

Positionspapier zur Feinstaub-Diskussion

Positionspapier zur Feinstaub-Diskussion

Herausgeber:
DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.
Weberstraße 77
53113 Bonn
Kontakt: Frank Huster
Telefon: (02 28) 9 14 40-41
Telefax: (02 28) 9 14 40-741
FHuster@dslv.spediteure.de
www.spediteure.de

Stand Mai 2005

Feinstaub und seine Quellen: Lkw-Diesel sind keine Hauptverursacher

Im Rahmen von wissenschaftlichen Studien zur Luftreinhaltung wurde festgestellt, dass so genannter Feinstaub für schwere Erkrankungen ursächlich sein kann. Mit Feinstaub werden feinste Partikel (PM₁₀) bezeichnet, die von den menschlichen Schleimhäuten nicht mehr absorbiert werden und bis in die Bronchien und feinste Lungenwege geraten können. Diese Partikel sind mit dem bloßen Auge nicht erkennbar und können durch den Wind über große Strecken von mehreren 1.000 km transportiert werden. Lokale Quellen, hierauf weist auch das Umweltbundesamt (UBA) hin, sind also nur begrenzt für die Entstehung des Feinstaubes vor Ort verantwortlich.

Die Emissionsquellen dieser Feinpartikel sind zahlreich. Verursacher sind Industrieprozesse (35%), der Straßenverkehr (20%), die privaten Haushalte (18%), Kraftwerke (11%), sonstiger Verkehr (11%) sowie der Schüttgutumschlag (5%).

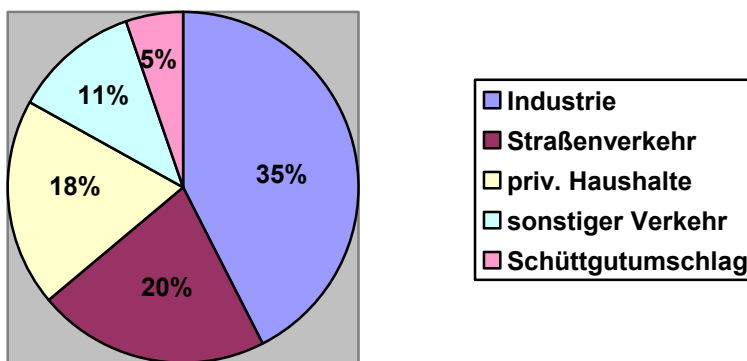


Abbildung 1: Feinstaub-Emissionsquellen nach Anteilen (Quelle: Bundesumweltministerium)

Soweit der Verkehr als Ursache in Frage kommt, entsteht Feinstaub vor allem durch den Verbrennungsprozess in Dieselmotoren sowie durch Brems- und Reifenabrieb. **Fest steht aber, dass Lkw-Diesel in Deutschland lediglich einen Anteil von 13 % an der Gesamtemission haben.** Selbst unter Einschluss der Pkw (7 %) ist der Straßenverkehr nur zu einem Fünftel ursächlich für Feinstaub-Emissionen aus Dieselmotoren. Dennoch gelten in der Darstellung vieler Medien und in der öffentlichen Wahrnehmung nach wie vor fälschlicherweise Lkw-Diesel als Hauptverursacher von PM₁₀-Emissionen.

Rechtsgrundlagen zur Feinstaubbekämpfung: seit 1. Januar 2005 gelten strengere Grenzwerte

Schon seit Jahren hat der Umweltschutz in der europäischen Gesetzgebung eine hohe Priorität. Die Folge ist eine Vielzahl von Richtlinien, die in den Mitgliedstaaten der Gemeinschaft einerseits für ein hohes Schutzniveau, andererseits für eine Angleichung der Wettbewerbsverhältnisse für die durch Umweltschutzmaßnahmen Betroffenen sorgen sollen. Hierunter fallen auch Maßnahmen zur Luftreinhaltung.

Zu diesem Zweck wurde die **Richtlinie 1999/30/EG des Rates über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft vom 22. April 1999** erlassen. In Deutschland wurde die Richtlinie durch die **22. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft – 22. BImSchV) vom 11. September 2002** umgesetzt. In Übereinstimmung mit EU-Recht sieht die Verordnung **seit dem 1. Januar 2005 strengere Immissionsgrenzwerte** nicht nur für Feinstaub-Partikel, sondern auch für Schwefeldioxid, Blei und Kohlenmonoxid vor. Je nach betrachtetem Luftschadstoff darf nur an einer begrenzten Anzahl von Tagen pro Jahr ein festgelegter Tagesgrenzwert überschritten werden. Für die Feinstäube gibt es eine jährliche Begrenzung von 35 Tagen, an denen eine PM₁₀-Konzentration von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gemessen wird. Diese Grenze wurde seit Jahresbeginn in zahlreichen Städten bereits mehrfach überschritten.

Wichtig ist: Nicht die Luftqualität hat sich seit Januar 2005 verschlechtert, sondern es wurden die Grenzwerte deutlich verschärft!

Maßnahmen der Kommunen: Fahrverbote führen nicht zum Ziel

Die 22. BImSchV verlangt von den zuständigen Behörden der Bundesländer und von den Kommunen, zunächst die Luftqualität durch Messverfahren zu beurteilen und daran anknüpfend Luftreinhaltepläne und Aktionspläne zu erstellen. Dies ist vielfach noch nicht geschehen. Die Aktionspläne *können* je nach Fall Maßnahmen zur Beschränkung und soweit erforderlich zur Aussetzung solcher Tätigkeiten enthalten, die zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte und/oder Alarmschwellen beitragen. Darunter *kann* auch die Beschränkung des Straßenverkehrs (Pkw- und Lkw-Verkehr) fallen. Doch obwohl die 22. BImSchV entsprechend ihrer Vorgabe aus Brüssel nicht ausschließlich auf den Verkehrssektor zielt, ist insbesondere der Güterkraftverkehr erneut im Fokus politischer, öffentlichwirksamer Aktivitäten und primäres Ziel einschränkender Maßnahmen.

Deshalb ist die am häufigsten diskutierte und bislang angewendete Maßnahme das zeitlich befristete und für bestimmte Bereiche oder Fahrzeugarten erlassene Fahrverbot in Ballungszentren. Dass diese Maßnahme nicht in jedem Fall Ziel führend ist, zeigte das Beispiel Hannover. Hier wurde ein verhängtes Fahrverbot wieder aufgehoben, nachdem die Konzentrationenwerte in den Umgehungsstraßen über dem ursprünglichen Wert lagen, der Anlass für das Fahrverbot war.

Zwar werden Fahrverbote für Lkw wegen der Ver- und Entsorgungsnotwendigkeit der Städte auch von den Kommunen selbst nicht uneingeschränkt befürwortet, doch besteht für diese Handlungszwang, da sich mögliche Sanktionen der Europäischen Kommission (z. T. in Millionenhöhe) ab 2006 direkt gegen die Kommunen richten können. Der Druck auf die Städte wird dadurch verstärkt, dass die EG-Richtlinie faktisch jedem Bürger das Recht auf saubere Luft einräumt, das vor Gericht auch erstritten werden kann.

Dass Fahrverbote weiterhin ein Thema sind, zeigen auch die vom Bundesumweltministerium (BMU) auf Bitten der Länder-Verkehrsministerkonferenz vorgelegten Eckpunkte für eine Verordnung zur Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen mit geringem Partikelaustritt. Geplant ist, mit Hilfe von Plaketten eine Kategorisierung der Fahrzeuge nach drei Emissionsklassen auszuweisen. Dadurch können Fahrverbote gezielt erlassen, auf Fahrzeuge mit hohem Partikelaustritt beschränkt und von den Behörden überwacht werden. Entscheidend wird dabei sein, nach welchen Kriterien ein Fahrzeug als „sauber“ oder „schmutzig“ eingestuft wird.

Sollten Politik und Öffentlichkeit neben anderen Maßnahmen Fahrverbote als Instrument zur Reduzierung des Feinstaubes für unabänderlich halten, wäre die notwendige Ver- und Entsorgung der Städte deutlich eingeschränkt. Fahrverbote dürfen deshalb keinesfalls pauschal für sämtliche mit Diesel betriebene Fahrzeuge gelten. Nicht zuletzt unter Berücksichtigung der Tatsache, dass der Straßenverkehr insgesamt nur mit 20% zur Emission des Feinstaubes beiträgt, dürfen Fahrverbote allenfalls für nicht emissionsarme Fahrzeuge erlassen werden.

Zusätzlich hat das Bundesverkehrsministerium (BMVBW) angekündigt, die Sätze für die Lkw-Maut noch deutlicher als bisher nach Emissionsklassen spreizen zu wollen. Dies darf jedoch nicht dazu führen, dass sich die Gesamtbelastung des Güterkraftverkehrs weiter erhöht.

Technische Voraussetzungen zur Feinstaubbekämpfung: Trend zur deutlichen Reduzierung der Partikelemissionen durch verbesserte Motorentechnik setzt sich fort.

Eine Absenkung des messbaren Feinstaubes auf das Niveau der europäischen Grenzwerte ist ohne weiterführende Technik nicht erreichbar. Doch hat der Straßengüterverkehr wie kein zweiter Verkehrsträger seine direkten Emissionen pro tkm im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte bereits drastisch gesenkt. Dies gilt auch und vor allem für den Partikelaustritt, der durch die **heute gängige Motorentechnik (EURO 3; Partikelemission 0,1 g/kWh), bezogen auf die Grenzwerte aus dem Jahr 1993 (EURO 1; Partikelemission: 0,4g/kWh), bereits um 75% reduziert wurde. Legt man die spätestens ab 2006 vorgeschriebenen Werte (EURO 4; Partikelemission: 0,02 g/kWh) zugrunde, wird sich der Partikelaustritt gegenüber EURO 3-Fahrzeugen noch mal um 98% verringert haben.** Diese Entwicklung wird sich mit der EURO 5-Norm fortführen. Wichtig ist festzuhalten, dass sämtliche Werte bereits ohne zusätzliche Partikelfilter erreicht werden.

Partikelemission
(g/kWh)

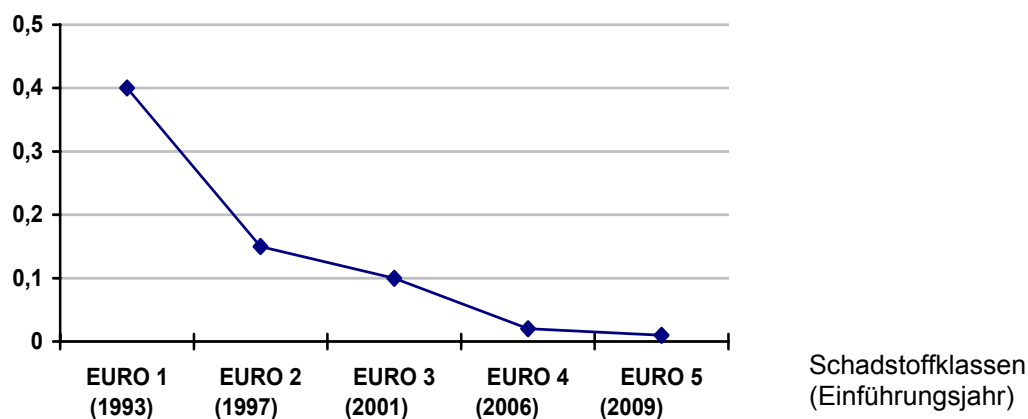


Abbildung 2: Rückgang der Feinstaub-Partikelemission durch Einführung neuer Schadstoffklassen bei Diesel-Lkw (Quelle: Europäische Kommission und eigene Berechnungen)

Der Anteil der Nutzfahrzeuge über 7,5 t zGG mit modernster Abgastechnologie (derzeit EURO 3) liegt immerhin schon bei über 30%. Nur noch knapp 20% der Lkw über 7,5 t zGG sind als nicht emissionsarm einzustufen.

Der bisherige und zukünftige Fortschritt in der Fahrzeugtechnik muss deshalb –in Kombination mit dem relativ geringen Anteil des Lkw an der Gesamtemission- bei den Maßnahmen zur Bekämpfung des Feinstaubes unbedingt berücksichtigt werden.

Doch ungeachtet dessen, werden in der Öffentlichkeit auch für Lkw nur Russpartikelfilter als Allheilmittel dargestellt. Für einige Nutzfahrzeugklassen gibt es aber bislang noch keine serienmäßige Produktion von Partikelfiltern. Bei dieser Technik strömt das Abgas aus dem innermotorischen Verbrennungsprozess durch eine poröse Filterstruktur, auf der sich die Partikel von der Restemission lösen. Bei keiner der technischen Lösungen besteht Dauerhaltbarkeit. Die Filter sind im Rahmen von Serviceintervallen zu regenerieren. Die Kosten für die nachträgliche Ausrüstung von schweren Nutzfahrzeugen mit Partikelfiltern dürften nach derzeitigem Stand bis zu 7.000 EUR pro Fahrzeug betragen.

Dass dem von Teilen der Politik, der Öffentlichkeit und den Medien geforderte schnelle Nachrüstungen mit Partikelfiltern noch nicht nachgekommen wurde, liegt trotz des zu erwartenden hohen Preises nicht an der fehlenden Bereitschaft der Spedition, sondern am derzeit noch fehlenden Angebot. Hier ist die Fahrzeug- und Zulieferindustrie gefordert. Festzuhalten bleibt insgesamt, dass die Fokussierung der Politik und der Öffentlichkeit auf den Russpartikelfilter der Komplexität des Themas nicht gerecht wird.

Zusätzliche Fördermaßnahmen müssen geschaffen werden

Noch immer diskutiert die Politik Fördermaßnahmen zur Einführung Feinstaub reduzierender Technologien. Diese müssen rasch geschaffen werden. Mögliche fiskalische und sonstige Anreize müssen für Lkw ebenso gelten wie für Pkw und sowohl Neufahrzeuge als auch Nachrüstungen umfassen. Dass dies noch nicht geschehen ist, liegt vor allem an der noch offenen Frage, ob der Bund und/oder die Länder die zu erwartenden Einnahmeausfälle tragen werden. Derzeitige Fördermodelle der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW), auf die das Bundesumweltministerium (BMU) verweist, sind Insellösungen, die nicht masseneinsatzfähig sind, da sie sich auf eine Motorentechnik höher als EURO 5 oder alternative Antriebsenergien (z.B. Erdgas) beziehen.

Korrektur der europäischen Grenzwerte ist dringend erforderlich

Die technischen Potenziale zur Emissionsminderung des Straßenverkehrs allein reichen nicht aus, um in Deutschland die neuen europäischen Grenzwerte flächendeckend einhalten zu können. Zudem ist die Nichteinhaltbarkeit des Grenzwertes für PM₁₀ in urbanen Ballungsräumen nicht nur ein deutsches Phänomen. Im Durchschnitt stammt die Hälfte der in europäischen Innenstädten gemessenen Feinstaubbelastung aus Quellen außerhalb der Ballungsräume. Dadurch kommt es selbst in ländlichen und in Küstenregionen zu Überschreitungen. Dieser nicht durch lokale Maßnahmen beeinflussbare Teil ist an Tagen mit Überschreitungen des Grenzwertes mit bis zu 70% sogar noch höher, so dass kurzfristige lokale Maßnahmen zur Verminderung von Überschreitungen dieses Wertes umso weniger Wirkung zeigen.

Insgesamt ist die Einhaltung der Grenzwerte ein zu ehrgeiziges Ziel. Deshalb wurde die Bundesregierung bereits Ende vergangenen Jahres von den Spitzenverbänden der Wirtschaft aufgefordert, sich bei der Europäischen Kommission dafür einzusetzen, dass die Grenzwerte einer Überprüfung unterzogen werden. Zudem sollten angesichts der Schwierigkeiten bei der fristgemäßen Einhaltung der Grenzwerte die Einhaltungsfristen verlängert werden. Dieser Aufforderung ist die Bundesregierung bisher nicht nachgekommen.

Die Spedition stellt sich ihrer Verantwortung für die Umwelt

Unbestritten ist die Belastung der Umwelt ein Preis für das Wachstum der arbeitsteiligen Wirtschaft und den Wohlstand der Bevölkerung. Ebenso wie die produzierende Industrie und die privaten Haushalte sind der Individual- und der Güterverkehr Emittenten von Luftschadstoffen. In diesem Bewusstsein unternimmt das Speditionsgewerbe, wie andere Branchen auch, größtmögliche Anstrengungen, Umwelt belastende Faktoren soweit wie möglich nicht nur zu reduzieren, sondern zu vermeiden. Werden auch heute Wirtschaftlichkeit und Umweltschutz vielfach noch als unvereinbar betrachtet, vereint die Tätigkeit des Spediteurs von jeher beide Ziele durch eine ständige Optimierung der logistischen Prozesse, die hohe Auslastung der Verkehrsmittel sowie die Vermeidung von Leerfahrten. Nicht nur unter dem Druck der Lkw-Maut sowie sonstiger fiskalischer Belastungen und Umweltauflagen werden speditionelle Dienstleistungen auch zum Nutzen der Umwelt weiterhin verbessert.

Der Güterverkehr im allgemeinen und Lkw-Fahrten im besonderen sind kein Selbstzweck, sondern dienen der Belieferung von Industrie und Handel sowie der Ver- und Entsorgung von Städten und Ballungsgebieten. Dies gilt in besonderem Maße für den städtischen Lieferverkehr. Einzelhandel und Bevölkerung sind auf den Straßengüterverkehr angewiesen. Eine Alternative gibt es nicht!

Der DSLV fordert deshalb:

- **Zur Reduzierung der Feinstaubbelastung muss ein Gesamtkonzept greifen, das sämtliche Emittenten, neben dem Verkehrssektor die Industrie ebenso wie private Haushalte, einbezieht. Maßnahmen dürfen sich nicht allein auf den Straßenverkehr konzentrieren. Auflagen und Beschränkungen – dies gilt für sämtliche Emittenten – müssen volkswirtschaftlich sinnvoll und betriebswirtschaftlich vertretbar sein.**
- **Die pauschale Verhängung von Fahrverboten für sämtliche Lkw muss einer differenzierteren Betrachtung weichen. Dem bereits emissionsarmen städtischen Lieferverkehr (EURO 2 und höher) ist freie Fahrt zu gewähren.**
- **Zusätzliche Technik bei Neufahrzeugen (z.B. Russpartikelfilter) muss bald Lieferstandard werden, kostengünstige Nachrüstungen müssen ermöglicht werden. Fördermodelle müssen auch die Nachrüstung von Lkw umfassen. Eine gesetzliche Nachrüstungspflicht mit Partikelfiltern ist abzulehnen.**
- **Die Europäische Kommission muss gemeinsam mit den Mitgliedstaaten der EU die Grenzwerte bzw. deren Inkraftsetzung korrigieren. Der Anteil emissionsarmer Fahrzeuge wird in den nächsten Jahren ohnehin ständig steigen. Dies wird auch deutlich positive Auswirkungen auf die Feinstaubbelastung haben.**