAGEN FÜR SAUBERE LUFT

Auch in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union sehen sich Umweltverbände dazu gezwungen, die Einhaltung von Luftqualitätswerten rechtlich durchzusetzen. So hat **ClientEarth** im Jahr 2011 eine Klage gegen das Vereinigte Königreich wegen Nichteinhaltung der NO_2-Grenzwerte in 16 britischen Städten und Regionen eingereicht. Mit Urteil vom 19. November 2014 entschied der EuGH (C-404/13), dass die nationalen Gerichte verpflichtet sind, gegenüber den zuständigen Behörden jede erforderliche Maßnahme zu erlassen, wenn Luftqualitätsgrenzwerte überschritten werden. Der Oberste Gerichtshof des Vereinigten Königreiches entschied, dass die britische Regierung bis zum 31. Dezember 2015 neue und wirksame Luftqualitätspläne vorlegen muss. Diese erwiesen sich jedoch als wenig effektiv und sahen eine Grenzwerteinhaltung erst nach 2025 voraus, woraufhin ClientEarth erneut Klage erhob.

Der Oberste Gerichtshof des Vereinigten Königreiches erklärte am 2. November 2016 nochmals, dass die vorliegenden Pläne nicht ausreichen und nachgebessert werden müssen. Nachdem die britische Regierung versuchte die Veröffentlichung neuer Luftreinhaltepläne bis nach der Wahl hinauszuzögern setzte der Oberste Gerichtshof eine Frist bis 31. Juli 2017. Weil die Pläne für mehr als 45 Kommunen in England und Wales immer noch unzureichend sind, um die Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten hat ClientEarth erneut Klage eingereicht. Während der Verhandlung im Januar 2018 sicherte die Regierung von Wales zu, bis zum 31. Juli 2018 Luftreinhaltepläne zu verabschieden. Am 21. Februar 2018 forderte das Gericht die britische Regierung auf, innerhalb der nächsten vier Monate Luftreinhaltepläne aufzustellen, um die Grenzwerte in den betroffenen Gebieten so schnell wie möglich einzuhalten.

VERTRAGSVERLETZUNGSVERFAHREN

Neben den Verfahren betroffener Bürger und NGOs setzt auch die EU-Kommission geltendes Recht auf juristischem Weg durch. Allein wegen zu hoher Feinstaubbelastung erhielten 16 Mitgliedstaaten bereits Mahnschreiben. Gegen zwei Mitgliedstaaten – Bulgarien und Polen – hatte die Kommission Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) eingereicht. Am 5. April 2017 verurteilte dieser die Regierung Bulgariens (C-488/15) wegen – systematischer und andauernder Überschreitung – der Feinstaubgrenzwerte und am 22. Februar 2018 die Regierung Polens (C-336/16) aufgrund fehlender Umsetzung von Luftreinhaltemaßnahmen.

ACHT-PUNKTE-SOFORTPROGRAMM FÜR SAUBERE LUFT

1. **Verbindliche Zusage der Autokonzerne**, nur noch Diesel-Neuwagen zu verkaufen, die den Euro 6-Grenzwert für NO_x von 80 mg/km auf der Straße einhalten (gemäß RDE-Abgasmessung und dies bei Temperaturen bis -15 Grad Celsius).

2. **Verstärkung des Angebots sauberer und effizienter Antriebstechnologien** bei Neufahrzeugen noch im Jahr 2018 (Erdgas-, effiziente Benzin-Hybrid- und Elektroantriebe).

3. **Verpflichtender Rückruf** sämtlicher Euro 5 + 6 Diesel-Fahrzeuge zur Hardware-Nachrüstung mit Harnstoff-betriebener SCR Abgasreinigungsanlage. Sicherstellung der Einhaltung des Euro 6-Grenzwerts für NO_x von 80 mg/km auf der Straße (RDE) bis -15 Grad Celsius. Falls Hersteller technische Nachrüstung verweigert, Rückkauf des Schmutz-Diesel-Pkws.

4. **Nachrüstprogramm für alle Euro 5/V + 6/VI leichte Nutzfahrzeuge** (Liefer- und Handwerkerfahrzeuge) auf aktuelle Euro 6/VI SCR-Technologie.

5. **Sonderinfrastrukturprogramm für einen „Sauberen ÖPNV"**: Verpflichtung und Ertüchtigung der Kommunen, dass bis spätestens 1. Juli 2018 alle ÖPNV-Busse entweder über SCR-Katalysator und Partikelfilter verfügen und die Euro 6 Abgaswerte einhalten oder durch Neufahrzeuge mit Erdgas- oder Elektroantrieb ersetzt werden. Ausbau des Angebots an Nahverkehrsleistungen, wie Streckenausweitung, Taktverdichtung und Ausdehnung der Betriebszeiten.

6. **Einführung der Musterfeststellungsklage ins deutsche Recht**, um dem Verbraucher verbesserte Rechte gegenüber betrügerischen Unternehmen zu geben.

7. **Transparenzzusage der Industrie**: Verpflichtung zur Veröffentlichung der RDE-Messwerte aller Fahrzeugmodelle für CO_2 und NO_x (für den Temperaturbereich -15 Grad Celsius bis +35 Grad Celsius) und des fahrzeugspezifischen Temperaturbereichs mit von der Software gesteuerter, ordnungsgemäßer Abgasreinigung.

8. **Transparenz der Behörden**: Offenlegung aller CO_2- und emissionsbezogener Daten durch das Kraftfahrt-Bundesamt: Die Automobilindustrie stimmt der Veröffentlichung aller für die Nachprüfung von CO_2- und Abgaswerten notwendigen Fahrzeugdaten sowie der gefundenen illegalen sowie der für „legal" erklärten Abschalteinrichtungen ausdrücklich zu.

Die schnellste Maßnahme zur Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte sind Diesel-Fahrverbot in den betroffenen Städten.

Beide Mitgliedstaaten müssen nun neue Luftreinhaltepläne vorlegen, die die Einhaltung der geltenden Grenzwerte sicherstellen. Andernfalls kommen auf die Länder erneute Verfahren durch die EU-Kommission zu, an dessen Ende empfindlich hohe Strafzahlungen stehen könnten.

Am 17. Mai 2018 hat die EU-Kommission Klage gegen Deutschland und fünf weitere EU-Mitgliedstaaten (Frankreich, Ungarn, Italien, Rumänien und das Vereinigte Königreich) wegen anhaltender Verstöße gegen das EU-Luftreinhalterecht vor dem EuGH erhoben. Darüber hinaus übermittelt die Kommission zusätzliche Aufforderungsschreiben an Deutschland, Italien, Luxemburg und das Vereinigte Königreich da diese Länder die EU-Vorschriften für die Typgenehmigung von Fahrzeugen nicht beachtet haben. Im Fall einer Verurteilung Deutschlands drohen Strafzahlungen in Milliardenhöhe.

MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER LUFTQUALITÄT

Das Umweltbundesamt hatte im Jahr 2013 eine Bestandsaufnahme der deutschen Luftreinhaltepläne erstellt und mehr als 100 Maßnahmen erfasst[8], die geeignet sind, um die PM_{10}- und NO_2-Konzentration zu senken (www.umweltbundesamt.de/publikationen/bestandsaufnahme-wirksamkeit-von-massnahmen-der). Die DUH hat eine Analyse der aktuellen Situation durchgeführt und am 31. Juli 2017 das „Acht-Punkte-Sofortprogramm für saubere Luft" veröffentlicht, mit dem sowohl die Luftqualitätswerte eingehalten, als auch die Mobilität der Menschen sichergestellt werden kann.

FAHRVERBOTE

Zentrale Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte ist ein Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge in allen betroffenen Städten. Mit mehr als 70 Prozent verursachen Diesel-Pkw den höchsten Beitrag an NO_x-Emissionen im Stadtverkehr[9]. Moderne Euro 6 Diesel-Pkw emittieren 30-mal mehr NO_x im realen Fahrbetrieb als moderne Euro 6 Benzin-Pkw. Deshalb müssen Fahrverbote für alle Diesel-Fahrzeuge gelten, die den Euro 6 Grenzwert nachgewiesenermaßen nicht auf der Straße einhalten. Nur Fahrzeuge, die nachweislich die Grenzwerte ganzjährig auch im Realbetrieb auf der Straße einhalten, sollen nach Auffassung der DUH zukünftig die Innenstädte befahren dürfen. Reine Software-Veränderungen bei Euro 5+6 Diesel-Fahrzeugen, wie sie Politik und Autoindustrie beim Nationalen Forum Diesel am 2. August 2017 beschlossen haben, sind nach Ansicht der DUH, des Umweltbundesamtes sowie des Verwaltungsgerichts Stuttgart (13 K 5412/15) ungeeignet, um eine ausreichende Absenkung der viel zu hohen Belastung der Luft mit NO_2 in unseren Städten sicherzustellen. Dabei ist es technisch möglich, Euro 5+6 Diesel-Fahrzeuge durch den Austausch der Abgasreinigungsanlage so sauber zu machen, dass diese Fahrzeuge bedenkenlos in die Innenstädte einfahren könnten. Die Kosten für diese Hardware-Lösung belaufen sich auf 1.400 bis 3.300 Euro, die nach Ansicht der DUH vollständig vom Hersteller aufgebracht werden müssten. Nach der Entscheidung des BVerwG sind Fahrverbote für Fahrzeuge der Eurostufe 5 ab September 2019 möglich. Fahrzeuge der Eurostufe 4 und älter können also schon vorher durch Fahrverbote aus den hoch belasteten Bereichen ausgeschlossen werden.

8 Umweltbundesamt Texte 26/2014 Bestandsaufnahme und Wirksamkeit von Maßnahmen der Luftreinhaltung

9 Umweltbundesamt / TREMOD 5.64 / HBEFA 3.3

WEITERE MASSNAHMEN ZUR LUFTREINHALTUNG

Verkehrsmaßnahmen

In Verantwortung des Bundes

- Beendigung der Subvention von Dieselkraftstoff durch eine Anpassung der Energiesteuersätze aller Kraftstoffe nach Kohlenstoffgehalt
- Weiterentwicklung der Umweltzonenregelungen und Einführung einer Blauen Plakette zur Kennzeichnung von Fahrzeugen, die den NO_x Grenzwert der Euro 6 Norm Diesel im realen Betrieb einhalten (Hintergrundpapier Blaue Plakette: http://l.duh.de/hgpblpl)
- Nachrüstprogramm für alle Euro 5/V + 6/VI Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Liefer- und Handwerkerfahrzeuge) auf aktuelle Euro 6/VI SCR-Technologie auf Kosten der Hersteller.
- Einführung eines Sonderinvestitionsprogramms für Ausbau und 100 Prozent elektrischer Verkehr auf der Schiene bis 2030
- Nachrüstprogramm für einen „Sauberen ÖPNV": Verpflichtung und Ertüchtigung der Kommunen, dass bis Ende 2018 alle ÖPNV-Busse entweder über SCR-Katalysator und Partikelfilter verfügen und die Euro VI-Abgaswerte einhalten oder durch Neufahrzeuge Euro VI mit wirksamer Abgasreinigung oder z.B. Erdgasantrieb ersetzt werden.
- Mehr Kapazitäten und effektive Strukturen für Marktüberwachung mit Emissionsmessungen von Fahrzeugen im Realbetrieb

In Verantwortung der Kommunen / der Länder

- Fahrverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge (Pressemitteilung zum Urteil vor dem Verwaltungsgericht Düsseldorf am 13. September 2016: http://l.duh.de/pm130916)
- Nachrüstung aller Busse im Nahverkehr mit im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NO_x-Minderungssystemen (SCRT)
- Keine Ausnahmegenehmigungen für Busse ohne wirksame Abgasreinigung in Umweltzonen
- Umstellung der Taxiflotte auf Umwelttaxis mit Gas-, Benzin-Hybrid- oder Elektroantrieb
- Umstellung der städtischen Fuhrparke auf emissionsarme Fahrzeuge
- Einführung eines Bürgertickets zur Steigerung der Nachfrage des ÖPNV
- Einführung einer City-Maut (Staffelung nach Emissionsverhalten), um den motorisierten Individualverkehr zu beschränken (Rechtsgutachten City-Maut: http://l.duh.de/rgacitymaut)
- Tempolimit 30 km/h in hochbelasteten Straßen bei gleichzeitiger Beibehaltung oder Verbesserung des Verkehrsflusses (www.umweltbundesamt.de/publikationen/wirkungen-von-tempo-30-an-hauptverkehrsstrassen)
- Änderung der Ausschreibungskriterien für einen verbindlichen Einsatz von Baumaschinen und Diesellokomotiven mit Partikelfiltern in Städten
- Reduzierung der Parkraummöglichkeiten, in Verbindung mit einem Ausbau von Park&Ride Plätzen
- Einrichtung von Pförtnerampeln, um die Verkehrsmenge an hochbelasteten Straßen zu regulieren
- Ausbau eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes im gesamten Stadtgebiet

Holzfeuerung

In Verantwortung des Bundes

- Strengere Emissionsgrenzwerte und realitätsnäheres Messverfahren für Öfen und Heizkessel auf europäischer Ebene vorantreiben. Verminderung der Messtoleranzen bei wiederkehrenden Messungen für Heizkessel.
- Staatliche Rahmenbedingungen für die energetische Sanierung von Gebäuden und erneuerbarer Wärme verbessern. Zuschuss für Holzfeuerungsanlangen an Einsatz von wirksamer Emissionsminderungstechnik koppeln.
- Etablierung von ambitionierten Umweltzeichen für Öfen und Heizkessel.

In Verantwortung der Kommunen / der Länder

- Strengere Anforderungen an Kleinfeuerungsanlagen in belasteten Gebieten (auf Grundlage von Landesimmissionsschutzgesetzen, Ländervorordnungen nach § 47 bzw. 49 BImSchG oder Bebauungsplänen): Verpflichtender Einsatz wirksamer Emissionsminderungstechnik bei Holzöfen und -kesseln bis hin zu Nutzungsverboten für bestimmte Anlagentypen.
- Verkürzung der in der 1. BImSchV vorgesehenen Übergangsfristen für alte Feuerungsanlagen.
- Informationskampagnen zur richtigen Nutzung von Öfen. Unterstützung von Bürgern, die von Rauch und Geruch betroffen sind: Bekämpfung von Brennstoffmissbrauch und Durchsetzung von geltendem Recht mit effektiven Kontrollmaßnahmen und Sanktionen.

IHR WEG ZUR SAUBEREN LUFT

Leiden Sie unter schlechter Luft?

JA → Gibt es einen Luftreinhalteplan in Ihrer Stadt?

NEIN → ☺

Gibt es einen Luftreinhalteplan in Ihrer Stadt?

WEIß ICH NICHT → Informieren Sie sich hier: http://gis.uba.de/website/umweltzonen/lrp.php

JA → Werden Luftqualitätsgrenzwerte überschritten?

NEIN → Werden Luftqualitätsgrenzwerte überschritten?

Werden Luftqualitätsgrenzwerte überschritten?

WEIß ICH NICHT → Informieren Sie sich hier: www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung/aktuelle-luftdaten

JA → Fordern Sie die Fortschreibung und Einhaltung des Luftreinhalteplans.

NEIN → Beantragen Sie eine Ausbreitungsrechnung → 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: http://gis.uba.de/website/umweltzonen/lrp.php

Verweigert die Behörde ein Handeln?

JA → Die DUH berät Sie gerne: muenster@duh.de → Legen Sie Klage vor dem Verwaltungsgericht, bis zum EuGH ein

NEIN → ☺

EU-Recht vor nationalem Recht

Luftreinhalteplan muss umgesetzt werden

ENDLICH SAUBERE LUFT!

☺

KLAGEN WEGEN ÜBERSCHREITUNG DER LUFTQUALITÄTSGRENZWERTE – ÜBERSICHT

Stadt	-Verfahren	Beklagte	Gericht	Überschreitung NO_2 (40 µg/m³) 2017	Urteil vom
Aachen	Verwaltungs-	Bezirksregierung Köln	VG Köln	46 µg/m³	
Backnang	Verwaltungs-	Regierungspräsidium Stuttgart	VG Backnang	53 µg/m³	
Berlin	Verwaltungs-	Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	VG Berlin	49 µg/m³)	
Bonn	Verwaltungs-	Bezirksregierung Köln	VG Köln	48 µg/m³	
Bochum	Verwaltungs-	Bezirksregierung Arnsberg	VG Gelsenkirchen	51 µg/m³	
Darmstadt	Verwaltungs-	Hessisches Ministerium für Umwelt	VG Wiesbaden	72 µg/m³	BVerwG Leipzig 05.10.2013 (4 K 165/12.WI(1))
Dortmund	Verwaltungs-	Bezirksregierung Arnsberg	VG Dortmund	50 µg/m³	
Düren	Verwaltungs-	Bezirksregierung Köln	VG Aachen	58 µg/m³	
Düsseldorf	Verwaltungs-	Bezirksregierung Düsseldorf	VG Düsseldorf	56 µg/m³	VG Düsseldorf 13.09.2016 (3 K 7695/15) BVerwG Leipzig 22.02.2018 (BVerwG 7 C 26.16)
Essen	Verwaltungs-	Bezirksregierung Düsseldorf	VG Gelsenkirchen	50 µg/m³	
Esslingen	Verwaltungs-	Regierungspräsidium Stuttgart	VG Stuttgart	48 µg/m³	
Frankfurt	Verwaltungs-	Hessisches Ministerium für Umwelt	VG Wiesbaden	54 µg/m³	
Gelsenkirchen	Verwaltungs-	Bezirksregierung Münster	VG Münster	46 µg/m³	
Halle (Saale)	Verwaltungs-	Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie Sachsen-Anhalt	VG Halle	43 µg/m³	
Hannover	Verwaltungs-	Stadt Hannover	VG Hannover	48 µg/m³	
Heilbronn	Verwaltungs-	Regierungspräsidium Stuttgart	VG Stuttgart	55 µg/m³	
Kiel	Verwaltungs-	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung	Schleswig-Holsteinisches VG	56 µg/m³	

KLAGEN WEGEN ÜBERSCHREITUNG DER LUFTQUALITÄTSGRENZWERTE – ÜBERSICHT

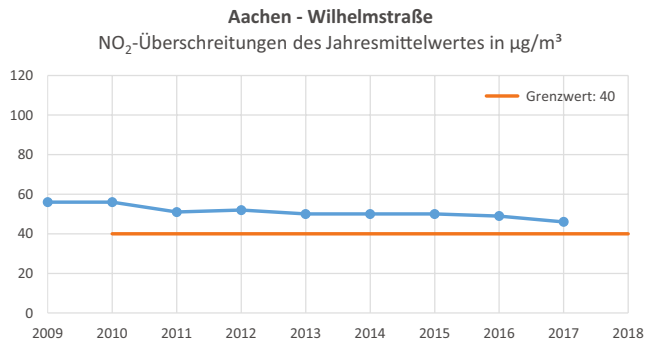
Stadt	-Verfahren	Beklagte	Gericht	Überschreitung NO_2 (40 µg/m³) 2017	Urteil vom
Köln	Verwaltungs-	Bezirksregierung Köln	VG Köln	62 µg/m³	
Limburg	Voll-streckungs-*	Hessisches Ministerium für Umwelt	VG Wiesbaden	58 µg/m³	VG Wiesbaden 30.06.2015 (4 K 97/15.WI(2))
Ludwigsburg	Verwaltungs-	Regierungspräsidium Stuttgart	VG Stuttgart	51 µg/m³	
Mainz	Verwaltungs-	Landeshauptstadt Mainz	VG Mainz	48 µg/m³	
Marbach	Verwaltungs-	Regierungspräsidium Stuttgart	VG Marbach	55 µg/m³ (2016)	
München	Voll-streckungs-	Bay. Staatsministerium für Umwelt	Bay. VG München	78 µg/m³	EuGH 25.07.2008 (M 1 K 12.1046) VG München 09.10.2012 (22 BV 12.2450) VG München Beschluss 29.06.2016 (M 1 V 15.5203) BayVGH Beschluss 16.02.2017 (22 C 16.1427) Zwangsgeldfestsetzung (M 19 X 17.3931)
Offenbach	Verwaltungs-	Hessisches Ministerium für Umwelt	VG Wiesbaden	48 µg/m³	VG Wiesbaden 30.06.2015 (4 K 1178/13.WI(V))
Paderborn	Verwaltungs-	Bezirksregierung Detmold	VG Minden	46 µg/m³	
Reutlingen	Verwaltungs-	Regierungspräsidium Tübingen	VG Sigmaringen	60 µg/m³	VG Sigmaringen 22.10.2014 (1 K 154/12) VG Sigmaringen Beschluss 24.11.2016 (1 K 5134/15)
Stuttgart	Verwaltungs-	Regierungspräsidium Stuttgart	VG Stuttgart	73 µg/m³	VG Stuttgart 19.07.2017 (13 K 5412/15) BVerwG Leipzig 22.02.2018 (BVerwG 7 C 30.17)
Wiesbaden	Verwaltungs-	Hessisches Ministerium für Umwelt	VG Wiesbaden	50 µg/m³	VG Wiesbaden 10.10.2011 (4 K 757/11.WI)

* Wo bereits vollstreckbare Titel/rechtskräftige Urteile bestehen, diese aber nicht umgesetzt werden, hat die DUH einen Antrag auf Androhung eines Zwangsgeldes gestellt.

© rcfotostock/Fotolia.com

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

An beiden Verkehrsmessstationen (Wilhelmstraße 50 µg/m³ und Adalbertsteinweg 47 µg/m³) in Aachen werden die Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid seit Jahren überschritten. Die Emissionen sind hauptsächlich dem Verkehr zuzuordnen (Anteil an NO_x-Emissionen 72,2%). Darunter haben Pkw (35,3%) und schwere Nutzfahrzeuge und Busse (47,2%) den größten Anteil. Daneben spielen nicht genehmigungsbedürftige Feuerungsanlagen für die NO_x-Emissionen eine Rolle (22,5%).

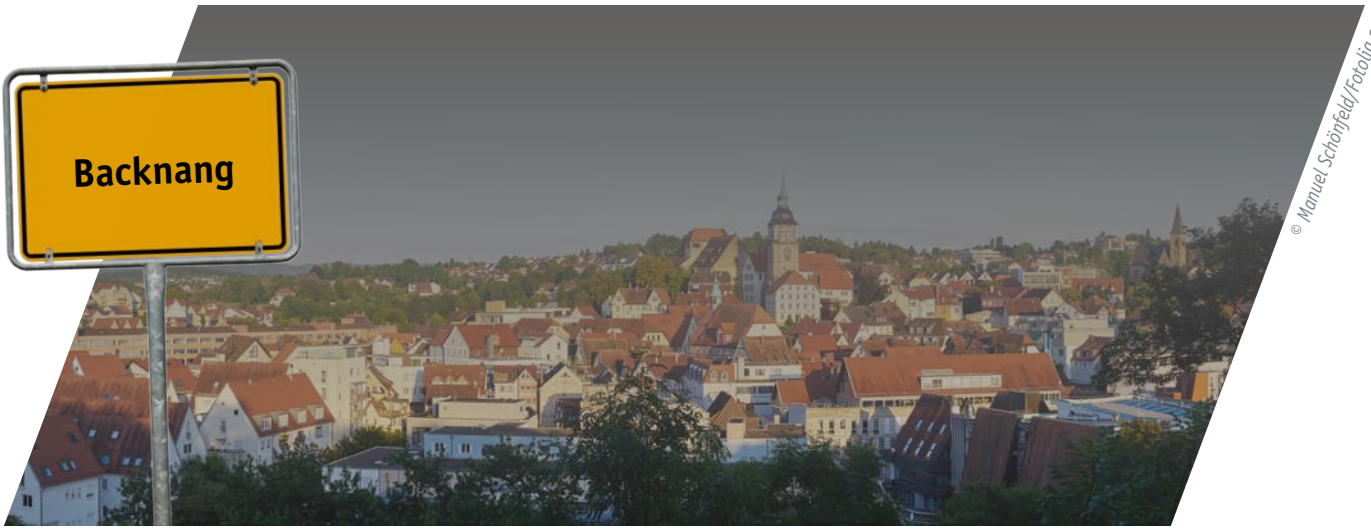


WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

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 Prozent bei PM_{10}-Emissionen und 14 Prozent 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 1. Oktober 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. Am 6. Februar 2015 beantragte die DUH, den Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte enthält. Weil mit der vorliegenden Fortschreibung mit einer Grenzwerteinhaltung erst deutlich nach 2020 zu rechnen ist, legte die DUH am 17. November 2015 Klage ein. Am 8. Juni 2018 hat das VG Aachen in dieser Sache entschieden und die Bezirksregierung Köln dazu verurteilt, Diesel-Fahrverbote unverzüglich in ihren Luftreinhalteplan aufnehmen und bis zum 1. Januar 2019 umsetzten.

WAS KANN DIE STADT TUN?

Neben den bereits vorgeschlagenen Maßnahmen muss sich die Luftreinhalteplanung in Aachen auf folgende Bereiche konzentrieren. Die nun umgesetzte Umweltzone endet am Außenring und deckt nicht den kompletten Überschreitungsbereich (Haaren, Eilendorf), bzw. den Talkessel ab. Die zum 1. Februar 2016 in Kraft getretene Umweltzone sollte ausgeweitet werden, um ihre volle Wirkung entfalten zu können. Der Zustand der Busflotte im öffentlichen Nahverkehr ist ausgesprochen unbefriedigend: 2014 entsprachen nur 60 Prozent der ASEAG-Flotte Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5 und Euro 6 und 80 Prozent der Busse waren mit Rußpartikelfilter ausgestattet. Anstatt der geplanten jährlichen Anschaffung von 20 Bussen im Zeitraum 2015 bis 2017 sind im Jahr 2015 keine und in 2016 lediglich 14 neue Diesel-Busse in Betrieb genommen worden. Viele Busse fahren weiterhin ohne grüne Plakette durch das Stadtgebiet, weil die Stadt Ausnahmegenehmigungen erteilt, die eigentlich nur zur Abdeckung von Spitzenverkehrsleistungen im Schülerverkehr gelten. Eine Nachrüstung aller in Aachen verkehrender ÖPNV- und Reisebusse mit einem im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NO_x-Filtersystem (SCRT) kann die von diesen Fahrzeugen ausgehende Luftbelastung kurzfristig massiv verringern.



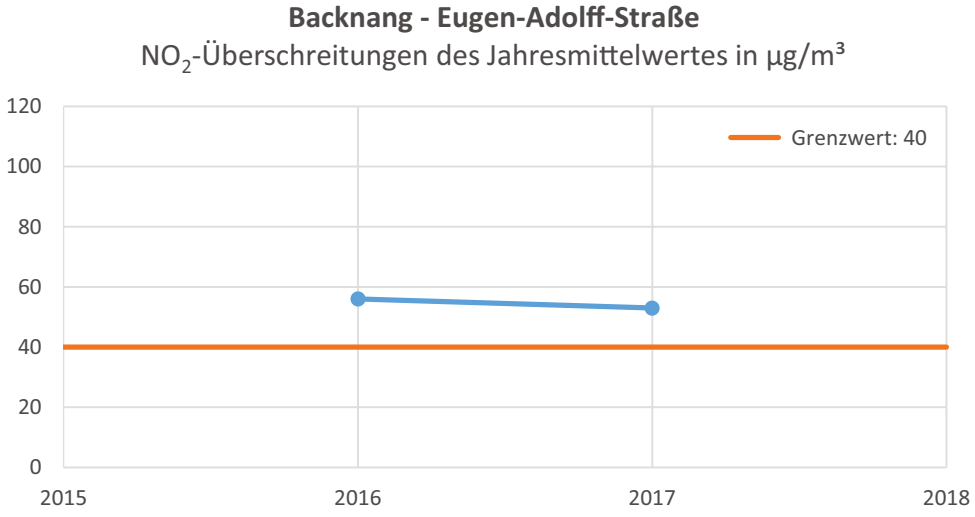
© Manuel Schönfeld/Fotolia.com

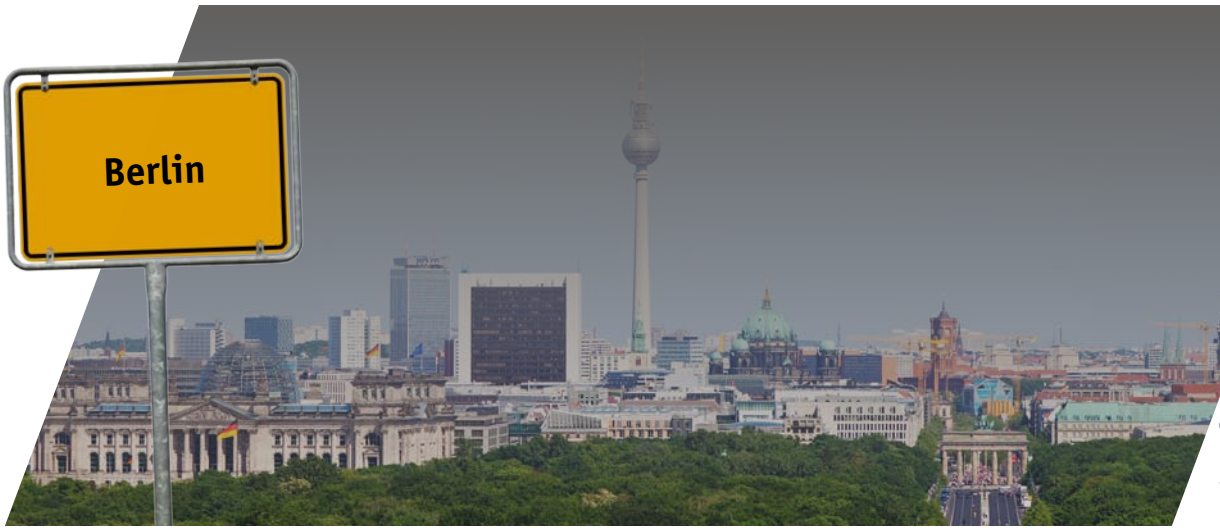
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

An der Eugen-Adolff-Straße wurde im Jahr 2016 eine Spot-Messstation installiert, um die NO_2-Belastung zu messen. Der Jahresmittelwert betrug 56 µg NO_2/m^3.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Obwohl der Grenzwert für NO_2 im Jahresmittel von 40 µg/m³ deutlich überschritten wurde, ist kein Luftreinhalteplan für Backnang geplant. Auch außerhalb der Luftreinhalteplanung gibt es keine konkreten Projekte, lediglich die Absicht, Projekte zur Förderung aus dem Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt" anzumelden. Aufgrund dieser Untätigkeit hat die DUH am 29. März 2018 Klage gegen das Land Baden-Württemberg eingereicht.

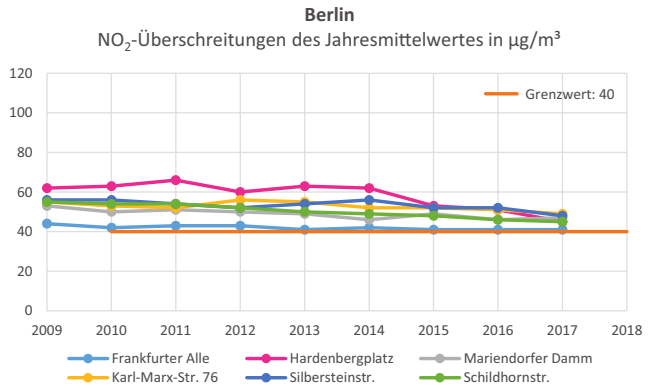




© Thomas Wolf, www.foto-tw.de (verändert: Foto übertragen) https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode https://de.wikipedia.org/wiki/Berlin#/media/File:Cityscape_Berlin.jpg

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 sind 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 Prozent an der PM_{10}-Belastung.



WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Der Senat hat den aktuell geltenden Luftreinhalteplan 2011–2017 am 18. Juni 2013 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 deutlich 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 am 2. Juni 2016 Klage beim Verwaltungsgericht Berlin eingelegt. Am 9. Oktober 2018 hat das Verwaltungsgericht Berlin entschieden, dass Diesel-Fahrverbote für Fahrzeuge bis Abgasnorm Euro 5 zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxid (NO_2)-Grenzwerte bis zum 31. März 2019 in den Luftreinhalteplan aufgenommen und umgesetzt werden müssen.

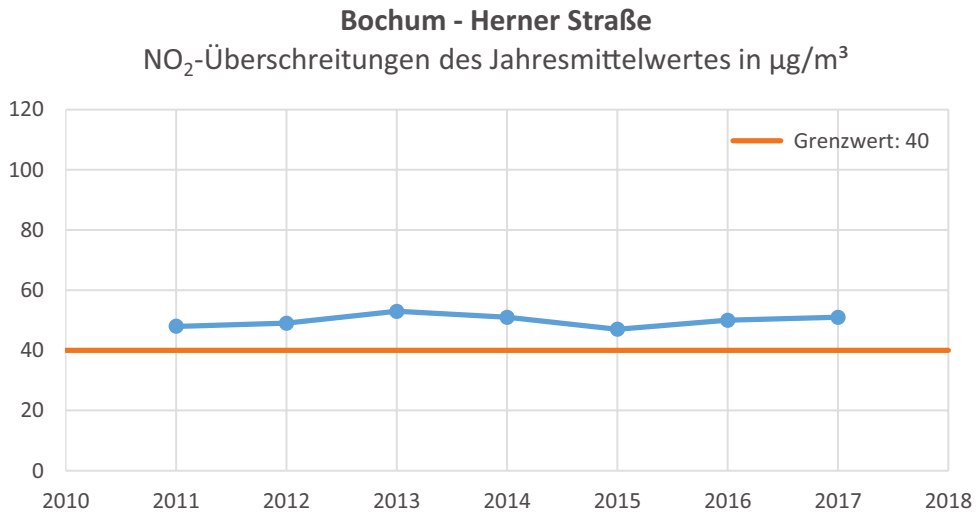
© reeel/Fotolia.com

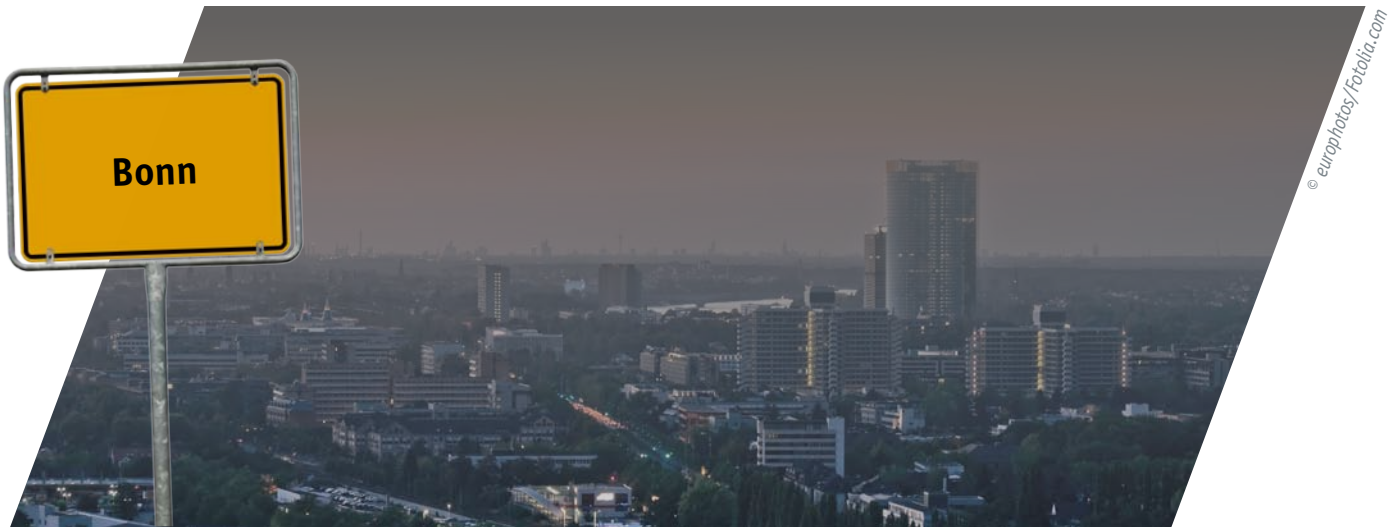
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wurde wie in den Vorjahren auch im Jahr 2016 an der Messstation Herner Str. (50 µg/m³) überschritten. Der Straßenverkehr stellt mit ca. 64 Prozent die wesentliche Quelle für die NO_2-Belastung dar.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Es gilt der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Ost in der Fassung von 2011. Eine Fortschreibung des Plans ist laut Bezirksregierung Arnsberg derzeit nicht angedacht. In Anbetracht der Grenzwertüberschreitung sieht die DUH dies allerdings als dringend notwendig an.





© europhotos/Fotolia.com

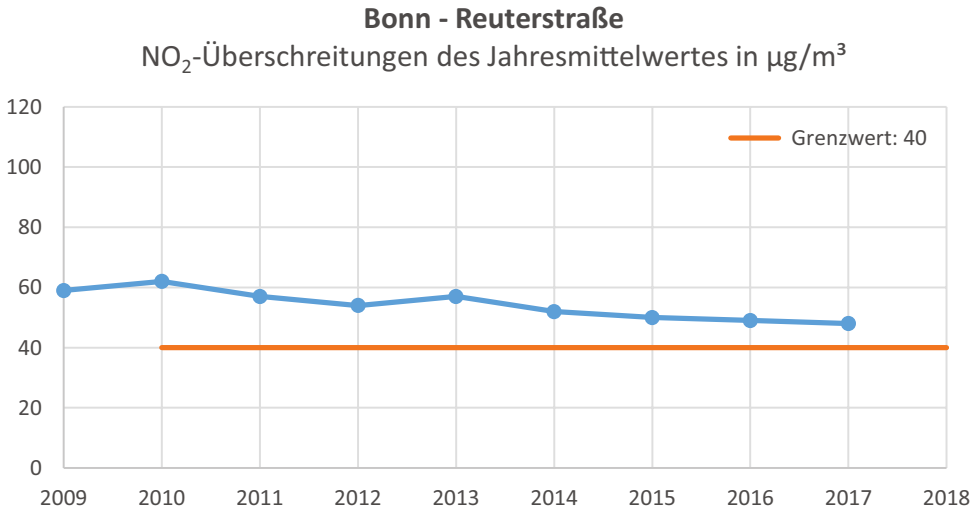
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wurde wie in den Vorjahren auch im Jahr 2016 an den Messstationen Bornheimer Str. (41 µg/m³) und Reuterstraße (49 µg/m³) überschritten. Der Straßenverkehr stellt mit ca. 38 Prozent 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 Grenzwerteinhaltung sicherzustellen. Für das Jahr 2015 wurde eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans angekündigt, die sich jedoch stark verzögerte. Die DUH beantragte daher mit Schreiben vom 13. August 2015 bei der Bezirksregierung Köln die Fortschreibung dieses Plans. Aufgrund ausbleibender Reaktion durch die zuständige Bezirksregierung hat die DUH im November 2015 Klage vor dem Verwaltungsgericht Köln eingereicht. Diese wird am 8. November 2018 verhandelt.

Mittlerweile liegt ein Entwurf zur Öffentlichkeitsbeteiligung aus. Bis Ende November 2018 können Verbände und Privatpersonen Hinweise und Anträge per E-Mail an die zuständige Abteilung schicken: www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/luftreinhalteplaene/index.html



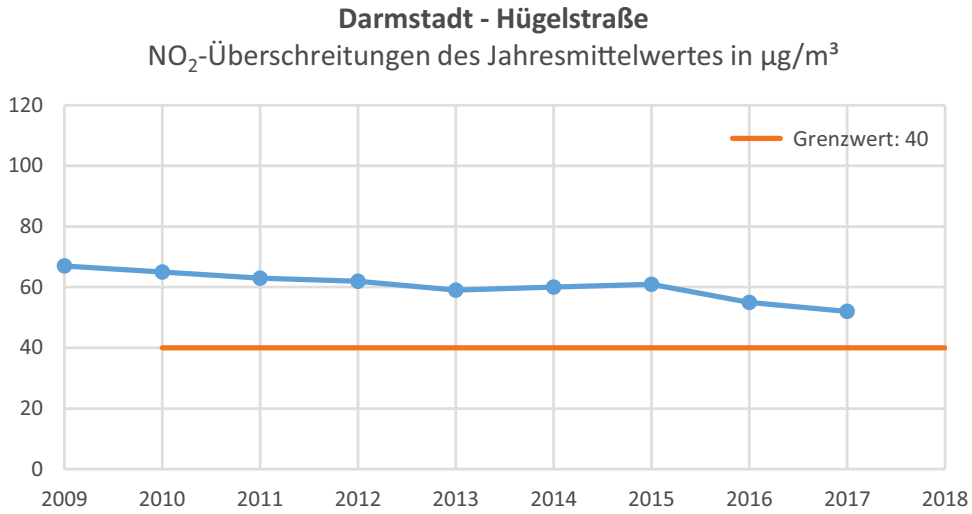
© greenpapillon/Fotolia.com

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2-Jahresmittelwert wird an der Messstation Darmstadt-Hügelstraße seit Jahren überschritten. Der Verkehr ist mit 75 Prozent 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 nach dem vorliegenden Luftreinhalteplan an der Hügelstraße erst im Jahr 2021 eingehalten werden können. Im Jahr 2017 wurde eine neue Messstelle „Hügelstraße 26" eingerichtet, die einen Messwert von 72 µg/m³ ermittelt. Das ist der dritthöchste offizielle Messwert in ganz Deutschland.

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 eingelegt. 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 darüber hinaus das Klagerecht für Umweltverbände mit diesem Urteil erheblich aus. Seit September 2015 gilt die 2. Fortschreibung des Plans. Weil dieser jedoch keine ausreichenden Maßnahmen enthält, 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 erhoben. 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 wurde die Klage des VCD um die DUH als weiteren Kläger erweitert. Das Gericht wird über die Klage voraussichtlich am 21. November 2018 entscheiden.



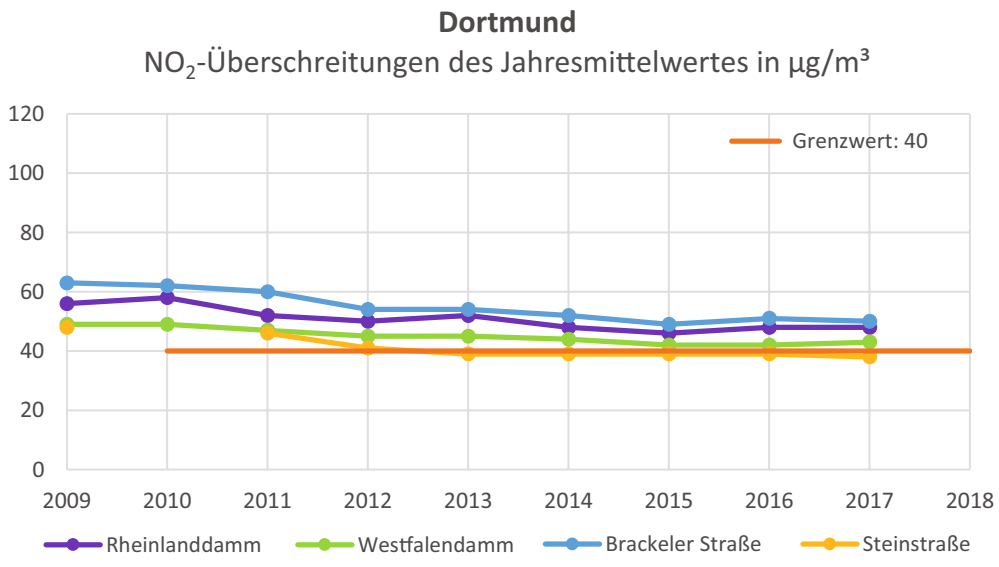
© Marc Jedamus/Fotolia.com

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2-Jahresmittelwert wird an den Messstationen Rheinlanddamm. Westfalendamm und Brackeler Straße nach wie vor deutlich überschritten. Mit rund 50 Prozent leisten Quellen des lokalen Kfz-Verkehrs den höchsten Beitrag an der NO_x-Belastung. Auch die Beiträge aus Quellen aus dem Hausbrand und Kleinfeuerungen sind mit max. 5 Prozent nicht mehr zu vernachlässigen.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Ost ist seit 2011 in Kraft. Die darin enthaltenen Maßnahmen reichen nicht aus, um die Grenzwerte so schnell wie möglich einzuhalten. Die Deutsche Umwelthilfe hatte daher bereits im August 2017 bei der zuständigen Bezirksregierung Arnsberg nachgefragt, welche zusätzlichen Maßnahmen in Dortmund ergriffen werden. Eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans sei derzeit nicht erforderlich, so die Antwort. Der 2018 erarbeitete Masterplan enthält Maßnahmen, die über das Sofortprogramm Saubere Luft der Bundesregierung gefördert werden. Diese sind jedoch auf eine langfristige Wirkung angelegt. Weil die Grenzwerte für NO_2 aber bereits seit mehr als sieben Jahren überschritten werden, hat die DUH nun Klage eingereicht.



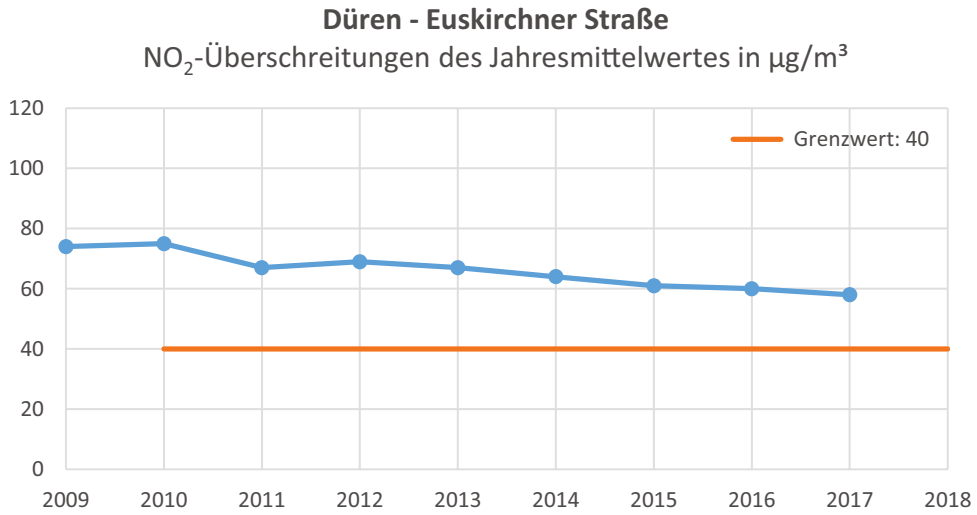
© mdo (https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Annakirmes2.jpg), Veränderung: Foto überlagert, „Annakirmes2“, https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode

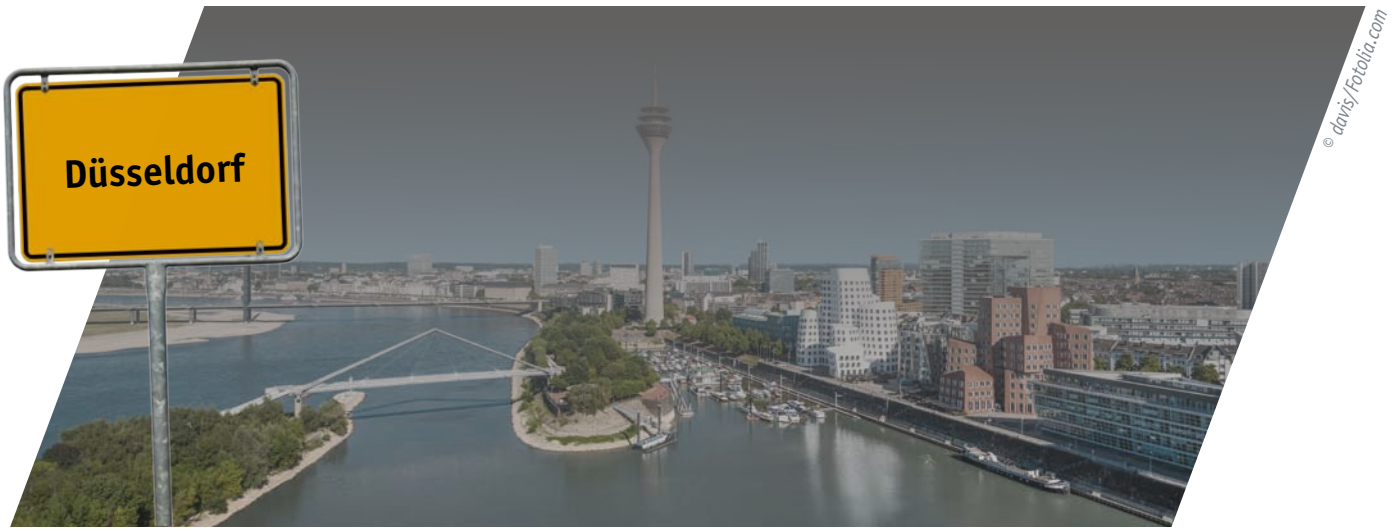
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2-Jahresmittelwert wurde in 2017 an der Messstation Euskirchener Straße mit 58 µg/m³ um fast 50 Prozent überschritten. Der Verkehr und die Industrie haben die größten Anteile an den NO_x-Gesamtemissionen. Vor allem die schweren Nutzfahrzeuge (ohne Busse) sorgen am Hotspot Euskirchener Straße für schmutzige Luft.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Der aktuell geltende Luftreinhalteplan von 2013 prognostizierte eine Einhaltung der Grenzwerte im Kalenderjahr 2015. Obwohl dies nicht erreicht werden konnte, werden weitere Luftreinhaltemaßnahmen, z.B. die Einführung einer Umweltzone weiterhin abgelehnt und es ist derzeit auch keine Fortschreibung des Plans vorgesehen. Daher hat die DUH im März 2018 Klagen gegen das Land Nordrhein-Westfalen eingereicht.

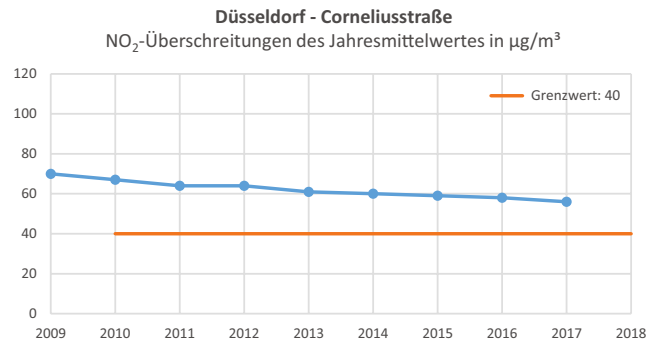




© davis/Fotolia.com

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Den größten Anteil an den NO_x-Emissionen mit rund 46 Prozent 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. Eine Grenzwerteinhaltung wird erst nach dem Jahr 2020 erwartet. 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 Diesel-Fahrzeuge 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. Das Land NRW hat Sprungrevision zum Bundesverwaltungsgericht Leipzig eingereicht, um die Frage der Verpflichtung zur Anordnung von Fahrverboten für Diesel-Fahrzeuge im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans prüfen zu lassen. Das BVerwG forderte mit Urteil vom 27.Februar 2018, das Land Nordrhein-Westfalen auf Maßnahmen zur Begrenzung der von Dieselfahrzeugen ausgehenden Emissionen zu prüfen. Stellen sich Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge dabei als die einzig geeignete Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der NO_2-Grenzwerte heraus, sind diese – unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit – in Betracht zu ziehen und entsprechend umzusetzen. Am 21. Juni 2018 reichte die DUH einen Antrag auf Zwangsvollstreckung gegen das Land Nordrhein-Westfalen beim Verwaltungsgericht Düsseldorf ein, um die Umsetzung des bereits ergangenen Urteils des Verwaltungsgerichts Düsseldorf aus dem Jahr 2016 durchzusetzen. Am 6. September 2018 wurde dieser jedoch abgelehnt, woraufhin die DUH Beschwerde bei Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen in Münster eingereicht hat. Das von der DUH erstrittene Urteil für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans und das Ergreifen schnellstmöglicher wirksamer Maßnahmen für die „Saubere Luft" ist weiterhin gültig und durch das Land NRW umzusetzen.

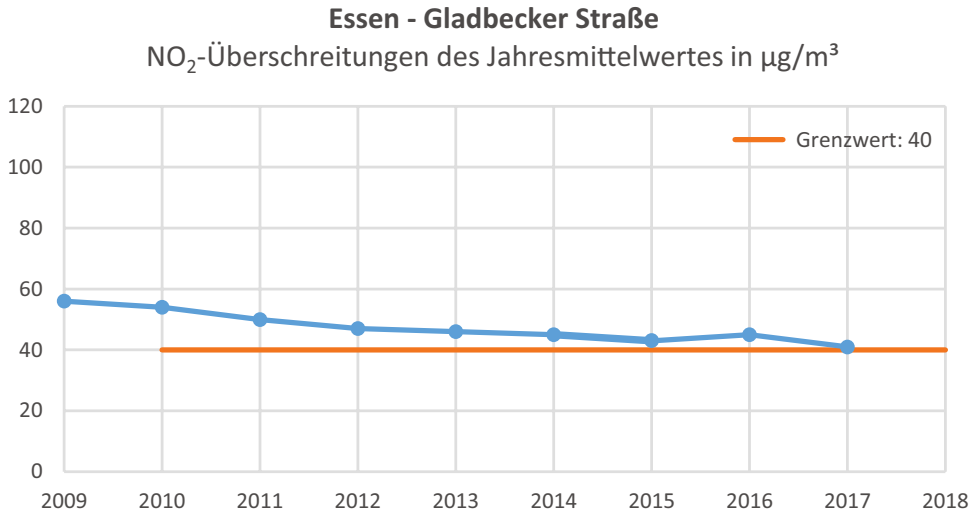
© anweber/Fotolia.com

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 mit bis zu 74 Prozent, je nach Messstation. Die Industrie leistet den drittgrößten Beitrag an der NO_x-Gesamtbelastung.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet Teilplan West gilt seit dem 15. Oktober 2015. Eine Grenzwerteinhaltung wird erst nach dem Jahr 2020 erwartet. Die DUH hat daher im November 2015 Klage gegen das Land Nordrhein-Westfalen eingelegt. Am 18. September 2018 wurde der Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Ruhr, Teilplan West für die Stadt Essen vorgestellt. Der aktuelle Entwurf sieht eine flächendeckende Grenzwerteinhaltung nicht vor dem Jahr 2021 vor und geht dabei schon von sehr optimistischen Annahmen aus.



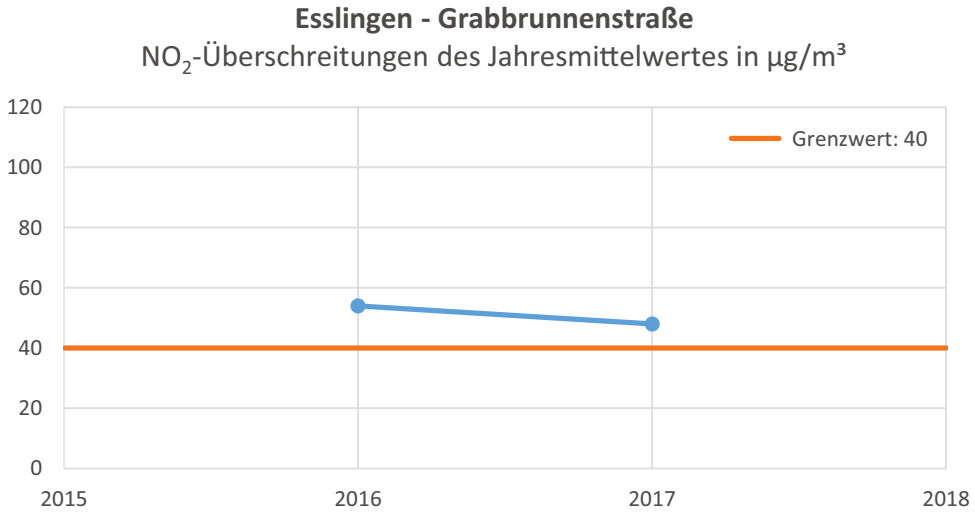
© Pixabay

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

In Esslingen wurde der NO_2-Jahresmittelwert an der Grabbrunnenstraße mit 48 µg/m³ in 2017 weiterhin überschritten. Daher muss das Regierungspräsidium Stuttgart einen Luftreinhalteplan erarbeiten, der bis Ende 2018 fertiggestellt werden soll.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Die Stadt Esslingen am Neckar erhielt den Förderbescheid für die Entwicklung eines kommunalen Masterplans zur Verbesserung der Luftqualität. Mit dem beantragten und in vollem Umfang zugesagten Fördervolumen von 60.500 Euro wird Anfang 2018 mit der Erarbeitung eines kommunalen Masterplans „Green City Plan Esslingen am Neckar" zur Luftreinhaltung begonnen. Bis Mitte 2018 soll der Masterplan für Esslingen vorliegen. Die darin vorgesehenen Maßnahmen mit den Schwerpunkten Digitalisierung und Elektrifizierung des Verkehrs werden nicht geeignet sein, um die Grenzwerte kurzfristig einzuhalten. Deshalb hat die DUH im März 2018 Klage gegen das Land Baden-Württemberg eingereicht.



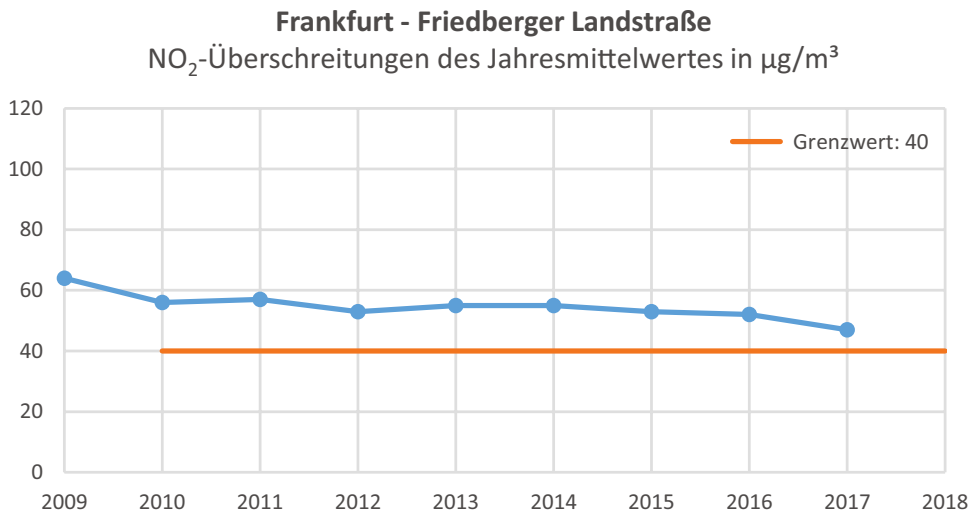
© Dirk Vonten/Fotolia.com

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 Prozent. 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, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz 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. Das Verwaltungsgericht Wiesbaden hat am 05. September 2018 entschieden, dass in Frankfurt ab 1. Februar 2019 flächendeckende zonale Diesel-Fahrverbote für Dieselfahrzeuge einschließlich der Abgasnorm Euro 4 eingeführt und umgesetzt werden müssen. Bis September 2019 muss dies auf Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5 ausgeweitet sein.



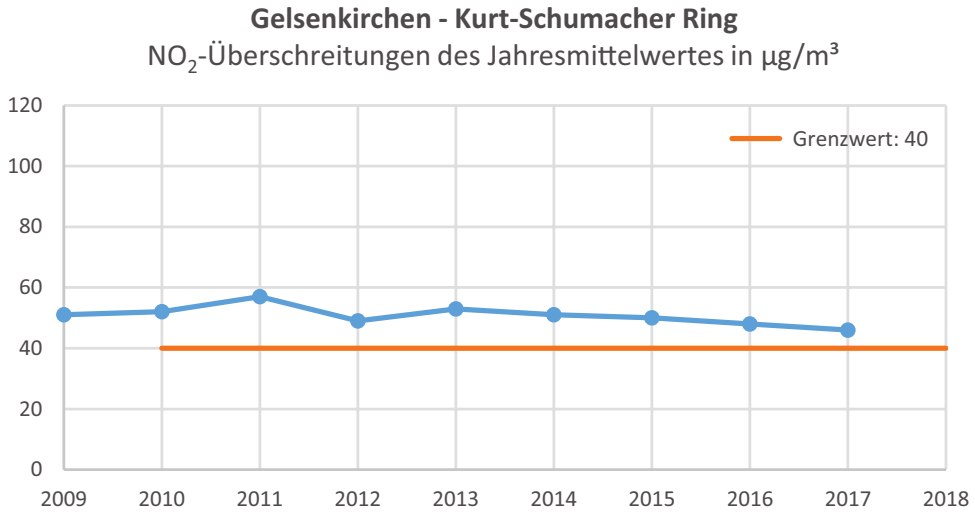
© Thomas Robbin (Veränderung: Foto übertagert)
https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/a4/
Gelsenkirchen_aug2004_002.jpg

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 Straßenverkehr mit ca. 49 Prozent. Ebenfalls relevant ist die Gebäudeheizung mit im Mittel 5 Prozent, wobei dieser Anteil tendenziell 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 NO_2-Grenzwerteinhaltung wird nach dem Jahr 2020 erwartet. Der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Nord wird derzeit überarbeitet.



© kbono/Fotolia.com

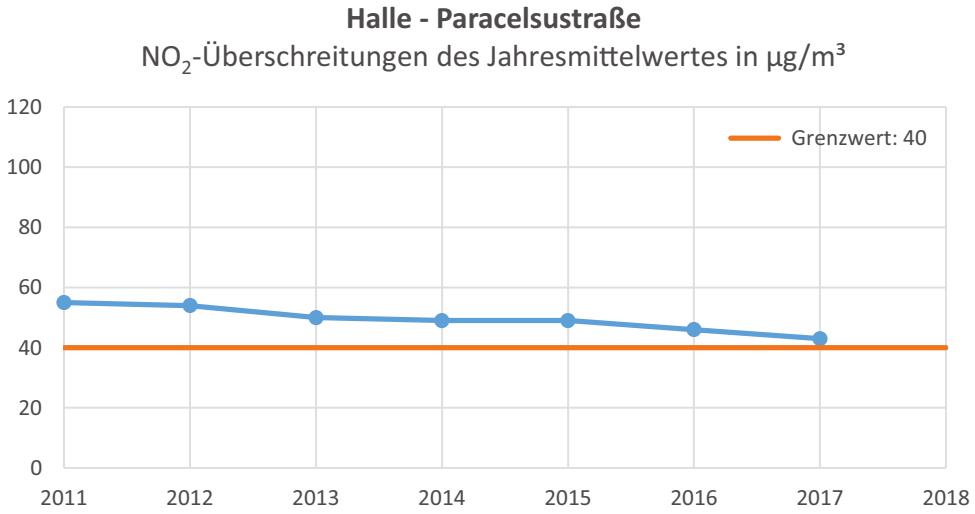
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

An der verkehrsnahen Messstation Paracelsusstraße wird der Jahresmittelwert für NO_2 deutlich überschritten. Den größten Anteil an der Schadstoffbelastung hat der lokale Straßenverkehr, allen voran Diesel-Fahrzeuge.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Der Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Halle (Saale) trat im Mai 2011 in Kraft. Der Plan sah im Wesentlichen die stufenweise Einführung einer Umweltzone vor. In Kombination mit den sonstigen Maßnahmen wurde prognostiziert, dass der Immissionsgrenzwert für NO_2 bis spätestens 31. Dezember 2014 eingehalten wird. Aufgrund der anhaltenden Grenzwertüberschreitung muss der Luftreinhalteplan dringend fortgeschrieben werden. Das Ingenieurbüro Lohmeyer hat im Juni 2017 Minderungspotenziale für verschiedene Maßnahmen ermittelt.

Die Betrachtung der Wirksamkeit der Maßnahmen basiert jedoch auf alten, mittlerweile überholten Emissionsfaktoren. Ein Entwurf für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans müsste aber auf diesen neuen, im April dieses Jahres vom Umweltbundesamt veröffentlichten Werten basieren. Die Minderungseffekte werden damit sicher geringer ausfallen. Wann mit einer Einhaltung der Grenzwerte zu rechnen ist, wird im Gutachten nicht konkretisiert. Seit Veröffentlichung des Gutachtens wurde keine Öffentlichkeitsbeteiligung für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans eingeleitet. Da also weder die entsprechend als geeignet angesehenen Maßnahmen ergriffen wurden noch für das Jahr 2018 die Einhaltung der Luftqualitätswerte angestrebt wird, hat die DUH im November 2017 Klage gegen das Land Sachsen-Anhalt eingereicht.



© jonsyo/Fotolia.com

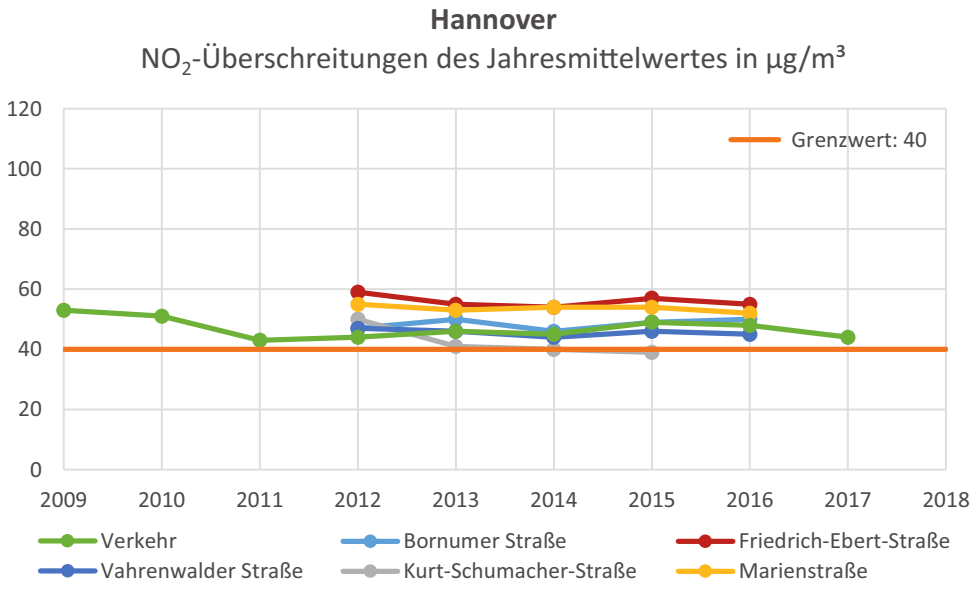
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

An allen verkehrsnahen Messstationen im Ballungsraum Hannover wird der Jahresmittelgrenzwert für NO_2 deutlich überschritten. Den größten Anteil an der Stickoxid-Belastung hat der lokale Kfz-Verkehr. Rund 80 Prozent der NO_2-Emissionen der Kraftfahrzeuge stammen aus Dieselfahrzeugen, davon haben Diesel-Pkw einen Anteil von 50 Prozent.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Der Luftqualitätsplan Hannover wurde im Mai 2011 aktualisiert. In der 1. Fortschreibung wird prognostiziert, dass sich die Überschreitung des NO_2-Jahresmittelgrenzwertes im Jahr 2015 auf die drei Straßenabschnitte Friedrich-Ebert-Straße, Göttinger Straße und Bornumer Straße beschränken wird. Weil die Schadstoffbelastung jedoch ein weiträumigeres Gebiet umfasst, wird der Luftqualitätsplan gegenwärtig aktualisiert. Ein erster Entwurf wurde im April 2017 vorgelegt. Kernpunkte darin sind die Schaffung einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, die Etablierung eines emissionsfreien Warenlieferverkehrs in der Stadt, Verflüssigung des Autoverkehrs, der Ausbau des Radverkehrs und die Modernisierung des städtischen Fuhrparks.

Die Stadt Hannover prognostiziert, dass mit den bisher laufenden und geplanten Maßnahmen eine Einhaltung des NO_2-Grenzwertes erst nach 2030 eintreten wird. Dies liegt in Hannover auch und gerade an der mangelnden Unterstützung der Landesregierung bei der Luftreinhaltung. Diese weitere Gesundheitsbelastung der Bürgerinnen und Bürger ist in Anbetracht dessen, dass der Grenzwert bereits seit 2010 gilt, nicht länger hinnehmbar. Da also weder die entsprechend als geeignet angesehen Maßnahmen ergriffen wurden noch für das Jahr 2018 die Einhaltung der Luftqualitätswerte angestrebt wird, hat die DUH im November 2017 Klage gegen die Stadt Hannover bzw. das Land Niedersachsen eingereicht.



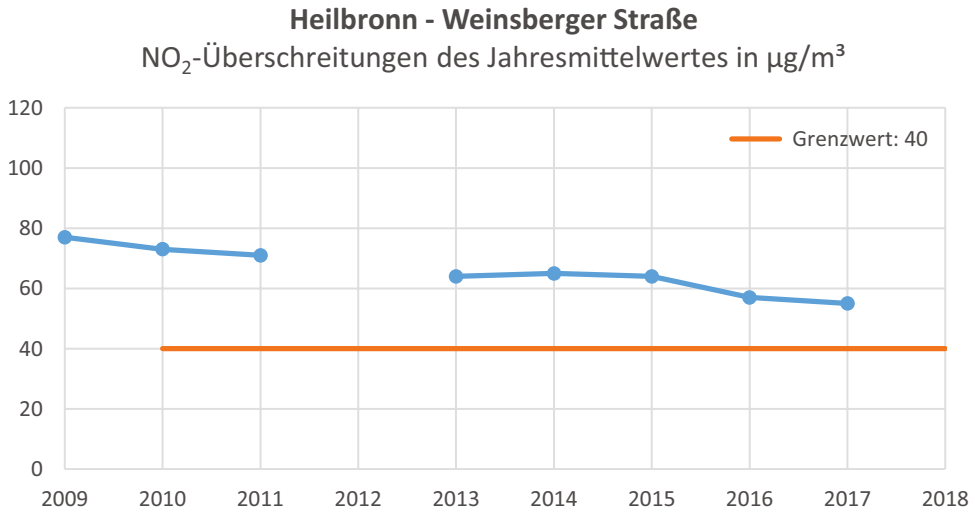
© Manuel Schönfeld/Fotolia.com

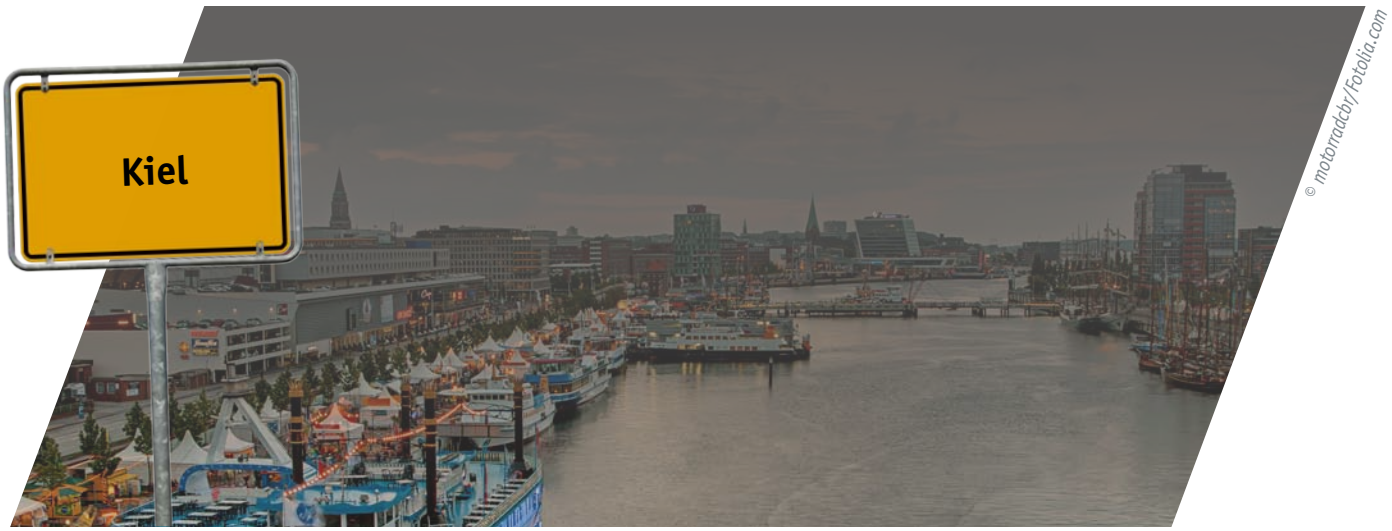
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

An der Heilbronner Weinsberger Straße Ost wird der Grenzwert von 40 µg/m³ für NO_2 im Jahresmittel seit Jahren weit überschritten (2017: 55 µg/m³). Hauptverursacher ist der lokale Kfz- Verkehr.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Im Jahr 2011 wurde der Luftreinhalteplan fortgeschrieben. Darin wird nicht prognostiziert, ob und wann die Grenzwerte mit den genannten Maßnahmen eingehalten werden können. Die festgelegten Maßnahmen sollten lediglich „dazu beitragen", dass mittel- und langfristig die Grenzwerte für NO_2 eingehalten werden. Wann und mit welchen Maßnahmen der Luftreinhalteplan fortgeschrieben wird hat das Regierungspräsidium auf Anfrage nicht mitgeteilt. Daher hat die DUH im März 2018 Klage gegen das Land Baden-Württemberg eingereicht.





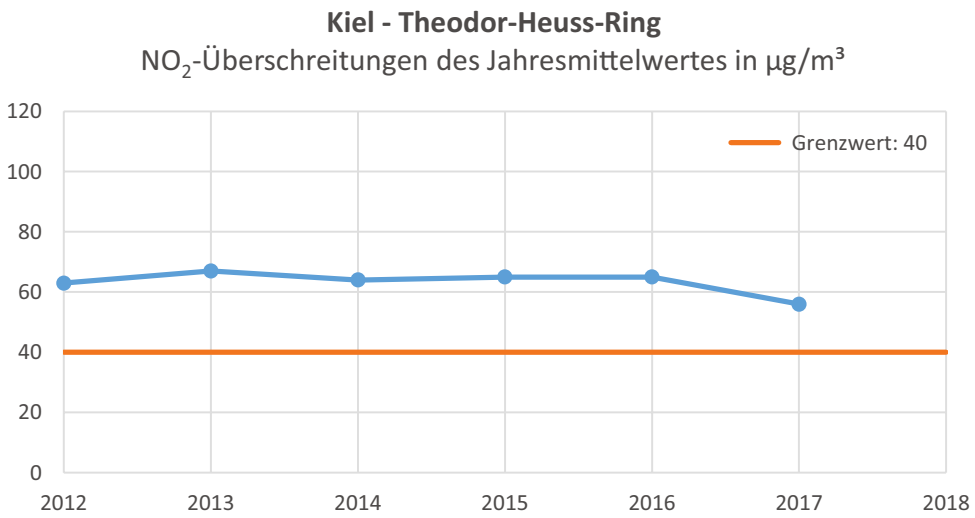
© motorradcbr/Fotolia.com

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2-Jahresmittelgrenzwert wird in Kiel an den Messstationen Bahnhofsstraße und Theodor-Heuss-Ring überschritten. Das Land Schleswig-Holstein hatte eine Fristverlängerung zur Einhaltung des Grenzwertes für den Ballungsraum Kiel bis 31. Dezember 2014 erhalten. Hauptverursacher für die Schadstoffbelastung mit NO_2 in der Luft ist der lokale Kfz-Verkehr.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Der Luftreinhalteplan gilt in seiner Fassung vom März 2009. Das Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes Schleswig-Holstein ist seit 2015 in der Pflicht, einen neuen Luftreinhalteplan zu erarbeiten. Die DUH hatte im August 2017 das zuständige Ministerium aufgefordert, den Plan unverzüglich so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte enthält. Das Ministerium teilte in seiner Antwort nicht mit, welche konkreten Maßnahmen eingeleitet wurden, bzw. geplant sind. Da also für das Jahr 2018 die Einhaltung der Luftqualitätswerte offensichtlich nicht angestrebt wird, hat die DUH im November 2017 Klage gegen das Land Schleswig-Holstein eingereicht.



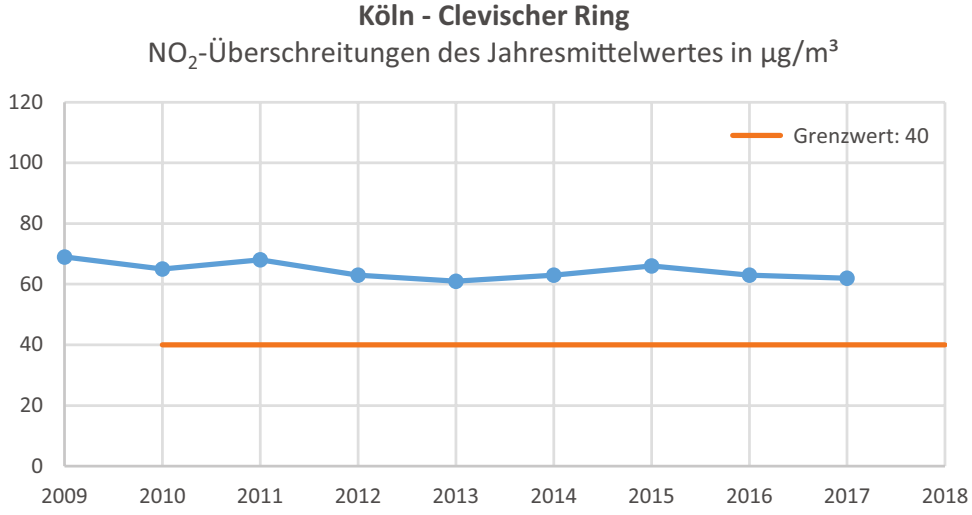
© rcfotostock/Fotolia.com

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 (bis zu 77%).

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 am 17. November 2015 Klage gegen das Land Nordrhein-Westfalen eingereicht. Die Verhandlung ist für den 8. November 2018 angesetzt.



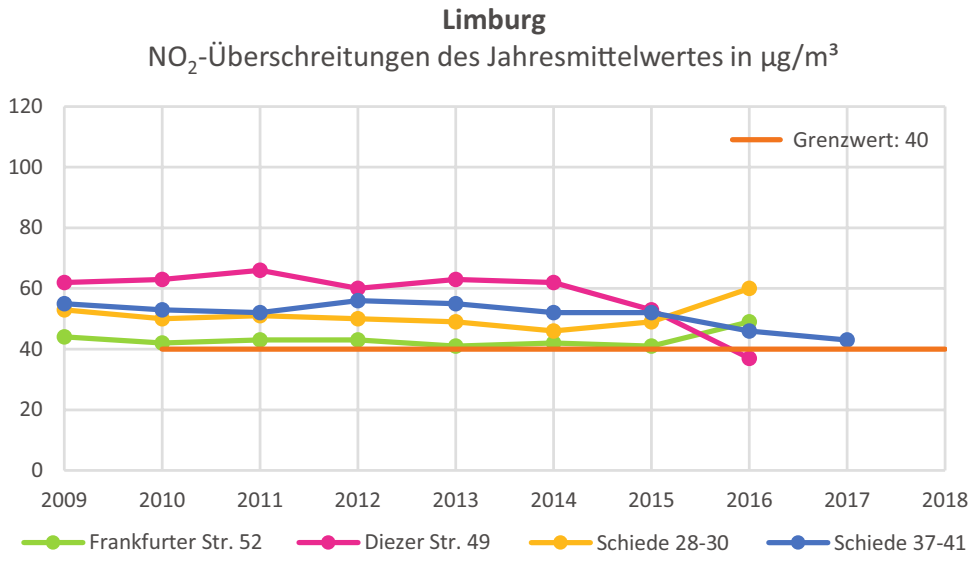
© Bernhard Queisser (Veränderung: Foto übertagert) https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode https://de.wikipedia.org/wiki/Limburg_an_der_Lahn#/media/File:Limburg-an-der-Lahn-a2929714b.jpg

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wird nach wie vor an allen verkehrsnahen Messstationen überschritten. Mit etwa 80 Prozent hat der Kfz-Verkehr den größten Anteil an den NO_x-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/VI-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. Im August 2016 hat die DUH einen Antrag auf Androhung eines Zwangsgeldes gestellt, weil das Urteil nicht umgesetzt wurde. Erst im März 2017 veröffentlichten die Stadt Limburg und das hessische Verkehrsministerium einen Planentwurf, der dann Ende 2017 in Kraft getreten ist. Auch in diesem Luftreinhalteplan fehlen Maßnahmen, die eine schnellstmögliche Einhaltung des seit 2010 geltenden Immissionsgrenzwertes ermöglichen. Daher hat die DUH im Oktober 2018 erneut Klage gegen das Hessische Ministerium für Umwelt erhoben.



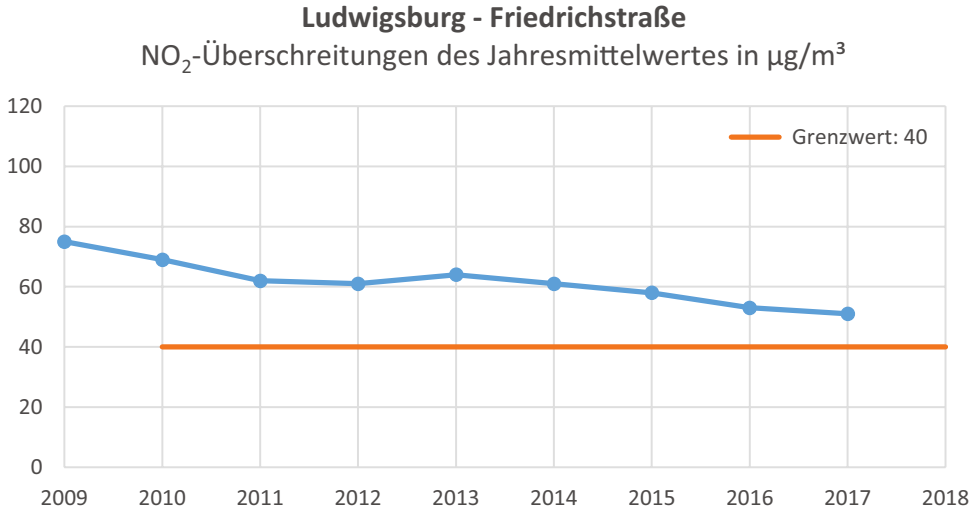
© Manuel Schönfeld/Fotolia.com

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

In Ludwigsburg wird der Grenzwert für NO_2 im Jahresmittel seit Jahren deutlich überschritten (2017: 51 µg/m³). Mit 60 – 70 Prozent hat der städtische Straßenverkehr den größten Anteil an der Schadstoffbelastung.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

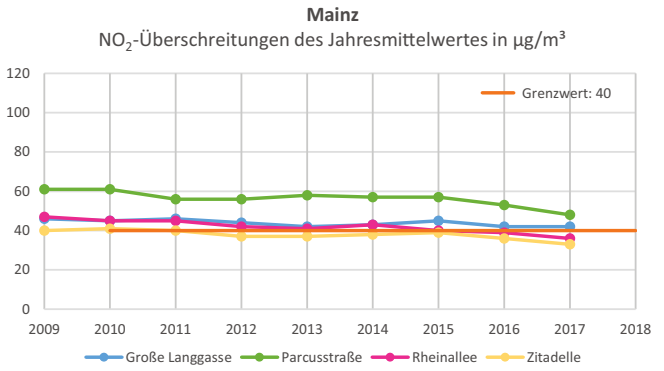
In der Fortschreibung des Luftreinhalteplans aus dem Jahr 2012 wurde nicht prognostiziert, ob und wann die Grenzwerte mit den genannten Maßnahmen eingehalten werden können. Wann und mit welchen Maßnahmen der Luftreinhalteplan fortgeschrieben wird hat das Regierungspräsidium auf Anfrage nicht mitgeteilt. Daher hat die DUH im März 2018 Klage gegen das Land Baden-Württemberg eingereicht.



© Anna Stockhaus-lunac/Fotolia.com

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 Prozent hauptsächlich für die NO_x-Emissionen verantwortlich. 2016 wurden stationäre Stickstoffdioxidmessungen durchgeführt, die zu dem Ergebnis kamen, dass Pkw für mehr als 60 Prozent an den von Fahrzeugen verursachten NO_2-Konzentrationen in der Parcusstraße verantwortlich sind. Rund ein Viertel der NO_2-Konzentrationen werden von den Bussen des öffentlichen Nahverkehrs verursacht. Transporter und Lkw tragen zu 15 Prozent an den NO_2-Konzentrationen bei. Die Analyse bestätigt, dass eine Einhaltung des gesetzlichen Grenzwertes für Jahresmittelwerte von 40 µg/m³ an der Messstation Parcusstraße möglich ist, wenn die Fahrzeugemissionen um mehr als die Hälfte gesenkt werden.



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 Verfahrensruhe beantragt. Weil die Grenzwerte weiterhin überschritten werden und keine Maßnahmen aus den Messergebnissen abgeleitet und 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 wiederaufgenommen. Die Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2016-2020, Reduzierung der Luftbelastung mit Stickstoffdioxid ist zum 1. April 2017 in Kraft getreten. Der Plan zeigt nicht auf bis wann mit einer Grenzwerteinhaltung zu rechnen ist. Nach Einschätzung der Stadt Mainz wird „der entscheidende Durchbruch erst zu erwarten sein, wenn die Fahrzeugflotte weitgehend aus Fahrzeugen der Euro 6/VI-Abgasnorm besteht und diese Fahrzeuge die Grenzwerte nicht nur auf dem Prüfstand, sondern auch im realen Fahrbetrieb einhalten."

WAS KANN DIE STADT TUN?

Um die Fahrzeugemissionen und die damit verbundene NO_2-Belastung in Mainz zu senken, muss das gesamte Verkehrsaufkommen erheblich reduziert werden. Busse tragen in Mainz im Vergleich zur eigentlichen Fahrleistung überproportional zur Schadstoffbelastung bei. An den verkehrsnahen Messstellen haben sie einen Anteil von bis zu 25 Prozent an den NO_2-Werten. Eine kurzfristige Nachrüstung des gesamten ÖPNV-Busbestandes mit funktionierenden Stickstoffminderungssystemen ist zwingend notwendig, aber weiterhin nicht vorgesehen. Dies würde die nach wie vor viel zu langsame Erneuerung der Busflotte mit tatsächlich schadstoffarmen Bussen ergänzen. Die DUH schlägt vor, auf die Anschaffung von Diesel-Bussen grundsätzlich zu verzichten und Busse mit Erdgasantrieb zu präferieren. Darüberhinaus müssen die bereits vorgeschlagenen Maßnahmen (siehe Seite 6) in die Luftreinhalteplanung integriert werden.

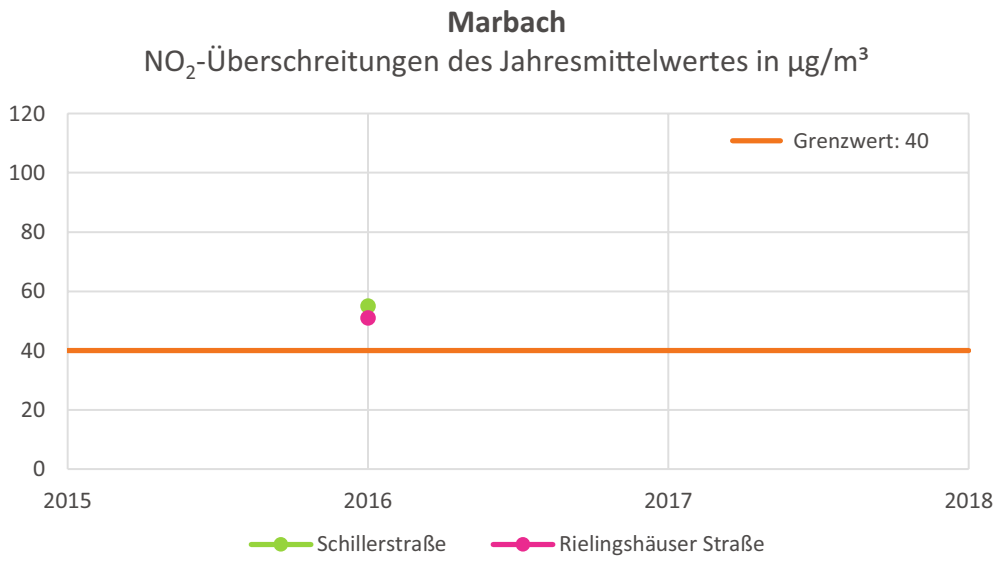
© Manuel Schönfeld/Fotolia.com

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg unterhält keine offizielle Messstation in Marbach am Neckar. Die Stadt führte im Jahr 2016 eigenständig Messungen der NO_2-Belastung durch und stellte fest, dass der Grenzwert für das Jahresmittel in der Schillerstraße (55 µg/m³) und der Rielingshäuser Straße (51 µg/m³) deutlich überschritten wurde.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Aufgrund der Grenzwertüberschreitung muss das Regierungspräsidium Stuttgart als zuständige Behörde einen Luftreinhalteplan für Marbach erarbeiten. Da bislang weder ein Planentwurf noch Wirksamkeitsabschätzungen für Maßnahmen vorliegen, hat die DUH im März 2018 Klage gegen das Land Baden-Württemberg eingereicht.



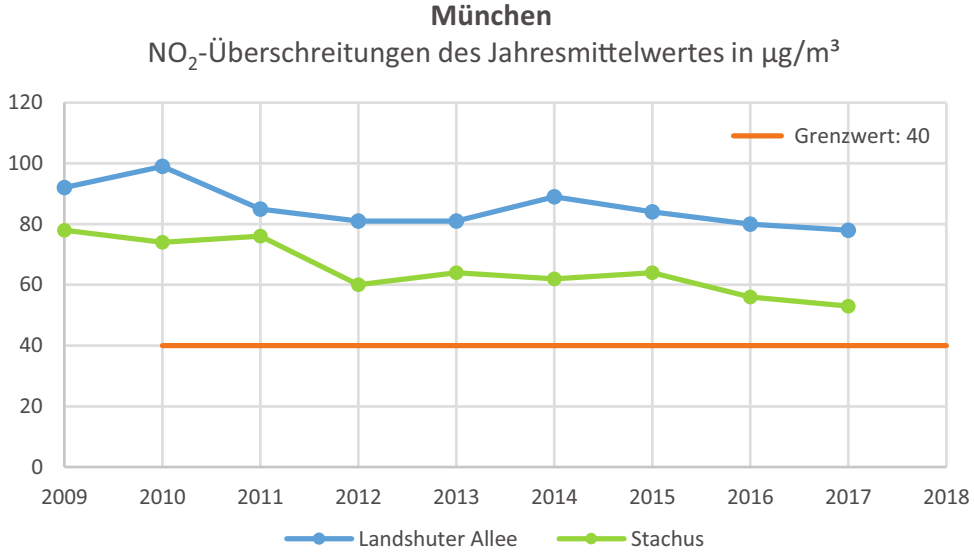
© Henry Czauderna/Fotolia.com

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?

Die DUH legte am 29. Februar 2012 Klage gegen den Freistaat wegen Überschreitung des NO_2-Grenzwertes ein. Mit Urteil des Verwaltungsgerichts München vom 9. Oktober 2012 wurde der Freistaat Bayern antragsmäßig verurteilt. 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 bis zu 10.000 Euro an, wenn diese Frist



nicht eingehalten wird. Der Freistaat hat gegen diesen Beschluss Beschwerde eingereicht. Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof droht mit Beschluss vom 27. Februar 2017 dem Freistaat Bayern ein Zwangsgeld in Höhe von 2.000 Euro an, falls er bis zum 29. Juni 2017 der Öffentlichkeit kein vollständiges Verzeichnis aller Straßenabschnitte im Gebiet München vorlegt, an denen der NO_2-Immissionsgrenzwert überschritten wird. Weitere Zwangsgelder in Höhe von jeweils 4.000 Euro werden angedroht, wenn der Freistaat bis 31. August 2017 die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Vorbereitung einer Fortschreibung des Luftreinhalteplans für München nicht eingeleitet hat, bzw. bis 31. Dezember 2017 der Öffentlichkeit kein vollzugsfähiges Konzept zur Kenntnis bringt, aus dem sich ergibt, dass in eine künftige Fortschreibung des Luftreinhalteplans auch Fahrverbote mit Dieselmotor aufgenommen werden können. Weil die zuständigen Behörden auf Geheiß des bayerischen Ministerpräsidenten Seehofer sich widersetzen, das Gutachten zur aktuellen Luftbelastung in der Landeshauptstadt fristgerecht zu veröffentlichen, hatte die DUH einen Antrag auf Festsetzung des Zwangsgeldes in Höhe von 2.000 Euro gestellt. Das drei Wochen später herausgegeben Gutachten zeigt, dass an 123 Kilometern des Hauptverkehrsstraßennetzes von München Überschreitungen des NO_2-Grenzwertes auftreten. Allerdings wurden zu niedrige Realemissionsdaten für Diesel-Fahrzeuge verwendet, weshalb die Belastungssituation in Wirklichkeit noch gravierender ist, als angenommen. Weil die Bayerische Staatsregierung auch die zweite Frist zum Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans ignorierte, beantragte die DUH am 21. August 2017 erneut die Festsetzung eines Zwangsgeldes in Höhe von 4.000 Euro. Das Bayerische Verwaltungsgericht München hat diesem Antrag am 26. Oktober 2017 Recht gegeben. Die Staatsregierung zahlte das Zwangsgeld, erklärte am 21. November 2017 aber sinngemäß, das rechtskräftige Urteil zu Lasten von Umwelt und Menschen dennoch weiter ignorieren zu werden. Im November 2017 stellte die DUH daraufhin einen Antrag auf ‚Zwangsgeld oder Zwangshaft' gegen die Bayerische Staatsregierung. Das Verwaltungsgericht München hat am 29. Januar 2018 ein weiteres Zwangsgeld in Höhe von 4.000 Euro verhängt und ein weiteres Zwangsgeld und härtere Maßnahmen bis hin zu Zwangshaft gegenüber dem Freistaat Bayern angedroht, falls dieser nicht innerhalb von vier Monaten die Öffentlichkeitsbeteiligung zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans einleitet. Mit Schreiben vom 17. August 2018 hat der BayVGH angekündigt, die Frage der Zwangshaft gegenüber Amtsträgern dem Europäischen Gerichtshof vorzulegen. Dabei kommt das höchste Bayerische Verwaltungsgericht zu dem Schluss, dass die Erzwingungshaft gegenüber Amtsträgern „allein erfolgsversprechend erscheint".

© efpto/Fotolia.com

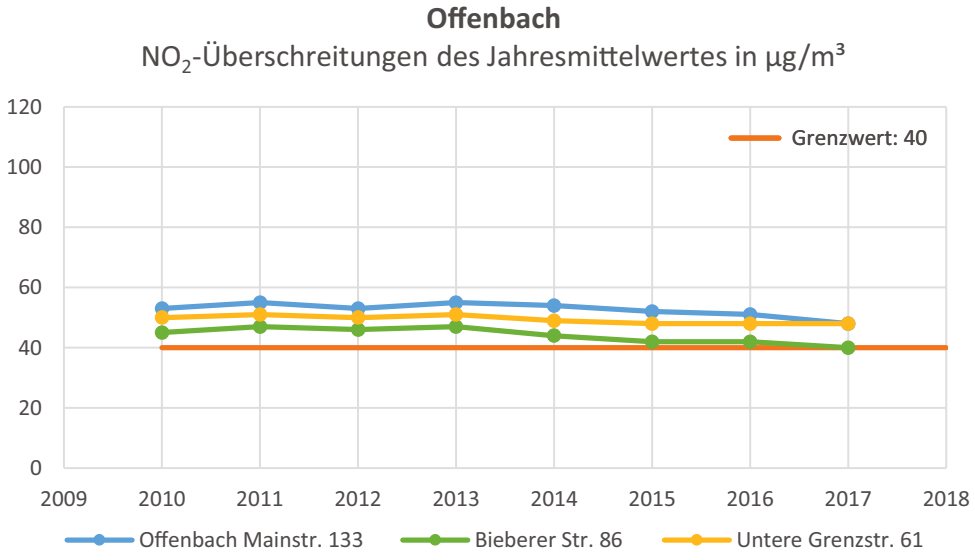
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wird in Offenbach an allen verkehrsnahen Messstationen seit Jahren überschritten. Mit etwa 60 Prozent 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 denkbaren Maßnahmen zur Reduzierung der NO_2-Belastung und deren Wirksamkeit enthalten.

Obwohl mit dem vorliegenden Urteil die Verpflichtung besteht, den Luftreinhalteplan mit allen notwendigen Maßnahmen fortzuschreiben, die geeignet sind den Grenzwerte so schnell wie möglich einzuhalten, ist dies bislang nicht geschehen und wird auch derzeit nicht diskutiert. Daher hat die DUH im März 2018 erneut Klage gegen das Land Hessen eingereicht.



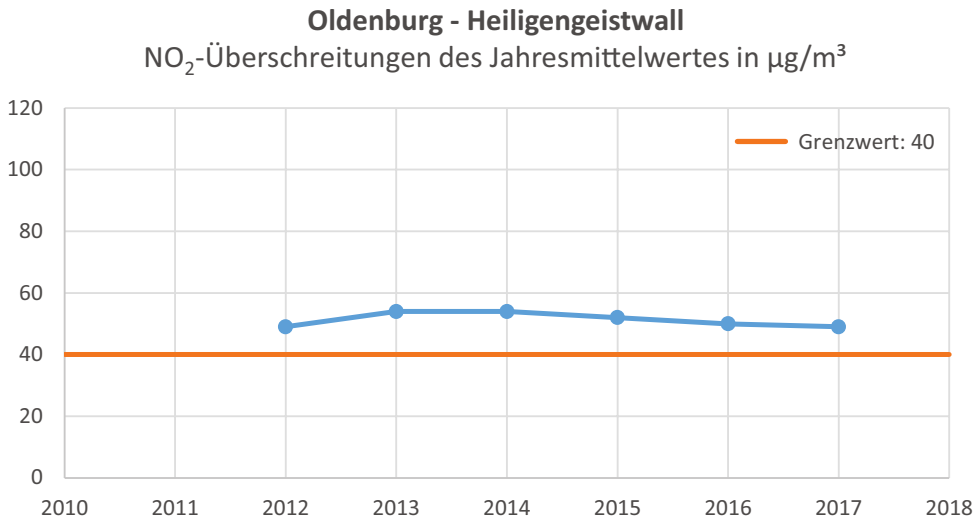
© holund/Fotolia.com

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2-Jahresmittelwert wird an der verkehrsnahen Messstationen Heiligengeistwall nach wie vor deutlich überschritten. Im Jahr 2017 liegt die Belastung immer noch so hoch wie im Jahr 2012. Von der lokalen Zusatzbelastung im Heiligengeistwall lassen sich 60,7 Prozent Diesel-Pkw und 20,6 Prozent leichten Dieselnutzfahrzeugen zuordnen. Auch Busse haben an der Messstelle Heiligengeistwall mit 16,9 Prozent einen nennenswerten Anteil an der NO_2-Belastung.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Die Stadt Oldenburg hat am 4.Mai 2018 den Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans öffentlich ausgelegt. In einer Stellungnahme vom 20. Juni 2018 kritisiert die DUH, dass der vorliegende Planentwurf neben Maßnahmen ohne messbare bzw. mit nur minimalen Effekten, eine Reihe von Prüfaufträgen vorsieht, deren Umsetzung unklar und nicht terminiert ist. Da die geplanten Maßnahmen nicht ausreichen werden um die schnellstmögliche Einhaltung des Grenzwertes sicherzustellen, reicht die DUH im Oktober 2018 Klage gegen die Stadt Oldenburg ein.



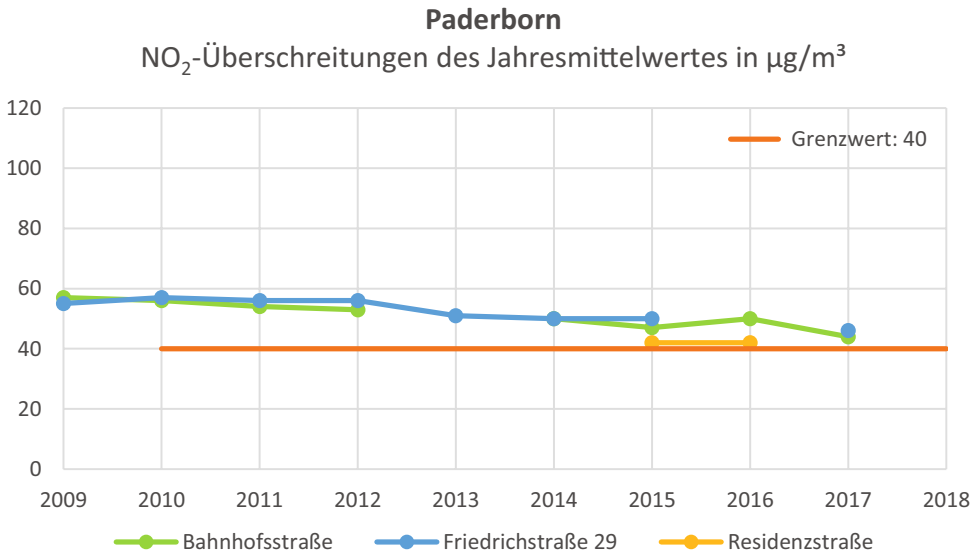
© Pixabay

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2-Jahresmittelwert wird an den Messstationen Bahnhofsstraße, Friedrichsstraße und Residenzstraße nach wie vor deutlich überschritten. Der Verkehr (56 %) und darunter der Straßenverkehr (68 %) verursachen den Hauptanteil der NO_x-Emissionen.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

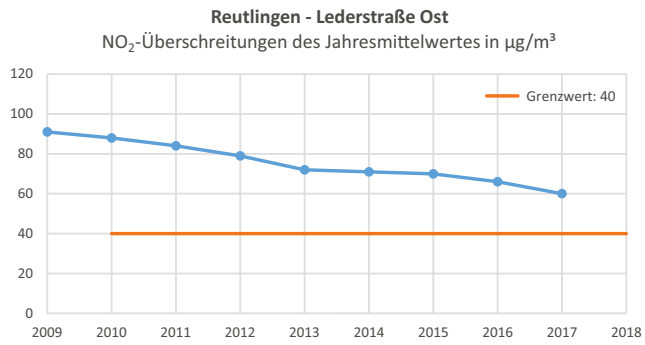
Die Stadt Paderborn erhielt den Förderbescheid für die Entwicklung eines kommunalen Masterplans zur Verbesserung der Luftqualität. Dieser Plan muss bis Mitte 2018 erarbeitet werden, wird aber lediglich langfristig wirksame Maßnahmen enthalten. Im ersten Halbjahr 2017 wurde bereits über die Fortschreibung des Luftreinhalteplans diskutiert. Ein Entwurf sollte bis Ende des Jahres 2017 stehen, liegt aber immer noch nicht vor. Weil der Grenzwert auch acht Jahre nach dessen Inkrafttreten nicht eingehalten wird, hat die DUH nun Klage gegen das Land Nordrhein-Westfalen erhoben.



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

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2-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 vor 2024 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. Das Verwaltungsgericht Sigmaringen hat den Antrag mit Beschluss vom 24. November 2016 abgelehnt. Das Gericht hat bestätigt, dass der neue Luftreinhalteplan bis spätestens September 2017 – und damit zur Eröffnung des Scheibengipfeltunnels als Maßnahme gegen Luftverschmutzung – vorliegen muss. Der Planentwurf wurde im Dezember 2017 vorgestellt und tritt im ersten Quartal 2018 in Kraft. Einen genauen Zeitplan, wann der NO_2-Grenzwert eingehalten wird, lässt der Plan aber vermissen. Maßnahmen, die offenkundig eine hohe und schnelle Wirkung entfalten, wie die Verkehrsbeschränkung in der Umweltzone auf schmutzige Diesel-Pkw oder Betriebsbeschränkungen für Komfortkamine werden vorerst nicht in Kraft gesetzt. Hier soll vielmehr erst noch zwei weitere Jahre die Belastungssituation beobachtet werden – was die Gesundheit der Bevölkerung weiter gefährdet – bevor weitere Taten folgen. Daher hat die DUH erneut Klage gegen das Land Baden-Württemberg eingereicht.

© Manuel Schönfeld/Fotolia.com

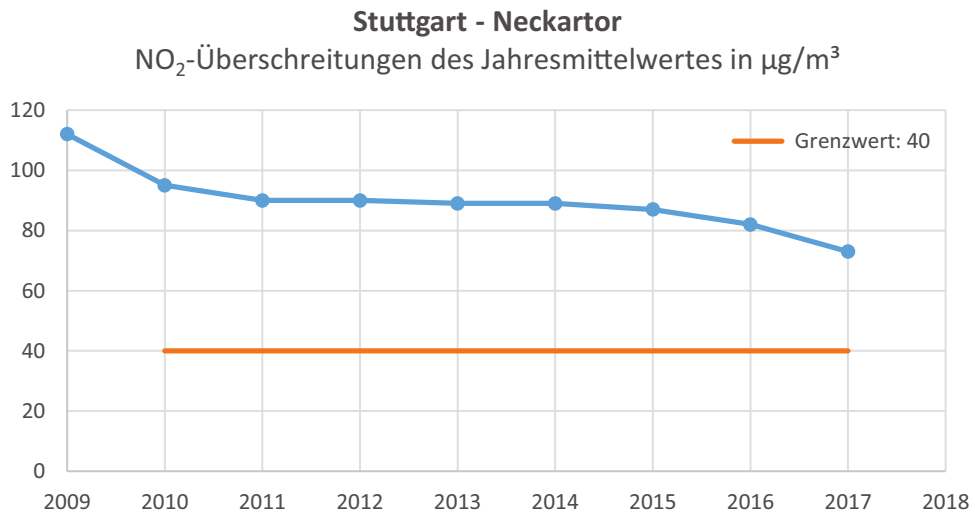
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Eine der höchstbelasteten Hotspots in Deutschland stellt die Messstelle Am Neckartor in Stuttgart dar. Sowohl der Jahresmittelgrenzwert für NO_2 als auch der zulässige Jahresmittelwert für PM_{10} werden nach wie vor deutlich überschritten. Im Jahr 2016 wurde der zulässige Tagesgrenzwert von 50 µg/m³ an 68 Tagen überschritten und der NO_2-Jahresmittelgrenzwert betrug 82 µg/m³. Auch an den verkehrsnahen Messstationen Hohenheimer Straße und Arnulf-Klett-Platz wurde der NO_2-Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel weit 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 hatte daher am 13. August 2015 einen Antrag auf Luftreinhaltung an das Regierungspräsidium Stuttgart geschickt und am 17. November 2015 Klage beim Verwaltungsgericht Stuttgart eingereicht.

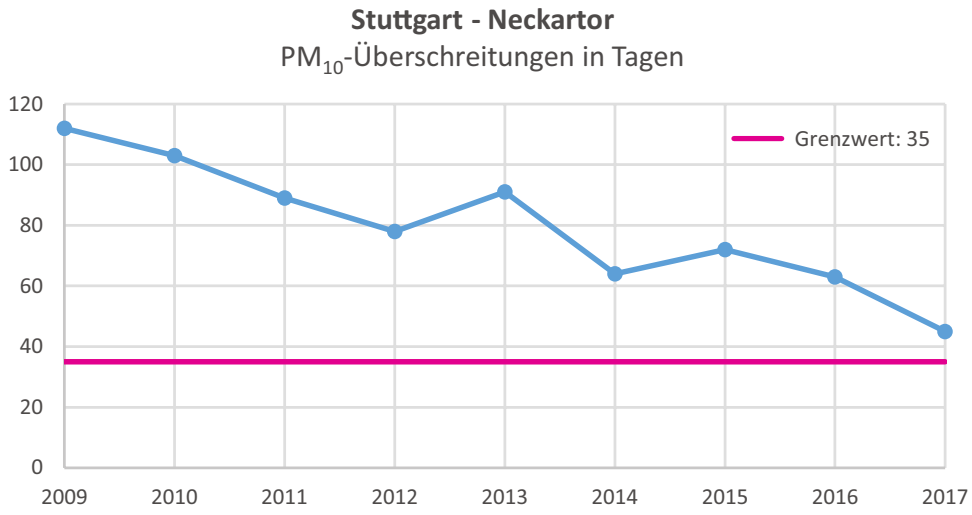
Das Land Baden-Württemberg, vertreten durch das Regierungspräsidium Stuttgart hatte ein Gesamtwirkungsgutachten in Auftrag gegeben, welches die verkehrlichen und emissions-wie immissionsseitigen Auswirkungen einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen untersucht. Die Ergebnisse und Maßnahmen fließen in die Erarbeitung der Fortschreibung des Luftreinhalteplans ein. Aus der Untersuchung ergeben sich jedoch keine Maßnahmen und kein Szenario, mit dem bereits vor 2020 die Einhaltung der Grenzwerte möglich wäre. Die Landesregierung hatte an Tagen mit Feinstaubalarm bereits zeitweise Fahrverbote ab 2018 für Diesel-Fahrzeuge, die nicht die Norm Euro-6 erfüllen beschlossen, gleichzeitig jedoch die Vorgaben für



© Stadtblick Stuttgart/Fotolia.com

sogenannte Komfortkamine in einer neuen Landesverordnung drastisch abgeschwächt. Ursprünglich war vorgesehen, dass nur Kaminöfen, die mit einem Filter ausgestattet sind bei Feinstaubalarm genutzt werden dürfen. Alle seit dem 1. Januar 2015 errichteten Öfen sind nun von diesem Nutzungsverbot pauschal ausgenommen.

Am 19. Juli 2017 hat das VG Stuttgart der Klage der DUH stattgegeben und den vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplans für unwirksam erklärt. Das Gericht stellte fest, dass lediglich Fahrverbote für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Schadstoffklasse Euro 6 sowie für alle Kraftfahrzeuge mit Ottomotoren unterhalb der Schadstoffklasse Euro 3 in der Umweltzone Stuttgart eine geeignete Luftreinhaltemaßnahmen darstellt. Die Landesregierung hatte angekündigt anstelle von Fahrverboten auf Software-Veränderungen an Euro 5-Fahrzeugen durch die Autohersteller setzen zu wollen, konnte jedoch keine relevante Minderungswirkung durch ein Software-Update nachweisen. Das Gericht bewertete diese Maßnahme schon deshalb als ungenügend, weil sie rechtlich unverbindlich ist. Das Land Baden-Württemberg hat Sprungrevision zum Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) Leipzig eingelegt. Das BVerwG wies die Sprungrevision zurück und erklärte, dass in Stuttgart Fahrverbote umzusetzen sind. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit ist aber eine phasenweise Einführung von Verkehrsverboten, die in einer ersten Stufe nur ältere Fahrzeuge (etwa bis Abgasnorm Euro 4) betrifft, zu prüfen. Euro 5-Fahrzeuge dürfen nicht vor dem 1. September 2019 (mithin also vier Jahre nach Einführung der Abgasnorm Euro 6) mit Verkehrsverboten belegt werden. Darüber hinaus müssen Ausnahmeregelungen für bestimmte Berufs- und Anwohnergruppen vorgesehen werden. Das Verwaltungsgericht Stuttgart hatte die Landesregierung am 27. Juli 2018 dazu verurteilt, bis zum 31. August 2018 Diesel-Fahrverbote für Euro 5 Diesel-Fahrzeuge in den Luftreinhalteplan aufzunehmen. Da die Landesregierung dem erneut nicht nachkam, stellte die DUH am 31. August 2018 einen Antrag auf Festsetzung des bereits durch das Verwaltungsgericht Stuttgart angedrohten Zwangsgeldes in Höhe von 10.000 Euro. Dieses hat das Verwaltungsgericht Stuttgart mit Beschluss vom 21. September 2018 festgesetzt. Ein weiteres Zwangsgeld wurde angedroht, falls Diesel-Fahrverbote für Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 5 nicht bis November 2018 in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden.



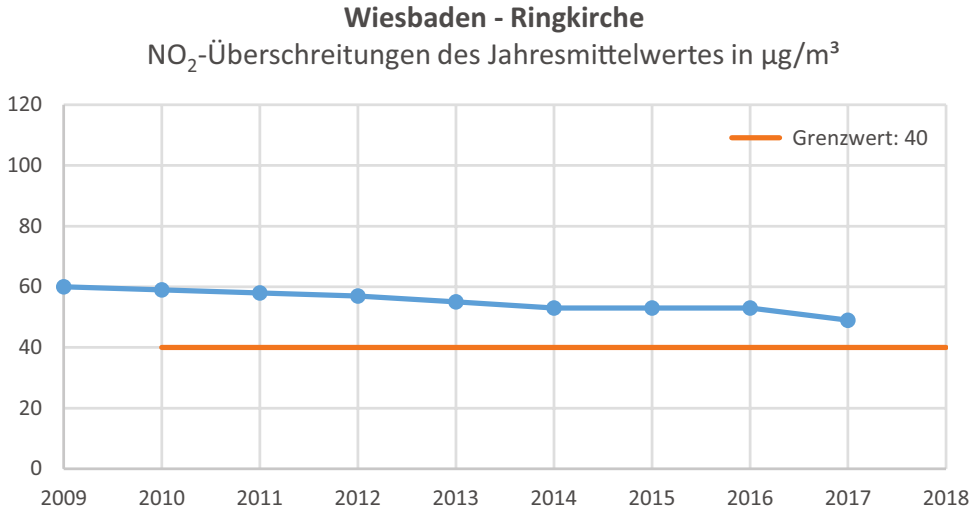
© Blickfang/Fotolia.com

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2-Jahresmittelwert wird an den Messstationen Ringkirche und Schiersteiner Straße seit Jahren überschritten. Die NO_2-Emissionen stammen zu 67 Prozent 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 Luftreinhalteplan 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. Das Gericht wird über die Klage voraussichtlich am 19. Dezember 2018 entscheiden.



© Markus Bachmann

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.

› www.right-to-clean-air.eu

Deutsche Umwelthilfe

Helfen Sie mit!

Der Schutz von Natur, Gesundheit und Verbrauchern ist unverzichtbar und dringend! **Deshalb machen wir von der Deutschen Umwelthilfe uns stark für:**

- saubere Luft und Klimaschutz
- intakte Ökosysteme, Artenvielfalt und Wildnis
- Müllvermeidung und Recycling
- eine bezahlbare Energie- und Verkehrswende
- verantwortlichen Konsum und ökologische Produkte
- Umweltgerechtigkeit und „Grün“ in Kommunen
- die Durchsetzung von Verbraucherrechten
- eine gesunde und ökologische Lebensweise

Alles in allem: Für mehr Lebensqualität – auch für künftige Generationen.

Bitten helfen Sie uns dabei – mit Ihrer Spende oder als Fördermitglied.

Werden Sie Fördermitglied – schon ab 5 € im Monat!
www.duh.de/foerdermitglied
Vielen Dank ♥

© WavebreakMediaMicro/Fotolia

Deutsche Umwelthilfe e.V. | Fritz-Reichle-Ring 4 | 78315 Radolfzell | Tel. 07732 9995-0 | info@duh.de | www.duh.de
Unser Spendenkonto: Bank für Sozialwirtschaft Köln | IBAN: DE45 3702 0500 0008 1900 02 | BIC: BFSWDE33XXX

DZI Spenden-Siegel

RIGHT TO CLEAN AIR

ÜBER DAS PROJEKT

Luftverschmutzung ist nach wie vor eine der größten Herausforderungen unserer Zeit. Trotz europaweit geltender Richtlinien werden Grenzwerte für Luftschadstoffe in vielen Städten und Ballungsräumen regelmäßig überschritten. Dies belastet die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger und schadet unserer Umwelt und dem Klima. Mit dem Projekt **Right to Clean Air** setzen wir uns dafür ein, die Luftqualität in Europa signifikant zu verbessern. Die Deutsche Umwelthilfe e.V. und die Frank Bold Society (FBS) treiben gemeinsam Luftreinhaltemaßnahmen in verschiedenen Quellbereichen voran und unterstützen rechtliche Schritte auf europäischer und nationaler Ebene. Das Projekt wird im Rahmen des LIFE-Programms von der EU Kommission gefördert.

Ein Projekt von:

Deutsche Umwelthilfe

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) setzt sich als gemeinnütziger, klageberechtigter Verbraucherschutzverband seit 1975 für einen schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen, Artenvielfalt und Landschaft ein.

Frank Bold

Die nichtstaatliche Organisation Frank Bold Society (FBS) hat sich 1995 in Tschechien gegründet und bietet rechtliche Hilfe in Umweltklagen.

Finanziert durch:

Das LIFE-Programm der Europäischen Union unterstützt Projekte des Umwelt- und Klimaschutzes.

Weitere Bilder: *Fotolia: Stefan Germer (Statue Titel), spuno (S.5), BildPix.de (S.9 oben); Pixabay (S.7); DUH (S.9 unten)*

Stand: 22.10.2018

Deutsche Umwelthilfe

Deutsche Umwelthilfe e.V.

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

Bundesgeschäftsstelle Berlin
Hackescher Markt 4
10178 Berlin
Tel.: 030 2400867-0

Ansprechpartnerin

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

.de www.duh.de **@ info@duh.de** **umwelthilfe** **umwelthilfe**

Wir halten Sie auf dem Laufenden: **www.duh.de/newsletter-abo**

Die Deutsche Umwelthilfe e.V. ist als gemeinnützige Umwelt- und Verbraucherschutzorganisation anerkannt. Wir sind unabhängig, klageberechtigt und kämpfen seit über 40 Jahren für den Erhalt von Natur und Artenvielfalt. Bitte unterstützen Sie unsere Arbeit mit Ihrer Spende. **www.duh.de/spenden**

Transparent gemäß der Initiative Transparente Zivilgesellschaft. Ausgezeichnet mit dem DZI Spenden-Siegel für seriöse Spendenorganisationen.

Initiative Transparente Zivilgesellschaft

DZI Spenden-Siegel

Unser Spendenkonto: Bank für Sozialwirtschaft Köln | IBAN: DE45 3702 0500 0008 1900 02 | BIC: BFSWDE33XXX