



Stellungnahme zur Novelle des Immissionsschutzgesetzes Luft

Berlin, 11. Dezember 2009

Kampagne „Rußfrei fürs Klima“

„Rußfrei fürs Klima“ ist eine gemeinsame Kampagne der Umwelt- und Verbraucherverbände Verkehrsclub Deutschland (VCD), Naturschutzbund Deutschland (NABU), Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) und Deutsche Umwelthilfe (DUH) zum Thema Klimawirkung von Dieselruß.

Wissenschaftliche Untersuchungen zeigen, dass sich Dieselruß wie ein Grauschleier auf die Eisflächen der Arktis legt und so das Abschmelzen der Eismassen beschleunigt. Die Verminderung des Ausstoßes von Dieselruß durch die Ausstattung aller Dieselmotoren mit Partikelfiltern ist daher eine schnell wirkende und kostengünstige Maßnahme gegen den Klimawandel.

Zwischen dem 40. und 50. nördlichen Breitengrad – der Lage Mitteleuropas – ist der Verkehr Hauptemittent von Dieselruß. Ein Grund ist der hohe Anteil (40 Prozent) von Dieselfahrzeugen im europäischen Flottenbestand. In Österreich ist der Dieselanteil an der Pkw-Flotte mit 55,2 Prozent (Stand 2008) vergleichsweise hoch. Problematisch ist – wie in Gesamteuropa – die geringe Verbreitung von Dieselpartikelfiltern im Fahrzeugbestand. Weiterhin sind Abgase von Diesellokomotiven, Schiffen und Baumaschinen fast ausnahmslos ungefiltert. Durch wirksame Partikelfilter können die Rußteilchen nahezu vollständig aus den Abgasen gefiltert werden. In der Reduktion von Rußpartikeln aus dem Verkehrsbereich liegen daher die größten Potenziale, um die negativen Folgen für die Arktis schnell zu verringern.

Das Hintergrundpapier der Kampagne ist dieser Stellungnahme zur Novelle des Immissionsschutzgesetzes Luft beigelegt. Viele weitere Informationen finden Sie auf den Seiten [www-blackcarbon.de](http://www.blackcarbon.de).

Kommentierung der Novelle Immissionsschutzgesetz Luft

Wir erlauben uns als Kampagne „Rußfrei fürs Klima“ eine Stellungnahme zum Entwurf für die Novelle des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), vom österreichischen Lebensministerium am 30.10.2009 veröffentlicht, abzugeben, weil die hierdurch ermöglichten Maßnahmen sowohl dem Umweltschutz, als auch – durch die Ausstattung von Dieselmotoren mit Partikelfiltern – dem Klimaschutz dienen.



Eine Kampagne getragen von:

SN-112/ME XXIV GP Stellungnahme zum Entwurf elektronisch übermittelt



Deutsche Umwelthilfe



Mit der Novelle des IG-L sollen bereits die Anforderungen aus der Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Luftqualitätsrichtlinie) in nationales Recht umgesetzt werden. Insbesondere geht es dabei um Grenzwerte für $PM_{2,5}$. Wir begrüßen diese frühzeitige Umsetzung der europäischen Vorgaben außerordentlich. Dies unterstreicht den Willen der österreichischen Bundesregierung die europäische Luftreinhaltepolitik erfolgreich umzusetzen und die Grenzwerte in Zukunft durch wirkungsvolle Maßnahmen einzuhalten.

Erstmals sollen auch Schiffe sowie Anlagen, die dem öffentlichen Luftverkehr dienen, unter dem Anlagenbegriff des IG-L subsumiert werden (§1 Abs. 8). Dies ist sehr zu begrüßen, da die teilweise erheblichen Ausstöße von Schiffen und Fahrzeugen auf Flughäfen bei Maßnahmen zur Luftreinhaltung unbedingt berücksichtigt werden müssen. Besonders sinnvoll ist auch die Berücksichtigung der Emissionen von Baumaschinen. Fahrzeuge wie Bagger, Dumper, Straßenwalzen, Schubraupen oder Gabelstapler müssen unbedingt mit einbezogen werden. Es handelt sich dabei um Fahrzeuge und Maschinen, die relative hohe Emissionen aufweisen und aus Kosten- und Betriebsgründen lange im Einsatz sind. Es ist aus Sicht des Umwelt- und Gesundheitsschutzes – insbesondere zum Schutz der Beschäftigten in der Landwirtschaft – allerdings nicht hinnehmbar, Fahrzeuge der Land- und Forstwirtschaft von den Regelungen auszunehmen. Insbesondere Fahrerinnen und Fahrer von Traktoren sind häufig unmittelbar den Dieselabgasen ausgesetzt, ihr Gesundheitsrisiko ist dadurch erheblich höher im Vergleich zur Gesamtbevölkerung. Auch aus den oben skizzierten Klimaschutzgründen müssen in Zukunft alle Dieselmotoren in der Land- und Forstwirtschaft mit Partikelfiltern ausgestattet werden.

Die Pflicht zur Evaluation der Programme nach §9a Absatz 6 wird ausdrücklich begrüßt, um wirkungsvolle Maßnahmen zu identifizieren und das Maßnahmenpaket gegebenenfalls anpassen zu können.

Ebenfalls sehr positiv ist die Möglichkeit nach §10 über das Programm hinausgehende Maßnahmen anordnen zu können. Dies ermöglicht die Anpassung von Auswahl und Gestaltung der Instrumente an die örtlichen Gegebenheiten. Es motiviert auch zur Suche nach der besten Lösung und ermöglicht ambitionierter Politik die Einnahme von Vorreiterpositionen.

Bei entsprechender Ausgestaltung könnte die neue Verordnungsermächtigung des BML-FUW sehr wirkungsvoll sein, mit der Maschinen und Geräte sowie sonstige mobile technische Einrichtungen festgelegt werden können, die in Sanierungsgebieten nicht verwendet werden dürfen (§13 Absatz 3). Dies ist auch empfehlenswert, weil so die Vorschriften bundesweit vereinheitlicht werden können. Die Verordnung sollte eine Partikelfilterpflicht für alle mit Diesel betriebenen Fahrzeuge, Maschinen und Anlagen sowie die Staffelung des Einsatz-



zes von Maschinen und Geräten nach Emissions-Klassen umfassen. Die geltenden Verordnungen der Landeshauptleute über mobile Maschinen und Geräte können dadurch ersetzt werden. Allerdings ist dabei auf ein hohes Schutzniveau für die Gesundheit der Bevölkerung zu achten.

Bei den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen – Tempolimit und Fahrverbote – fehlt leider das für die Luftreinhaltung erfolgreiche Instrument der Umweltzone als Modell von Zufahrtsbeschränkungen für Fahrzeuge zur Reduzierung von Luftschadstoffen. Bei der Entscheidung sollten auf jeden Fall die nachweisbaren Erfolge der Berliner Umweltzone beachtet werden.

Erfolge der Berliner Umweltzone

Die Ergebnisse aus Berlin sind besonders aussagekräftig, da sie sehr gut überprüft und dokumentiert wurden. Die folgenden Aussagen beziehen sich auf das Jahr 2008, das erste Jahr der Berliner Umweltzone. Für die Zufahrt zur Umweltzone war lediglich das Vorhandensein einer Plakette (rot, gelb oder grün) erforderlich. Fahrzeuge mit Otto-Motor mussten dafür mit einem geregelten Katalysator ausgestattet sein; bei Dieselfahrzeugen bedeutete dies die Einhaltung des Standards Euro 2 bzw. II. Die nächste wichtige Stufe der Berliner Umweltzone beginnt zum Jahreswechsel am 1. Januar 2010, wenn die Zufahrt nur noch Fahrzeugen mit grüner Plakette gestattet ist. Für Pkw bedeutet dies mindestens Euro 3 mit Partikelfilter, für Lkw über 2,8 Tonnen mindestens Euro IV (bzw. eine entsprechende Nachrüstung mit Partikelfilter).

Ziel der Umweltzone ist es, die Flottenmodernisierung, d.h. die Ausstattung von Fahrzeugen mit Partikelfiltern bzw. die Anschaffung von Fahrzeugen mit höheren Abgasstandards, zu beschleunigen. Dies ist in Berlin bereits im ersten Jahr sehr gut angelaufen. Die Berliner Umweltverwaltung kann diesen Effekt nachweisen, weil sie regelmäßig für 24 Stunden alle Fahrzeuge auf bestimmten Straßen per Videoerkennung erfasst, die Emissionsdaten ermittelt und vergleicht. So lassen sich Veränderungen der fahrenden Flotte registrieren.

Beispielhaft sei hier die Veränderung der Fahrzeugflotte auf einer mit Feinstaub am höchsten belasteten Straßen in Berlin, der Frankfurter Allee, beschrieben. So erhöhte sich bis zum September 2008 (gegenüber Februar 2007) der Anteil von Fahrzeugen mit grüner Plakette von 82 auf 88 Prozent. Besonders beeindruckend ist die Veränderung bei den leichten Nutzfahrzeugen. Hier stieg der Anteil von 6 auf 40 Prozent. Gleichzeitig sank der Anteil der Dieselstinker ohne Plakette von 37 auf 8 Prozent. Auch bei den schweren Nutzfahrzeugen stieg der Anteil mit grüner Plakette von 5 auf 27 Prozent und der Anteil emissionsintensiver Fahrzeuge ohne Plakette halbierte sich von 20 auf 10 Prozent.



Deutsche Umwelthilfe



Die Emissionen von Dieselruß gingen in Berlin bereits im ersten Jahren der Umweltzone fast um ein Viertel (24 Prozent) zurück. Dieser Rückgang ist besonders erfreulich, da Dieselruß nicht nur ein besonders toxischer Bestandteil des Feinstaubes ist und erhebliche gesundheitliche Schäden verursacht, sondern zusätzlich kurzfristig stark klimaerwärmend wirkt. Am größten war dabei der Effekt bei Lkw bis 3,5 t, deren Emissionen durch die Umweltzone um immerhin 39 Prozent gemindert werden konnten. Die Emissionen von Stickoxiden (NO_x) wurden im gleichen Zeitraum im Jahresmittel um 14 Prozent reduziert. Auch hier gab es mit 23 Prozent den größten Effekt bei Lkw bis 3,5 Tonnen. Die Immissionen von PM₁₀ gingen in den Straßen Berlins im Jahresmittel um 3 Prozent zurück, was in etwa 4 Überschreitungstagen entsprach. Die gesundheitlich belastende Stickstoffdioxidbelastung nahm im Jahresmittel um 5 bis 12 Prozent ab. Mit den verschärften Zufahrtsbedingungen ab dem 1.1.2010 – Zufahrt nur mit grüner Plakette – werden sich die Luftwerte in Berlin weiter verbessern.

Der Protest aus Öffentlichkeit und Wirtschaft gegen die Umweltzone Berlin ist – insbesondere wegen der nachgewiesenen Wirksamkeit – mittlerweile abgeflaut. Viele Befürchtungen der Industrie- und Handelskammer (IHK) sind nicht eingetreten. Weder IHK noch Handwerkskammer können einen einzigen Betrieb benennen, der durch die für die Befahrung der Umweltzone notwendigen Umrüstungen oder der Beschaffung von Fahrzeugen mit einer saubereren Schadstoffklasse in die Insolvenz getrieben wurde.

Fortsetzung der Kommentierung zur Novelle Immissionschutzgesetz Luft

In § 14 Abs. 2 sind die Ausnahmen aufgelistet. Es ist dabei nicht einzusehen, warum öffentliche Fahrzeuge von den Fahrverboten ausgenommen werden sollen. Schließlich sollten gerade die öffentlichen Fahrzeuge schon vor Einführung von Fahrverboten mit Minderungs-techniken ausgestattet werden, um ihrer Vorbildfunktion nachzukommen. Ausnahmen sind selbstverständlich zulässig für stark gehbehinderte Personen, aus Emissionsgründen für Fahrzeuge mit Elektro- und Gasantrieb und für allgemein geregelte sowie durch die Verwaltung geprüfte Einzelfälle mit Ausnahmegenehmigung. Alle anderen Ausnahmen sollten gestrichen werden, um die Wirksamkeit der geplanten Maßnahmen sowie die Glaubwürdigkeit staatlichen Handelns zu erhöhen.

In Anlage 9 finden sich die Ausnahmen von Maßnahmen für den Verkehr. Hier werden pauschal Ausnahmen für die Schadstoffklassen ab Euro 3 ausgesprochen.



Emissionsgrenzwerte für Pkw mit Dieselmotor (Angaben in mg/km)

Norm	gültig ab	NOx	Partikel
Euro 1	1992		180
Euro 2	1996		80/100
Euro 3	2000	500	50
Euro 4	2005	250	25
Euro 5	2009	180	5
Euro 6	2014	80	5

Quelle: Verordnung (EG) 715/2007, Wikipedia.de (<http://de.wikipedia.org/wiki/Abgasnorm>)

Dies ist für Euro 4 und stärker noch für Euro 3 abzulehnen, weil ein Dieselfahrzeug nach Euro 3 mit 50 mg PM/km doppelt soviel Dieselruß und mit 500 mg/km auch doppelt soviel Stickoxid ausstoßen darf wie ein Fahrzeug nach Euro 4 mit 25 mg Partikel bzw. 250 mg NOx. Es muss einen Anreiz zur Nachrüstung von Euro 3 und auch von Euro 4 Dieselfahrzeugen mit Partikelfiltern geben, um diese Fahrzeuge möglichst schnell auf den technischen Standard der Luftreinhaltung zu bringen. Das wichtige Element der Flottenmodernisierung – dem wirkungsvollsten Bereich technischer Maßnahmen zur Luftreinhaltung im Verkehrsbereich – wird durch diese pauschalen Ausnahmen verhindert. Vollkommen unklar bleibt, wie die einfache Überwachung der Einhaltung der Vorschriften erfolgen soll, wenn pauschal flächendeckend Ausnahmegenehmigungen erteilt werden und die davon betroffenen Fahrzeuge nicht gekennzeichnet sind. Diese Ausnahmen würden daher die Unwirksamkeit der geplanten Maßnahmen zur Folge haben und somit die Zielsetzungen des Immissionsschutzgesetzes gefährden.

§ 14 Abs. 6 regelt die Kennzeichnung der Anordnungen. Es sollten Schilder zur Kennzeichnung des Beginns, des Endes und zu den erlaubten Emissionsklassen von Umweltzonen in der StVO ergänzt werden. Dabei wäre es aus europäischer Perspektive sinnvoll, sich bei der Gestaltung der Schilder an den Beispielen von in anderen Mitgliedsstaaten der EU bereits verwendeten Verkehrszeichen zu orientieren, um einen Beitrag zur europäischen Harmonisierung der Schilder zu ermöglichen.

§14a regelt die Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nach Abgasklassen.

Bei der Einrichtung eines Plakettensystems sollten insbesondere zwei Prinzipien beachtet werden:



Deutsche Umwelthilfe



1) Das Plakettensystem muss dynamisch sein, d.h. die Nachrüstung von Fahrzeugen mit Partikelfiltern muss sich auch in der Plakette widerspiegeln. Aus unserer Sicht fehlt dieses dynamisch Element bisher im §14a.

2) Das Plakettensystem sollte so angelegt werden, dass es einer europäischen Harmonisierung nicht im Wege steht.

§30 regelt die vorgesehenen Geldstrafen bei Nichteinhaltung der Vorschriften. Bei der Bemessung der Strafen für die Nichteinhaltung von Fahrverboten muss die abschreckende Wirkung im Auge behalten werden, um die Einhaltung der Vorschriften zu unterstützen – ist die Differenzierung der Strafen zwischen Pkw und Nutzfahrzeugen sinnvoll – um auch den gewerblichen Verkehr zur Einhaltung der Vorschriften zu bewegen. In der Praxis ist es im gewerblichen Bereich durchaus üblich, eine bestimmte Marge an Strafgeldern einzuplanen. Zum Vergleich ist in Deutschland die angedrohte Geldstrafe mit 40 Euro relativ gering. Allerdings gibt es für deutsche Fahrer einen Punkt im Zentralregister, was für viele Menschen einen hohen Druck zur Einhaltung der Vorschriften erzeugt.

Ansprechpartner:

Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)

Heiko Balsmeyer

Projektmanager Kampagne „Rußfrei fürs Klima“

Rudi Dutschke-Straße 9

10921 Berlin

T +49 (30) 280351-22

heiko.balsmeyer@vcd.org

www.vcd.org

RUSSFREI FÜRS KLIMA

Die deutschen Umwelt- und Verbraucherverbände Naturschutzbund Deutschland (NABU), Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Verkehrsclub Deutschland (VCD) und Deutsche Umwelthilfe (DUH) starteten im März 2009 die gemeinsame Kampagne „Rußfrei fürs Klima“ zum Thema Klimawirkung von Dieselruß. Die Kampagne wird die Klimarelevanz von Dieselemissionen in der politischen und gesellschaftlichen Diskussion etablieren, die erforderlichen politischen Entscheidungen benennen und ihre Umsetzung einfordern. Mit dem Verbände-Bündnis wird eine umfassende Medien- und Politik-kompetenz zusammengefasst. Die besondere Stärke des Bündnisses liegt in der Präsenz auf lokaler und regionaler Ebene.

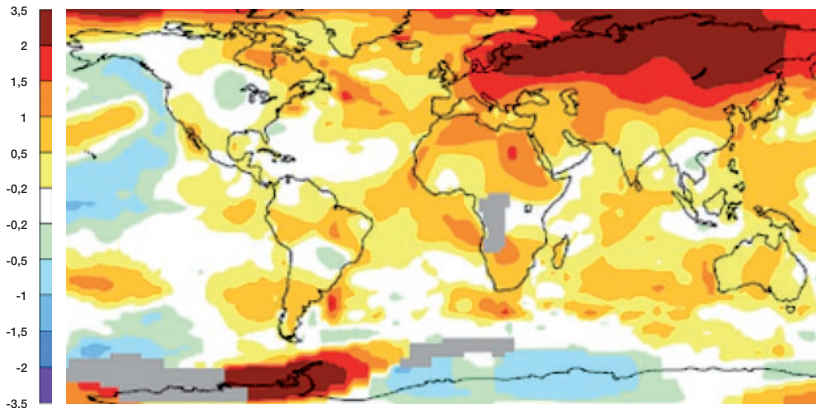


Abb. 1: Oberflächen-Temperatur-Anomalie im Jahre 2008 im Vergleich zu 1951-1980

Quelle: Dr. James E. Hansen (2008)

Worum geht es?

Die Erwärmung der Arktis hat dramatische Ausmaße angenommen. Vor allem in den Wintermonaten lassen sich dort erhebliche Temperaturerhöhungen feststellen.

In den ersten sieben Jahren dieses Jahrtausends stieg die Temperatur auf der Erde um durchschnittlich $0,54^{\circ}\text{C}$ im Vergleich zum Referenzzeitraum 1951-1980. Während der gleichen Zeit stieg die Temperatur in der Arktis um mehr als zwei Grad Celsius an. Im letzten Jahr hat sich diese Entwicklung sogar noch beschleunigt. Während die globale Temperatur um $0,44^{\circ}\text{C}$ zugenommen hat, stieg sie im Arktischen Bereich bereits um bis zu $3,5^{\circ}\text{C}$ an (vgl. Abb. 1).

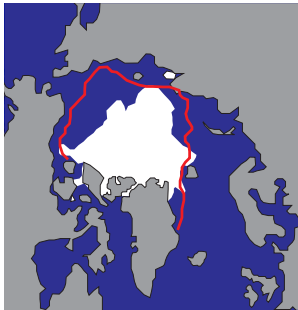


Abb. 2: Mindestausdehnung des Arktis-Eises während der Sommermonate

Diese Erwärmung führt dazu, dass die Eisflächen in der Arktis deutlich schneller schmelzen als bislang angenommen (vgl. Abb. 2). Die Folge ist u.a. eine Freisetzung von klimaschädlichem Methan vorrangig aus den auftauenden Permafrostböden. Zusätzlich beschleunigt sich der Anstieg des Meeresspiegels. Diese Veränderungen drohen eine unumkehrbare Situation zu schaffen (so genannte „Tipping points“ entstehen). Dies hat unkalkulierbare Folgen, nicht nur für die umliegenden Regionen, sondern auch für das weltweite Klima. Wissenschaftler, u.a. Dr. James E. Hansen vom NASA Goddard Institute for Space Studies, haben festgestellt, dass Dieselruß (engl. Black Carbon) massiv zu dieser Klimaveränderung beiträgt. Die schwarzen Rußpartikel, die bei der unvollständigen Verbrennung von fossilen Brennstoffen und von Biomasse entstehen, wirken dreifach schädlich:

- sie absorbieren das Sonnenlicht und tragen zur Erwärmung der unmittelbaren Umgebung bei (direkter Effekt),
- sie lagern sich auf den weißen Eisflächen ab und reduzieren so die Reflektion des Sonnenlichtes um bis zu 40 Prozent, in deren Folge das Eis noch schneller erwärmt und damit das Abschmelzen der Gletscher beschleunigt wird (Albedo-Effekt),
- sie beeinflussen die Wolkenbildung und führen damit zur Veränderung der Niederschlagsverhältnisse (indirekte Wirkung).

Der wärmende Effekt von Ruß in der Arktis zeigt sich durch eine früher im Jahresverlauf einsetzende verstärkte Schmelze von Eis- und Schneeflächen sowie dem tieferen Auftauen der Permafrostböden. Dadurch werden die Wirkungen nochmals verstärkt.

Woher kommt der Ruß in der Arktis?

Hansen und seine Kollegen haben auch gezeigt, dass die Rußpartikel auf den Eisflächen der Arktis vorwiegend aus Europa stammen. Wie Abb. 3 zeigt, werden diese Rußemissionen aufgrund der herrschenden Windströmungen auf der Nordhalbkugel entweder über Sibirien oder direkt in die Arktis getragen und dort abgelagert. Zwar gelangen Rußpartikel auch aus Nordamerika und Südostasien in die Arktis, doch der größte Anteil aller Rußpartikel im arktischen Eis stammt mit fast zwei Drittel aufgrund der Stärke und Richtung der Winde aus Europa. Derzeit sind Modellierungen und Messungen im Gange, um die Folgen regionaler und saisonaler Rußemissionen auf die Arktisregion noch besser abschätzen zu können.



Abb. 3: Entstehungsgebiete und Verbreitungsrichtungen von Rußpartikeln auf der Nordhalbkugel

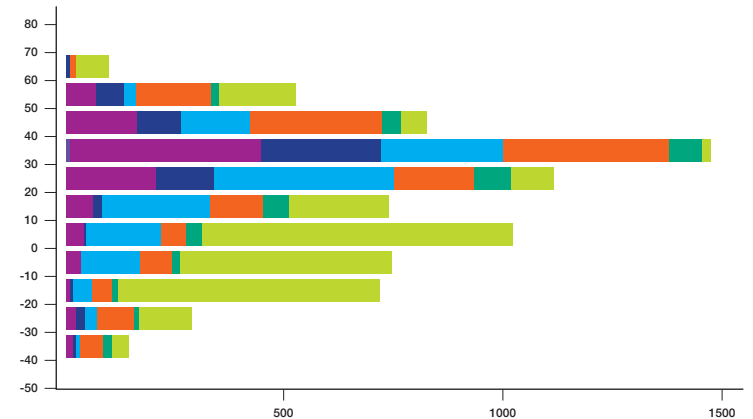


Abb. 4: Hauptmitteln von Rußpartikeln aufgeschlüsselt nach Breitengraden und in Gigagramm/Jahr; Quelle: Tarni Bond, 2009

Warum ist der Verkehr relevant?

Weltweit gibt es mehrere Quellen für klimawirksame Rußpartikel. Ein Großteil stammt aus dem Hausbrand und dem Abfackeln landwirtschaftlicher Flächen. Der Verkehr ist für 25 Prozent der Gesamtemissionen verantwortlich. Das Erwärmungspotenzial von Dieselruß hängt jedoch entscheidend vom Ort der Emission ab.

Die obere Grafik zeigt, dass zwischen dem 40. und 50. nördlichen Breitengrad – also der Lage Mitteleuropas – der Verkehr Hauptmittell von Dieselruß ist. Ein Grund ist der hohe Anteil von Dieselfahrzeugen am europäischen Flottenbestand von 40 Prozent. Problematisch ist dabei die geringe Verbreitung von Dieselpartikelfiltern im Fahrzeugbestand. Weiterhin sind Diesellokomotiven, Schiffe und Baumaschinen fast ausnahmslos ungefiltert. Durch wirksame Partikelfilter werden die Rußteilchen nahezu vollständig aus den Abgasen gefiltert. In der Reduktion von Rußpartikeln aus dem Verkehrsbereich liegen daher die größten Potenziale, um die negativen Folgen für die Arktis schnell zu verringern.

Deshalb konzentrieren sich die Verbände in der Kampagne „Rußfrei fürs Klima – Kein Diesel ohne Filter!“ auf Dieselemissionen aus dem Verkehr.

Rußpartikel sind im Gegensatz zu den Klimagasen CO₂, Methan oder Ozon vergleichsweise kurzlebige Stoffe, d.h. sie haben nur eine geringe Verweilzeit in der Atmosphäre. Eine Reduktion von Dieselruß führt sehr schnell zum Erfolg. Deshalb ist dies ein unverzichtbarer Baustein für die langfristige Bekämpfung der Erderwärmung. Die Reduzierung von im Kiotoprotokoll festgelegten Klimagasen hat selbstverständlich nach wie vor oberste Priorität und darf nicht vernachlässigt werden.

RUSSFREI FÜRS KLIMA

KONTAKTPERSONEN

 Deutsche Umwelthilfe
Dorothee Saar
 Deutsche Umwelthilfe e.V.
 Hackescher Markt 4
 10178 Berlin
 Tel. 030.240086772
 Fax. 030.240086799
 saar@duh.de



Dietmar Oeliger
 NABU e.V.
 Charitéstraße 3
 10117 Berlin
 Tel. 030.2849841613
 Fax. 030.2849843613
 dietmar.oeliger@nabu.de



Dr. Werner Reh
 BUND e.V.
 Am Köllnischen Park 1
 10179 Berlin
 Tel. 030.27586435
 Fax. 030.27586440
 werner.reh@bund.net



Heiko Balsmeyer
 Verkehrsclub Deutschland e.V.
 Rudi-Dutschke-Str. 9
 10969 Berlin
 Tel. 030.28 03 5122
 Fax. 030.28 03 5110
 heiko.balsmeyer@vcd.org

Die Forderungen der Umweltverbände

Ziel der Kampagne ist die Verringerung von Dieselemissionen aus Kraftfahrzeugen (Pkw, Lkw, Busse) und „Offroad“- Motoren von dieselpetriebenen Schienenfahrzeugen, Schiffen und Baumaschinen.

Alle Dieselmotoren müssen mit wirksamen Partikelfiltern ausgerüstet werden. Die Kampagne richtet sich an die Europäische Union, die Bundesregierung, Bundesländer und Kommunen.

Die Verbände fordern, dass...

die Europäische Union das verbindliche Ziel vorgibt, Dieselruß bis 2020 um 100 Prozent zu verringern. Dies ist technisch machbar. In Europa gibt es zahlreiche Anbieter für Filtersysteme und auch für schadstoffarme Neufahrzeuge, so dass die Vorgaben zur Abgasreinigung dem europäischen Markt zugute kommen,

die Bundesregierung in Anlehnung an ihre Klimaschutzziele ein Minderungsziel für Dieselruß verabschiedet,

Bundesländer und Kommunen bei Ausschreibungen im Öffentlichen Nahverkehr anspruchsvolle Umweltstandards für Fahrzeuge verbindlich festlegen und entsprechend bei der Auftragsvergabe Anbieter mit einer Flotte von emissionsarmen Fahrzeugen bevorzugen,

die Kommunen Umweltzonen auch aus Klimaschutzgründen einrichten bzw. bestehende Umweltzonen so weiterentwickeln, dass alle ungefilterten Motoren von den Regeln erfasst werden. So lassen sich gleichzeitig positive Effekte für Gesundheit und Klimaschutz erreichen. Auch mit dem Ausbau des Fuß- und Radverkehrs sowie eines rußfreien öffentlichen Nahverkehrs lassen sich positive Wirkungen erzielen.