

Deutsche Umwelthilfe

Klagen für Saubere Luft



INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung	3
Klagen – Übersicht	9
Aachen.....	11
Backnang	12
Berlin	13
Bielefeld	14
Bochum.....	15
Bonn	16
Darmstadt.....	17
Dortmund.....	18
Düren.....	19
Düsseldorf	20
Essen.....	21
Esslingen.....	22
Frankfurt am Main.....	23
Freiburg	24
Fürth.....	25
Gelsenkirchen	26
Hagen	27
Halle (Saale).....	28
Hannover.....	29
Heilbronn	30
Kiel.....	31
Köln.....	32
Limburg.....	33
Ludwigsburg	34
Mainz	35
Marbach	37
München	38
Nürnberg	40
Oberhausen	41
Offenbach.....	42
Oldenburg	43
Paderborn	44
Passau.....	45
Regensburg	46
Reutlingen.....	47
Stuttgart.....	48
Wiesbaden	50
Wuppertal	51
Würzburg	52

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 (NO₂) oder Feinstaub (PM₁₀ und PM_{2,5}) in vielen Städten und Ballungsräumen regelmäßig überschritten. Dies belastet die Gesundheit der Bürger*innen und schadet unserer Umwelt und dem Klima.

Der Air Quality Report 2019 der Europäischen Umweltagentur (EEA)¹ zeigt, dass im Jahr 2016 europaweit mehr als 400.000 vorzeitige Todesfälle auf die Folgen der Feinstaubbelastung in der Luft zurückzuführen sind. Hohe NO₂-Konzentrationen sind für etwa 71.000 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 EU². Bis zu 95 Prozent der Bewohner*innen europäischer Städte sind Schadstoffkonzentrationen ausgesetzt, die ihrer Gesundheit erheblich schaden³. Hauptquellen sind Industrie, Verkehr und private Kleinf Feuerungsanlagen.

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 2019] starben in Deutschland im Jahr 2016 11.900 Menschen vorzeitig aufgrund der Luftbelastung mit NO₂ und 59.600 aufgrund der Feinstaubbelastung¹. Die vorläufige Auswertung der Luftgüte-Messstationen⁴ im Jahr 2018 zeigt, dass der NO₂-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ bundesweit an ca. 40 Prozent der verkehrsnahen Messstationen nicht eingehalten wird. Trauriger Spitzenreiter ist die Station Am Neckartor in Stuttgart. Der NO₂-Jahresmittelwert betrug hier 71 µg/m³ – und damit fast 80 Prozent mehr als der zulässige Grenzwert von 40 µg/m³

im Jahresmittel. Dabei sind nach Einschätzung vieler medizinischer Expert*innen die Grenzwerte für Stickstoffdioxid zu schwach angesetzt⁵. Das Umweltbundesamt (UBA) hat mit einer im März 2018 veröffentlichten Studie verdeutlicht, dass im Jahr 2014 bereits bei Konzentrationen deutlich unterhalb des Grenzwertes etwa 6.000 vorzeitige Todesfälle sowie 437.000 der Diabetes-Erkrankungen und 439.000 der Asthmaerkrankungen der NO₂-Belastung der Atemluft zuzurechnen sind selbst wenn bei der Ermittlung die in der Regel hohen Werte der verkehrsnahen Stationen unbeachtet bleiben. Hauptursache für die hohe Belastung mit NO₂ in Städten sind die Emissionen von Diesel-Fahrzeugen, insbesondere Pkw mit einem Anteil von durchschnittlich 72,5 Prozent⁶. Die EU-Kommission, aber auch Gerichte in Deutschland bekräftigen, dass Maßnahmen wie Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge in städtischen Gebieten einen wesentlichen Beitrag zur Problemlösung leisten können. Für Feinstaub sind gesetzlich nicht mehr als 35 Überschreitungstage des Tagesgrenzwertes von 50 µg/m³ im Jahr erlaubt. Laut der Weltgesundheitsorganisation (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 an maximal einem Prozent der Tage des Jahres überschritten wird – also an 3 Tagen.

EMISSIONS-KONTROLLEN

Die anhaltende Überschreitung der NO₂-Grenzwerte in vielen Städten ist wesentlich auf die hohen realen Stickoxid-(NO_x) Emissionen von modernen Diesel-Pkw zurückzuführen. Seit Bekanntwerden des Abgasskandal 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 hatte die DUH Hinweise darauf, dass bei den offiziellen Angaben der Hersteller zu ihren Autos nicht alles mit rechten Dingen zugeht, den Behörden übermittelt. Das für eine Überwachung der Realemissionen zuständige Kraftfahrtbundesamt hat erst nach langem Zögern eigene Messungen in Auftrag gegeben, hält jedoch

- 1 EEA Report No. 10/2019 Air quality in Europa – 2019 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 Umweltbundesamt Luftqualität 2017 – Vorläufige Auswertung, Januar 2018

- 5 <https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/schlechte-luft-macht-krank-einschlaegige-stellungnahmen-zur-debatte/>
- 6 Umweltbundesamt/ TREMOD 5.64/ HBEFA 3.3

die Ergebnisse dieser Messungen zurück. Daher misst die DUH selbst die Emissionen von Pkw nach. Seit Oktober 2015 hat die DUH mit dem Emissions-Kontroll-Institut (EKI) weit über 100 Pkw der Abgasnorm Euro 6 und Euro 5 unter Realbedingungen auf der Straße gemessen. Darunter sind Fahrzeuge mit Diesel, Benzin und Benzin-hybridantrieb. Nur wenige der bisher getesteten Fahrzeuge halten 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 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.

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 ein großer Teil 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 so 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 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 beruhen zum Teil 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 der Faktoren von bis zu 35 Prozent gegenüber der Vorgängerversion zu rechnen, bei Euro 6 Pkw sogar mit einer Verdoppelung⁷. 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 Bürger*innen keinen ausreichenden Schutz vor den gesundheitsschädlichen Luftschadstoffen gewähren und somit nicht nur gegen die EU-Luftreinerhalt Richtlinie (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 Bürgerinnen und Bürgern nachkommt und dass sie 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

EUROPÄISCHER GERICHTSHOF BESTÄTIGT DAS RECHT AUF SAUBERE LUFT

Weil infolge fehlender Maßnahmen oder mangelhafter Durchsetzung dieser dennoch Grenzwertüberschreitungen auftreten, unterstützte die DUH in der Vergangenheit Musterklagen betroffener Bürger*innen. 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).

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

DEUTSCHE UMWELTHILFE ERSTREITET KLAGEBEFUGNIS FÜR UMWELTVERBÄNDE

Mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) Leipzig vom 5. September 2013 (Aktenzeichen 4 K 165/12.WI(1)) im Verfahren der DUH gegen das Land Hessen wegen Überschreitung der Luftqualitäts-grenzwerte in Darmstadt wurde die Klagebefugnis für Umweltverbände wesentlich gestärkt. Dank dieser Entscheidung können klageberechtigte Umwelt- und Verbraucherschutzorganisationen stellvertretend für betroffene Bürger*innen 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 VERKEHRSBESCHRÄNKUNGEN FÜR DIESEL-FAHRZEUGE

Das Verwaltungsgericht Düsseldorf (3 K 7695/15) urteilte am 13. September 2016, dass zur schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung Verkehrsbeschränkungen 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



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“.

27. Februar 2018, dass Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge – 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 weitere Klagen gegen mehrere Landesbehörden wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte für NO₂ ein. Betroffen sind die Städte Stuttgart, Frankfurt, Düsseldorf, Essen, Gelsenkirchen, Aachen, Köln und Bonn. Hier sind Bürger*innen seit Jahren zu hoher Luftverschmutzung ausgesetzt. Wegen Überschreitung der NO₂-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 NO₂-Grenzwerte wiederaufgenommen. Nach und nach kamen weitere Klagen in Städten dazu, in denen einerseits deutliche Überschreitungen der zulässigen Belastung herrschten und andererseits keine wirksamen Luftreinhaltepläne verabschiedet wurden, um die Belastung so schnell wie möglich zu reduzieren. Eine Übersicht über alle Klagen der DUH zur Umsetzung effektiver Luftreinhaltemaßnahmen finden Sie in der Tabelle auf den Seiten 9 und 10.

Zusätzlich leitete die DUH Vollstreckungsmaßnahmen in München, Darmstadt, Reutlingen, Stuttgart, Düsseldorf, Wiesbaden und Limburg ein. In diesen Städten gibt es zum Teil seit Jahren rechtskräftige Urteile, die die zuständigen Behörden verpflichten, bestehende Luftreinhaltepläne fortzuschreiben und Maßnahmen zu verankern, die so schnell wie möglich zur Einhaltung der Grenzwerte für NO₂ führen. Dank dieser Gerichtsentscheidungen wurden bereits erste Maßnahmenpläne beschlossen, die die Einhaltung der Grenzwerte zeitnah sicherstellen. Dabei kommen die meisten Pläne auch um Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge nicht herum. So gilt in Stuttgart seit dem 1. Januar 2019 eine zonale Beschränkung für Diesel-Fahrzeuge unterhalb der Euronorm 5/V im gesamten Stadtgebiet. Auch in Berlin, Mainz und Darmstadt sind Verkehrsbeschränkungen für besonders hoch-emittierende Diesel-Fahrzeuge in Vorbereitung. In Wiesbaden konnte durch ein ehrgeiziges Maßnahmenpaket zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und zur Förderung von ÖPNV und Radverkehr auf Fahrbeschränkungen verzichtet werden.

WEITERE KLAGEN FÜR SAUBERE LUFT

Auch in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union sehen sich Umweltverbände dazu gezwungen, die Einhaltung von Luftqualitäts-werten rechtlich durchzusetzen. So klagt **ClientEarth** bereits seit dem Jahr 2011 gegen das Vereinigte Königreich wegen Nichteinhaltung der NO₂-Grenzwerte in 16 britischen Städten und Regionen. 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.

Weil die Pläne für mehr als 45 Kommunen in England und Wales trotz mehrerer Gerichtsurteile immer noch nicht ausreichen, um die Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten, hat ClientEarth erneut Klage eingereicht. Aufgrund dieser Bemühungen wurde unter anderem die Umweltzone in London Anfang April 2019 verschärft, so dass in die neue Ultra Low Emission Zone keine Diesel-Fahrzeuge älter als Euro 6 und keine Benzin-Pkw älter als Euro 4 mehr einfahren dürfen.

2015 reichten fünf von Grenzwertüberschreitungen betroffene Bürgerinnen und Bürger mit Unterstützung durch ClientEarth gegen die Hauptstadtregion Brüssel Klage ein. Laut Interimsurteil des Gerichts erster Instanz Brüssel haben Umweltorganisationen, Bürgerinnen und Bürger das Recht, die Aufnahme adäquater Maßnahmen in den Luftreinhalteplan einzufordern. Im Verfahren reichte das Gericht ein Vorabentscheidungsersuchen beim Europäischen Gerichtshof ein (C-723/17).

Der EuGH hat mit seinem Urteil vom 26. Juni 2019 klargestellt, dass einzelne Bürgerinnen und Bürger nationale Gerichte zur Durchsetzung der europäischen Luftqualitätsrichtlinie anrufen können. Diese Richtlinie ist laut Urteil strikt umzusetzen, wobei die Werte der Stickstoffdioxidbelastung nicht gemittelt werden dürfen, sondern der rechtliche Grenzwert von 40 µg NO₂/m³ an jeder einzelnen Messstation einzuhalten ist. Ebenso müssen laut Urteil die nationalen Gerichte die Einhaltung der Aufstellungskriterien von Messstationen überprüfen können und befugt sein gegenüber den Behörden alle erforderlichen Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, dass die Messstationen rechtskonform eingerichtet werden. Dabei hebt der EuGH insbesondere die Verpflichtung hervor, die Messung an der am stärksten belasteten Stelle durchzuführen. Damit stärkt der EuGH die Rolle der nationalen Gerichte und bestätigt deren Aufgabe, die praktische Wirksamkeit der europäischen Luftqualitätsrichtlinie – auch durch die Anordnung der dafür notwendigen Maßnahmen – zu gewährleisten.⁸

2017 reichte ClientEarth zusammen mit der Organisation Cittadini Per l'Aria eine Klage gegen die Behörden der Lombardei in Italien auf Fortschreibung eines Luftreinhalteplans ein, woraufhin sich die Regionalregierung bereit erklärte einen neuen Plan zu erstellen. Die Klage wurde daraufhin zurückgezogen. Im August 2018 wurde der neue Plan veröffentlicht, der nach Ansicht von ClientEarth und Cittadini Per l'Aria nach wie vor unzureichend ist. Zum einen wurde auf eine strategische Umweltprüfung im Vorfeld der Planerstellung verzichtet. Zum anderen werden die Grenzwerte für PM₁₀ laut Plan erst 2025 eingehalten werden können. Eine rechtlich vorgesehene Öffentlichkeitsbeteiligung blieb aus. In Anbetracht der unzureichenden Planaufstellung, reichten Cittadini Per l'Aria und ClientEarth erneut Klage ein.

In Budapest wurde Ende 2018 eine Klage gegen die anhaltende Überschreitung des Jahresmittelwertes für NO₂ und PM₁₀ eingereicht. Diese Klage wurde durch die Clean Air Action Group am Arbeits- und Verwaltungsgericht der Hauptstadt Budapest erhoben, um die Erstel-

8 Urteil des Europäischen Gerichtshofs (erste Kammer) vom 26.06.2019: <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=215512&pageIndex=0&doclang=DE&mode=req&dir=&occ=first&part=1>.

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 2019 (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 2019 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 einer verbraucherfreundlichen Musterfeststellungsklage ins deutsche Recht**, die dem Verbraucher verbesserte Rechte gegenüber betrügerischen Unternehmen gibt.
- 7. Transparenzzusage der Industrie**: Verpflichtung zur Veröffentlichung der RDE-Messwerte aller Fahrzeugmodelle für CO₂ 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** durch Offenlegung aller CO₂- und emissionsbezogener Daten durch das Kraftfahrt-Bundesamt: Die Automobilindustrie stimmt der Veröffentlichung aller für die Nachprüfung von CO₂- und Abgaswerten notwendigen Fahrzeugdaten sowie der gefundenen illegalen sowie der für „legal“ erklärten Abschaltvorrichtungen ausdrücklich zu.



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

lung eines Luftreinhalteplans mit konkreten Maßnahmen und deren schnellstmöglicher Umsetzung durch die Budapester Behörden zu erwirken. Auch diese Klage wird von ClientEarth unterstützt.

VERTRAGSVERLETZUNGSVERFAHREN

Neben den Verfahren betroffener Bürger*innen 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. Beide Mitgliedstaaten müssen nun neue Luftreinhaltepläne vorlegen, die die Einhaltung der geltenden Grenzwerte sicherstellen. Andernfalls kommen auf die Länder erneut/neue Verfahren durch die EU-Kommission zu, an dessen Ende empfindlich hohe Strafzahlungen stehen könnten.

Gegen Deutschland und acht weitere Mitgliedstaaten (Vereinigtes Königreich, Rumänien, Tschechien, Italien, Frankreich, Ungarn, Slowakei und Spanien) laufen ebenfalls Vertragsverletzungsverfahren wegen Nichteinhaltung der NO_2 -Grenzwerte. Zu Beginn des Jahres 2018 hatte die Bundesregierung mit der Benennung weiterer Maßnahmen versucht, den nächsten Schritt des Verfahrens, den Gang vor den EuGH, zu verzögern. Da die vorgetragenen Maßnahmen jedoch nicht geeignet sind, die Überschreitungsdauer so kurz wie möglich zu halten, hat die EU-Kommission Deutschland wegen anhaltender Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid verklagt. Im Falle einer Verurteilung drohen Deutschland Strafzahlungen in Milliardenhöhe. Auch gegen Frankreich, Ungarn, Italien, Rumänien und das Vereinigte Königreich wurden im Mai 2018 Klagen vor dem EuGH eingereicht.

VERKEHRSBESCHRÄNKUNGEN

Zentrale Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte sind Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge in allen betroffenen Städten. Mit mehr als 70 Prozent verursachen Diesel-Pkw den höchsten Beitrag an NO_x -Emissionen im Stadtverkehr⁹. Moderne Euro 6 Diesel-Pkw emittieren 30-mal mehr NO_x im realen Fahrbetrieb als Euro 6 Benzin-Pkw. Deshalb müssen Verkehrsbeschränkungen für alle Diesel-Fahrzeuge gelten, die den Euro 6 Grenzwert nachgewiesenermaßen auf der Straße nicht 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 und 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 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. Ende 2018 hat das Bundesverkehrsministerium nach langjähriger Verzögerungstaktik endlich die technischen Vorschriften für die Hardware-Nachrüstung bei Pkw veröffentlicht. Nach der Entscheidung des BVerwG sind Verkehrsbeschränkungen 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. Fahrzeuge, die mit einer funktionierenden Abgasreinigungsanlage nachgerüstet wurden, sollten selbstverständlich von Verkehrsbeschränkungen ausgenommen sein.

⁹ Umweltbundesamt / TREMOD 5.64 / HBEFA 3.3

WEITERE MASSNAHMEN ZUR LUFTREINHALTUNG

In Verantwortung des Bundes	In Verantwortung der Kommunen / der Länder
Verkehrsmaßnahmen	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Beendigung der Subvention von Dieselmotoren 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/hgpbplp) ➤ Nachrüstprogramm für alle Euro 5 und 6 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 zeitnah 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 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Verkehrsbeschränkungen 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-hauptverkehrsstraessen) ➤ Änderung der Ausschreibungskriterien für einen verbindlichen Einsatz von Baumaschinen und Diesellokomotiven mit Partikelfiltern in Städten ➤ Bewirtschaftung und Reduzierung der Parkraummöglichkeiten, in Verbindung mit einem Ausbau von Park&Ride Plätzen ➤ Einrichtung von Pfortnerampeln, um die Verkehrsmenge an hochbelasteten Straßen zu regulieren ➤ Ausbau eines flächendeckenden Radverkehrsnetzes im gesamten Stadtgebiet
Holzfeuerung	
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 Holzfeuerungsanlagen an Einsatz von wirksamer Emissionsminderungstechnik koppeln. ➤ Etablierung von ambitionierten Umweltzeichen für Öfen und Heizkessel. 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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 Nutzungsverböten für bestimmte Anlagentypen. ➤ Verkürzung der in der 1. BImSchV vorgesehenen Übergangsfristen für alte Feuerungsanlagen. ➤ Informationskampagnen zur richtigen Nutzung von Öfen. Unterstützung von Bürger*innen, die von Rauch und Geruch betroffen sind: Bekämpfung von Brennstoffmissbrauch und Durchsetzung von geltendem Recht mit effektiven Kontrollmaßnahmen und Sanktionen.

KLAGEN WEGEN ÜBERSCHREITUNG DER LUFTQUALITÄTSGRENZWERTE – ÜBERSICHT

Stadt	aktueller Stand	Beklagte/-r	Gericht	Überschreitung NO ₂ (40 µg/m ³)	Entscheidung vom
Aachen	Berufungs- verfahren	Bezirksregierung Köln	BVerwG Leipzig	55 µg/m ³ [2018]	VG Aachen 21.06.2018 (6 K 2211/15) OVG NRW 31.07.2019 (8 A 2851/18)
Backnang	Verwaltungs- verfahren	Regierungspräsidium Stuttgart	VGH Baden- Württemberg	49 µg/m ³ [2018]	
Berlin	rechtskräftig	Land Berlin Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	VG Berlin	49 µg/m ³ [2018]	VG Berlin 09.10.2018 (VG 10 K 207.16)
Bielefeld	Verwaltungs- verfahren	Bezirksregierung Detmold	OVG Nordrhein- Westfalen	42 µg/m ³ [2018]	
Bochum	Verwaltungs- verfahren	Bezirksregierung Arnsberg	OVG Nordrhein- Westfalen	49 µg/m ³ [2018]	
Bonn	Berufungs- verfahren	Bezirksregierung Köln	OVG Nordrhein- Westfalen	50 µg/m ³ [2018]	VG Köln 08.11.2018 (13 K 6682/1)
Darmstadt	Außergericht- liche Einigung	Hessisches Ministerium für Umwelt	VG Wiesbaden	72 µg/m ³ [2017]*	BVerwG Leipzig 05.10.2013 (7 C 21.12) VG 4 K 165/12.WI(11) Außergerichtlicher Vergleich 19.12.2018 (4 K 1755/15.WI)
Dortmund	Verwaltungs- verfahren	Bezirksregierung Arnsberg	OVG Nordrhein- Westfalen	51 µg/m ³ [2018]	
Düren	Verwaltungs- verfahren	Bezirksregierung Köln	OVG Nordrhein- Westfalen	57 µg/m ³ [2018]	
Düsseldorf	Verwaltungs- verfahren	Bezirksregierung Düsseldorf	OVG Nordrhein- Westfalen	56 µg/m ³ [2018]	VG Düsseldorf 13.09.2016 (3 K 7695/15) BVerwG Leipzig 22.02.2018 (BVerwG 7 C 26.16)
Essen	Berufungsver- fahren	Bezirksregierung Düsseldorf	OVG Nordrhein- Westfalen	48 µg/m ³ [2018]	VG Gelsenkirchen 15.11.2018 (8 K 5068/15) Gerichtlicher Vergleich 05.12.2019 (8 A 4951/18)
Esslingen	Verwaltungs- verfahren	Regierungspräsidium Stuttgart	VGH Baden- Württemberg	45 µg/m ³ [2018]	
Frankfurt	Berufungsver- fahren	Hessisches Ministerium für Umwelt	Hessischer VGH	46 µg/m ³ [2018]	VG Wiesbaden 06.09.2018 (4 K 1613/15.WI) Hessischer VGH 10.12.2019 (9 A 2691/18)
Freiburg	Verwaltungs- verfahren	Regierungspräsidium Freiburg	VGH Baden- Württemberg	50 µg/m ³ [2018]	
Fürth	Verwaltungs- verfahren	Regierung von Mittelfranken	Bayerischer VGH	modelliert: 67 µg/m ³ [2018]	
Gelsenkirchen	Berufungsver- fahren	Bezirksregierung Münster	OVG Nordrhein- Westfalen	46 µg/m ³ [2018]	VG Gelsenkirchen 15.11.2018 (8 K 5254/15)
Hagen	Verwaltungs- verfahren	Bezirksregierung Arnsberg	OVG Nordrhein- Westfalen	50 µg/m ³ [2018]	
Halle (Saale)	Verwaltungs- verfahren	Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft und Energie Sachsen-Anhalt	OVG Sachsen- Anhalt	40 µg/m ³ [2018]	Erledigt erklärt
Hannover	Verwaltungs- verfahren	Stadt Hannover	Niedersächsisches OVG	48 µg/m ³ [2017]*	
Heilbronn	Verwaltungs- verfahren	Regierungspräsidium Stuttgart	VGH Baden- Württemberg	52 µg/m ³ [2018]	

KLAGEN WEGEN ÜBERSCHREITUNG DER LUFTQUALITÄTSGRENZWERTE – ÜBERSICHT

Stadt	aktueller Stand	Beklagte/-r	Gericht	Überschreitung NO ₂ (40 µg/m ³)	Entscheidung vom
Kiel	Verwaltungs- verfahren	Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung	Schleswig-Holstei- nisches OVG	60 µg/m ³ (2018)	
Köln	Berufungsver- fahren	Bezirksregierung Köln	BVerwG Leipzig	59 µg/m ³ (2018)	VG Köln 08.11.2018 (13 K 6684/15) OVG NRW 12.09.2019 (8 A 4775/18)
Limburg	Voll- streckungsver- fahren ¹⁰	Hessisches Ministerium für Umwelt	Hessischer VGH	58 µg/m ³ (2017)*	VG Wiesbaden 30.06.2015 (4 K 97/15.WI(2))
Ludwigsburg	Verwaltungs- verfahren	Regierungspräsidium Stuttgart	VGH Baden- Württemberg	51 µg/m ³ (2018)	VGH Baden-Württemberg 26.11.2019 (10 S 274/18)
Mainz	rechtskräftig	Landeshauptstadt Mainz	VG Mainz	47 µg/m ³ (2018)	VG Mainz 24.10.2018 (3 K 988/16.MZ)
Marbach	Verwaltungs- verfahren-	Regierungspräsidium Stuttgart	VGH Baden- Württemberg	39 µg/m ³ (2018)	Erledigt erklärt
München	Vollstreckungs- verfahren ¹⁰	Bay. Staatsministerium für Umwelt	Bayerischer VGH	66 µg/m ³ (2018)	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)
Nürnberg	Verwaltungs- verfahren	Regierung von Mittelfranken	Bayerischer VGH	46 µg/m ³ (2018)	
Oberhausen	Verwaltungs- verfahren	Bezirksregierung Düsseldorf	OVG Nordrhein- Westfalen	47 µg/m ³ (2018)	
Offenbach	Verwaltungs- verfahren	Hessisches Ministerium für Umwelt	Hessischer VGH	48 µg/m ³ (2017)*	VG Wiesbaden 30.06.2015 (4 K 1178/13.WI(V))
Oldenburg	Verwaltungs- verfahren	Stadt Oldenburg	Niedersäch- sisches OVG	48 µg/m ³ (2018)	
Paderborn	Verwaltungs- verfahren	Bezirksregierung Detmold	OVG Nordrhein- Westfalen	45 µg/m ³ (2018)	
Passau	Verwaltungs- verfahren	Regierung von Niederbayern	Bayerischer VGH	56 µg/m ³ (2018)	
Regensburg	Verwaltungs- verfahren	Regierung der Oberpfalz	Bayerischer VGH	56 µg/m ³ (2018), modelliert	
Reutlingen	Berufungs- verfahren	Regierungspräsidium Tübingen	BVerwG Leipzig	53 µg/m ³ (2018)	VG Sigmaringen 22.10.2014 (1 K 154/12) VG Sigmaringen Beschluss 24.11.2016 (1 K 5134/15) VGH Baden-Württemberg vom 16.04.2019 (10 S 1977/18)
Stuttgart	rechtskräftig	Regierungspräsidium Stuttgart	VG Stuttgart	71 µg/m ³ (2018)	VG Stuttgart 19.07.2017 (13 K 5412/15) BVerwG Leipzig 22.02.2018 (BVerwG 7 C 30.17)
Wiesbaden	Verwaltungs- verfahren	Hessisches Ministerium für Umwelt	VG Wiesbaden	48 µg/m ³ (2018)	VG Wiesbaden 10.10.2011 (4 K 757/11.WI) Verfahren am VG Wiesbaden am 13.02.2019 eingestellt
Wuppertal	Verwaltungs- verfahren	Land Nordrhein-Westfalen / Bezirksregierung Düsseldorf	OVG Nordrhein- Westfalen	50 µg/m ³ (2018)	
Würzburg	Verwaltungs- verfahren	Freistaat Bayern / Regierung von Unterfranken	Bayerischer VGH	55 µg/m ³ (2017)*	

* 2018er Messwerte für voraussichtlich höchstbelastete Messstation noch nicht veröffentlicht

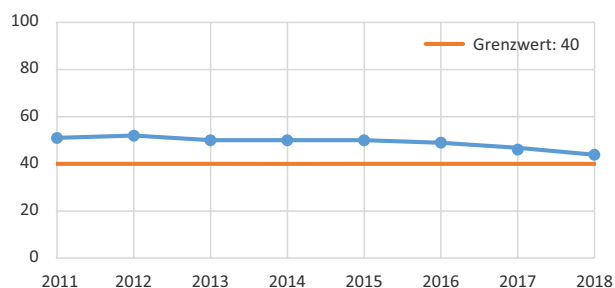
** seit 2017 nicht mehr gemessen



WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

An beiden Verkehrsmessstationen (2018: Wilhelmstraße 43 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ und Adalbertsteinweg 46 $\mu\text{g}/\text{m}^3$) 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%). Es gibt zahlreiche weitere städtische Messstationen, die an vielen Orten der Stadt teilweise noch deutlichere Grenzwert-Überschreitungen belegen. Diese Daten werden jedoch nur unregelmäßig veröffentlicht.

Aachen - Wilhelmstraße
 NO_2 -Überschreitungen des Jahresmittelwertes in $\mu\text{g}/\text{m}^3$



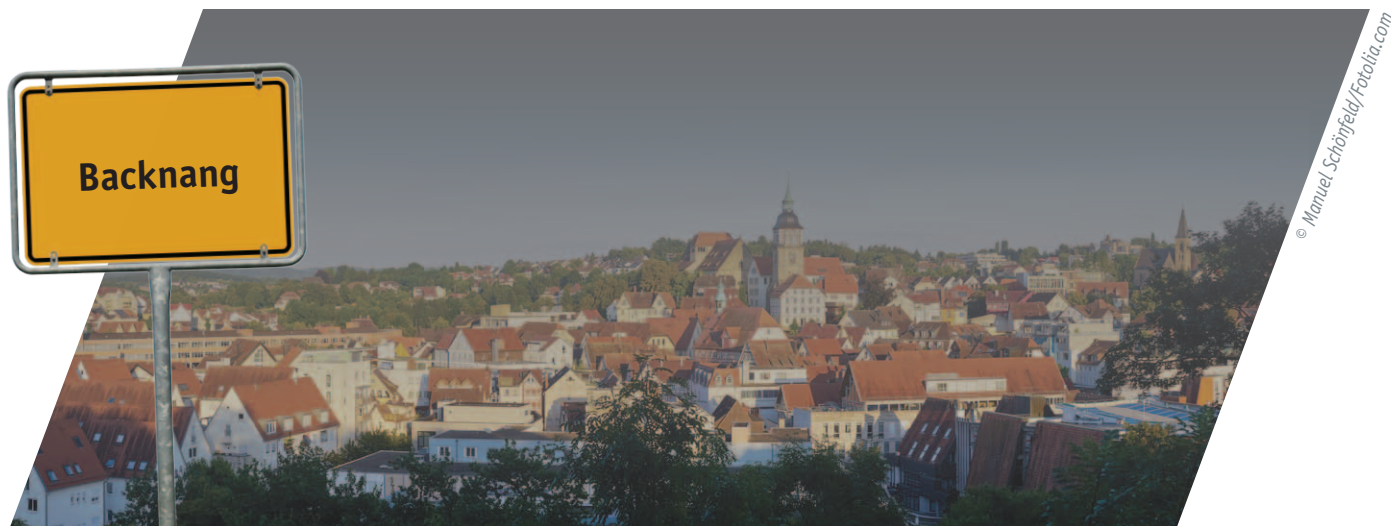
WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Obwohl die Wirksamkeit einer grünen Umweltzone durch das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (LANUV) geprüft und ein Minderungspotential von bis zu 16 Prozent bei PM_{10} -Emissionen und 14 Prozent bei NO_2 -Emissionen abgeschätzt wurde, setzte sich die Stadt intensiv gegen diese Maßnahme ein. Das sogenannte „Aachener Konzept ohne Umweltzone“ führte jedoch nicht zu einer Reduktion der Schadstoffbelastung. Die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Aachen trat zum 1. September 2015 in Kraft, sah 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 verhandelt und die Bezirksregierung Köln dazu verurteilt, Diesel-Fahrverbote unverzüglich in ihren Luftreinhalteplan aufzunehmen und bis zum 1. Januar 2019 umzusetzen. Am 1. Januar 2019 ist die Fortschreibung des Luftreinhalteplans erneut ohne Fahrbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge in Kraft getreten. Am 31. Juli 2019 hat das Oberverwaltungsgericht Nordrhein-Westfalen die Berufung des Landes NRW zurückgewiesen und klargestellt, dass auch die aktuelle Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Aachen rechtswidrig ist und kurzfristig nachgebessert werden muss.

WAS KANN DIE STADT TUN?

Neben den bereits vorgeschlagenen Maßnahmen muss sich die Luftreinhalteplanung in Aachen auf folgende Bereiche konzentrieren. Die zum 1. Februar 2016 in Kraft getretene Umweltzone endet am Außenring und deckt nicht den kompletten Überschreitungsbereich (Haaren, Eilendorf), bzw. den Talkessel ab. Diese Umweltzone sollte ausgeweitet werden, um ihre volle Wirkung entfalten zu können.

Auf konstanten Druck der Deutschen Umwelthilfe hat sich die Stadt Aachen dazu bereit erklärt, ihre gesamte Busflotte mit SCRT-Abgasreinigungssystemen nachzurüsten. Diese Maßnahme wird aus Mitteln des Sofortprogramms für Saubere Luft gefördert, das aufgrund drohender Verkehrsbeschränkungen durch die Bundesregierung initiiert wurde. Schmutzige Fern- und Reisebusse dürfen aufgrund fehlender Verkehrsbeschränkungen jedoch weiterhin in die Stadt einfahren.



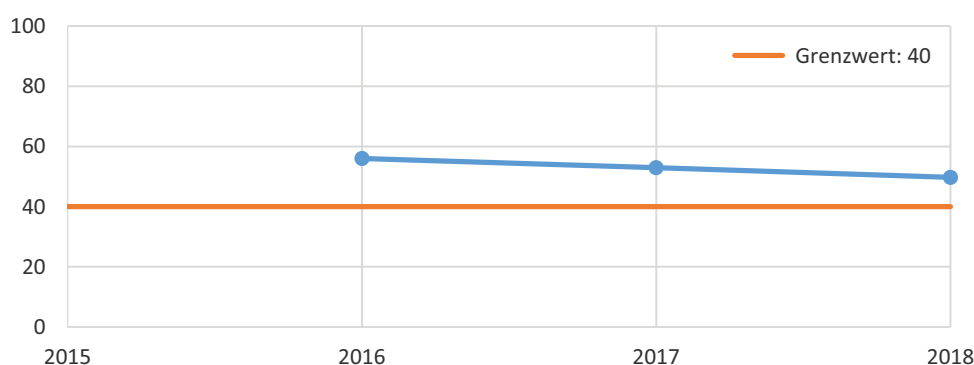
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

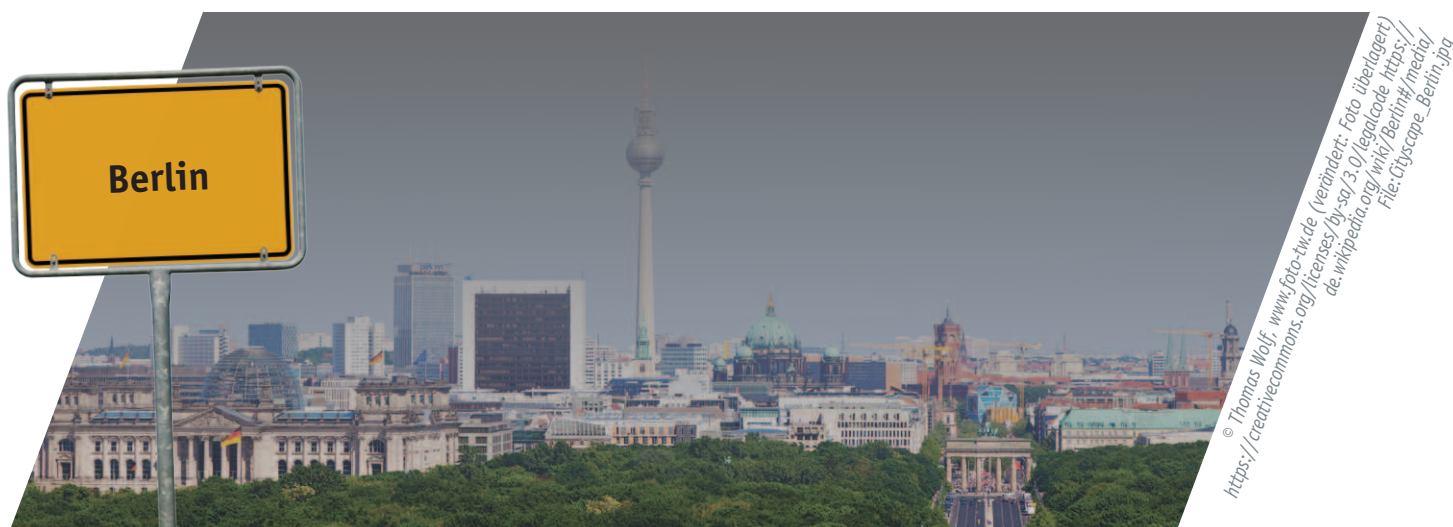
An der Eugen-Adolff-Straße wurde im Jahr 2016 eine Spot-Messstation installiert, um die NO_2 -Belastung zu messen. Der Jahresmittelwert betrug damals $56 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ und lag im Jahr 2017 immer noch bei $53 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$. Eine Ursachenanalyse des LUBW ergibt, dass der Beitrag des Straßenverkehrs an der NO_2 -Belastung bei 71 Prozent liegt.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Obwohl der Grenzwert für NO_2 im Jahresmittel von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 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. Aufgrund dieser Klage hat das Regierungspräsidium Stuttgart die Erstellung eines Luftreinhalteplans angekündigt und im April 2019 einen Entwurf veröffentlicht. Bisher wurde weder auf die Stellungnahme der DUH zum Planentwurf reagiert, noch der Plan endgültig verabschiedet.

Backnang - Eugen-Adolff-Straße
 NO_2 -Überschreitungen des Jahresmittelwertes in $\mu\text{g}/\text{m}^3$





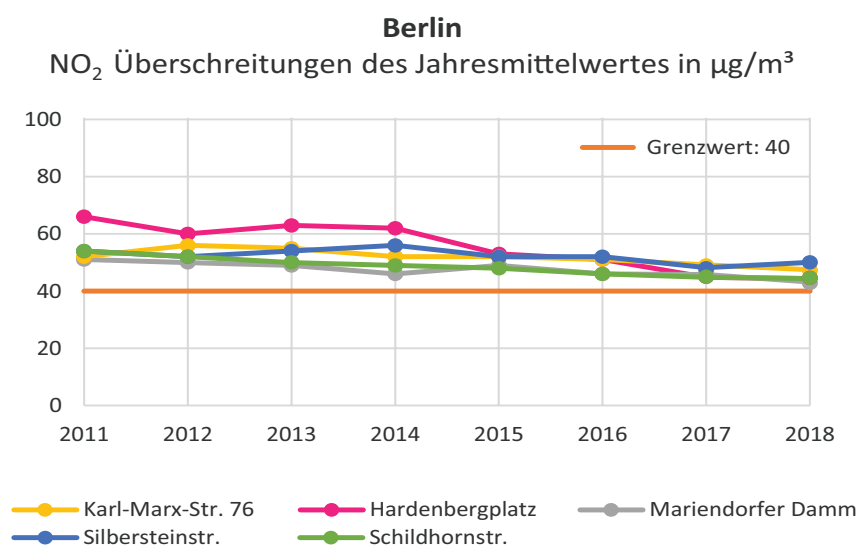
© Thomas Wolf, www.foto-tw.de (verändert: Foto überlagert)
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/legalcode>
https://de.wikipedia.org/wiki/Berlin#/media/File:Cityscape_Berlin.jpg

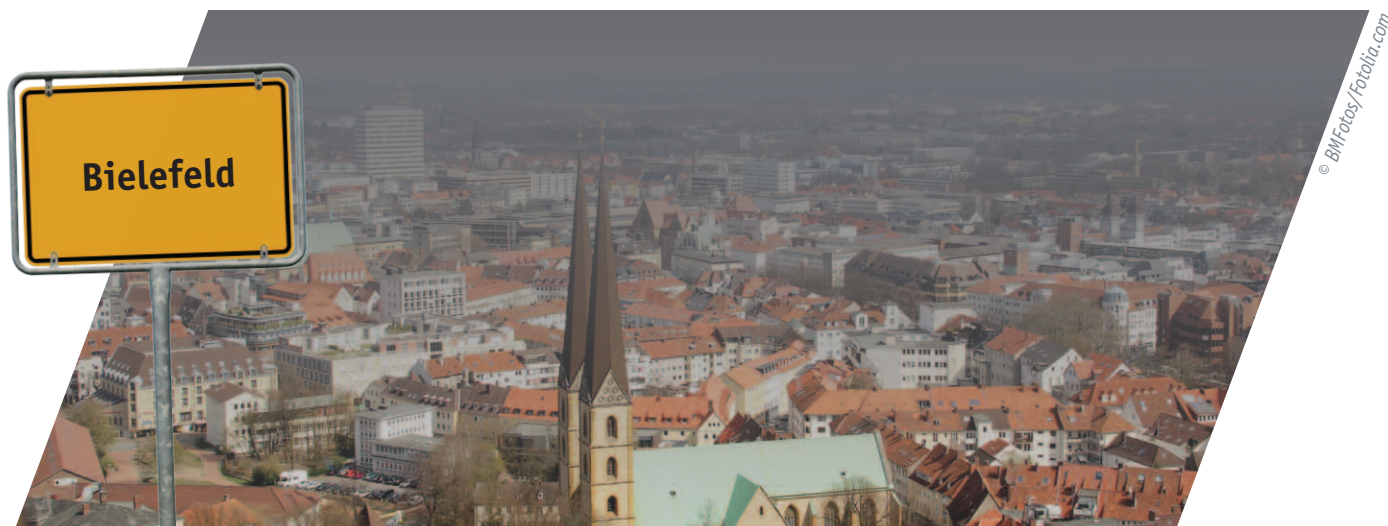
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wird nach wie vor an fast 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%). Neben den sechs verkehrsnahen stationären Messcontainern, überwacht die Berliner Senatsverwaltung die Luftqualität noch durch sogenannten Passivsammler an etwa 30 Standorten. Durch weitere Passivsammler-Messungen der TU Berlin sowie ein Modell der Senatsverwaltung ist entlang des Hauptstraßennetzes eine flächendeckende NO_2 -Belastung oberhalb des Grenzwertes nachgewiesen.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Der rechtlich von der DUH angefochtene Luftreinhalteplan 2011 – 2017 wurde am 18. Juni 2013 durch den Berliner Senat beschlossen. Obwohl in der Vergangenheit bereits Luftreinhaltemaßnahmen umgesetzt wurden, hat sich die NO_2 -Belastung sowohl an verkehrsnahen, innerstädtischen als auch 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 am 2. Juni 2016 Klage beim Verwaltungsgericht Berlin eingelegt. Am 9. Oktober 2018 hat das Verwaltungsgericht Berlin entschieden, dass Fahrbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge bis Abgasnorm Euro 5 zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte bis zum 31. März 2019 in den Luftreinhalteplan aufgenommen und umgesetzt werden müssen. Dabei hat das Verwaltungsgericht 11 Straßenabschnitte genannt, an denen diese Fahrbeschränkungen alternativlos sind und Prüfaufträge für mehr als 100 weitere Straßenabschnitte ausgesprochen. Dieses Urteil ist rechtskräftig. Die Berliner Senatsverwaltung für Umwelt und Verkehr hat im Juli 2019 einen neuen Luftreinhalteplan verabschiedet. Dieser entspricht jedoch nicht den Vorgaben des rechtskräftigen Urteils, weshalb die DUH einen Vollstreckungsantrag gegen das Land Berlin eingereicht hat. Die geplanten Maßnahmen treten größtenteils nur auf einzelnen Straßenabschnitten in Kraft und lassen auch im Jahr 2020 noch keine flächendeckende Grenzwerteinhaltung erwarten.





WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

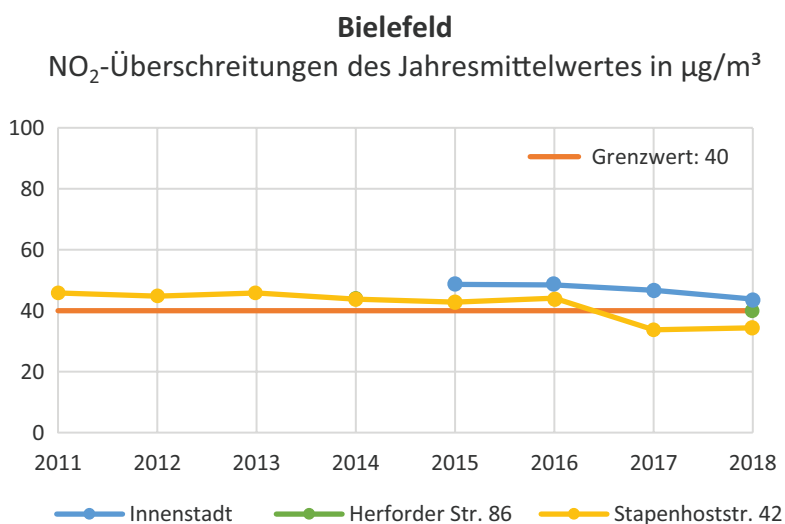
Die Belastung an der Stapenhorststraße konnte während der letzten Jahre deutlich reduziert werden. Im Jahr 2015 kam eine neue Messstation „Bielefeld Innenstadt“ hinzu, die nach wie vor eine Belastung deutlich oberhalb des NO_2 -Grenzwertes aufweist. Durch Modellierungen des Landesamtes wurden weitere Belastungsschwerpunkte an der Kreuzstraße ($51 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und an der August-Bebel-Straße ($42 \mu\text{g}/\text{m}^3$) festgestellt.

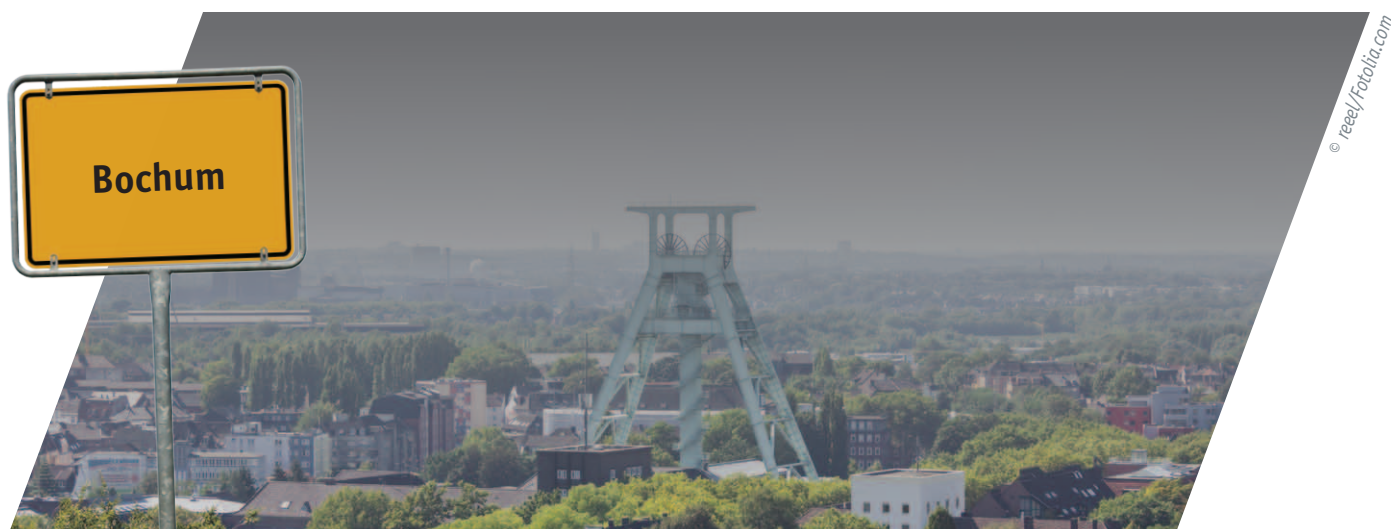
WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Der aktuell gültige Luftreinhalteplan stammt aus dem Jahr 2014 und basiert noch auf der die Belastung deutlich unterschätzenden HBEFA Version 3.1. Daher sind die Prognosen auch deutlich zu optimistisch. Eine Grenzwerteinhaltung ohne weitere Maßnahmen wurden bereits für das Jahr 2015 vorhergesagt. Sämtliche Maßnahmen, die im Luftreinhalteplan 2014 beschlossen wurden, sind bereits umgesetzt, so dass sich hier keine weitere Reduktion der Schadstoffbelastung erwarten lässt. Eine Fortschreibung des veralteten Luftreinhalteplans ist angekündigt, jedoch stark verzögert. Laut einer Anfrage der Grünen im Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz, fand die letzte Projektgruppensitzung zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans im Mai 2017 statt. Daher hat die DUH im Dezember 2018 Klage gegen das Land NRW eingereicht. Anfang Juli 2019 wurde ein Entwurf zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans zur Öffentlichkeitsbeteiligung ausgelegt.

WAS TUT DIE STADT?

Um die Belastung zu senken, wird der direkt an der Messstation Bielefeld Innenstadt liegende Jahnplatz umgestaltet. Damit einhergehen soll eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs um ein Drittel einhergehen. Maßnahmen, die die Belastung flächendeckend senken, sind bisher nicht angekündigt. Gerade die neuen Modellierungen zeigen jedoch, dass Maßnahmen nötig sind, die nicht nur einzelne Straßenzüge betreffen, sondern die Verkehrsbelastung in der gesamten Stadt reduzieren.





WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

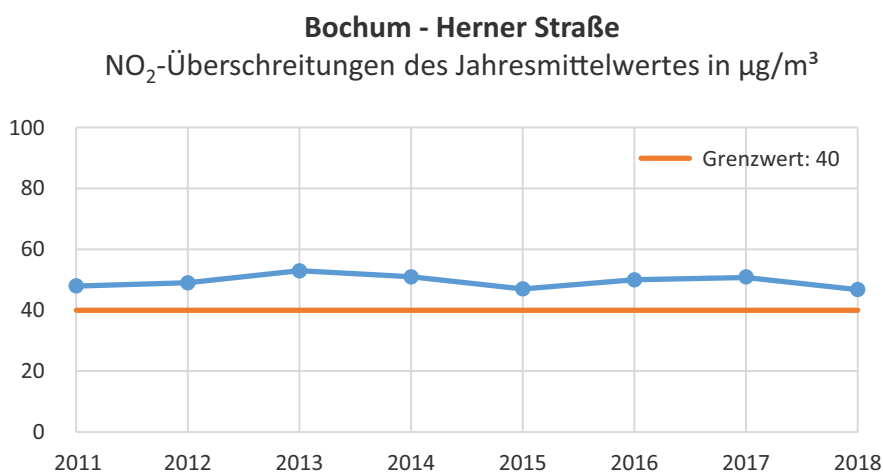
Der Jahresmittelwert für NO_2 wurde wie in den Vorjahren auch im Jahr 2017 an der Messstation Herner Str. ($51 \mu\text{g}/\text{m}^3$) überschritten. Der Straßenverkehr stellt mit ca. 64 Prozent die wesentliche Quelle für die NO_2 -Belastung dar.

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. Durch eine Gesetzesänderung im Jahr 2017 sind Oberverwaltungsgerichte erstinstanzlich zuständig, womit die erste Instanz der Verwaltungsgerichtsbarkeit übersprungen wird und deutlich schneller mit finalen Entscheidungen und Maßnahmen für die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte gerechnet werden kann.

WAS TUT DIE STADT?

Im Jahr 2018 hat die Stadt Bochum eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h sowie ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 Tonnen auf der Herner Straße eingeführt. Nachdem die Stickstoffdioxid-Belastung trotzdem nicht deutlich zurückging, wurde Anfang 2019 ein Blitzer aufgestellt, um die Einhaltung des Tempolimits zu gewährleisten. Zur Wirksamkeit dieser Maßnahmen liegen noch keine Werte vor. Maßnahmen zur Reduktion der Verkehrsbelastung in der gesamten Stadt sind nicht geplant. Ein Termin für die mündliche Verhandlung vor dem Oberverwaltungsgericht Münster steht noch nicht fest.



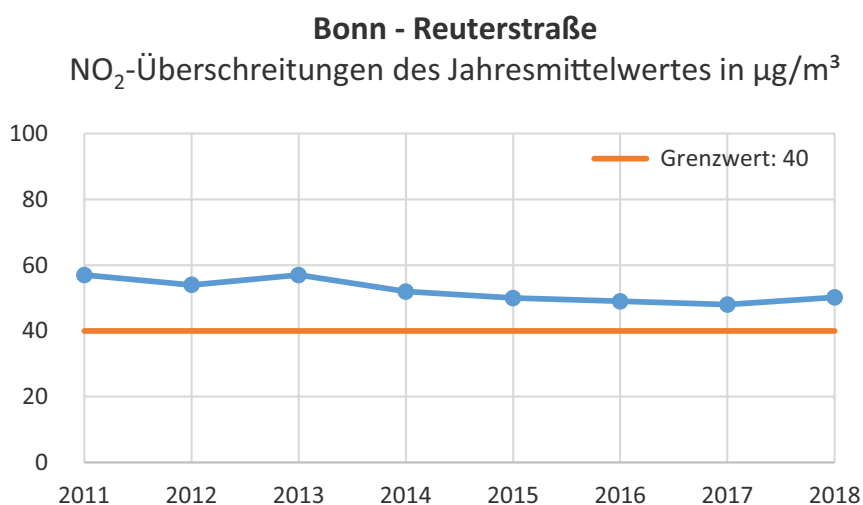


WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wurde wie in den Vorjahren auch im Jahr 2017 an der Messstation Reuterstraße ($48 \mu\text{g}/\text{m}^3$) überschritten. Durch Modellierungen konnte der Belderberg als weiterer Belastungs-Hotspot identifiziert werden. An der Reuterstraße stellt der Kfz-Verkehr mit 62 Prozent die wesentliche Quelle für die NO_2 -Belastung dar.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

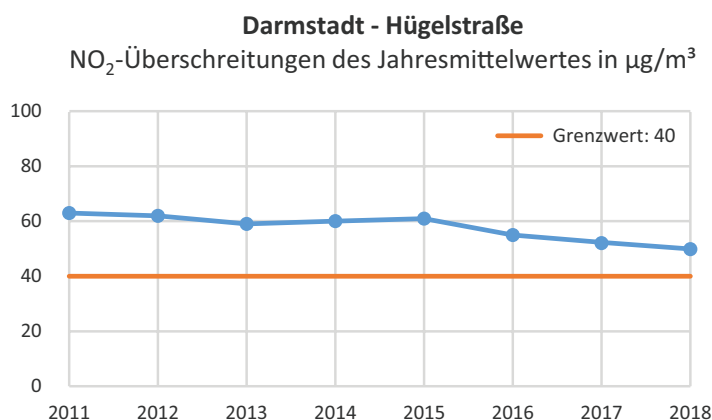
Aktuell gilt der Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Bonn in der Fassung der 1. Fortschreibung vom 1. Juli 2012. Dieser genügt nicht, um eine Grenzwerteinhaltung sicherzustellen. Für das Jahr 2015 wurde eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans angekündigt, die sich jedoch stark verzögerte. Die DUH 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 wurde am 8. November 2018 verhandelt und das Land NRW wurde verurteilt, den Luftreinhalteplan bis zum 1. April 2019 fortzuschreiben und Fahrbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge auf der Reuterstraße sowie am Belderberg aufzunehmen. Das Land NRW hat gegen dieses Urteil Berufung eingelegt. Für die Verhandlung der Berufung wurde zu Erörterungsterminen im Mai 2019 geladen. Der Verhandlungstermin wurde kurzfristig verschoben, nachdem ein neuer Entwurf für eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist für Juli 2019 angekündigt wurde. Dieser wurde im August 2019 veröffentlicht und enthält erneut nur sehr kleinteilige Maßnahmen und optimistische Prognosen.





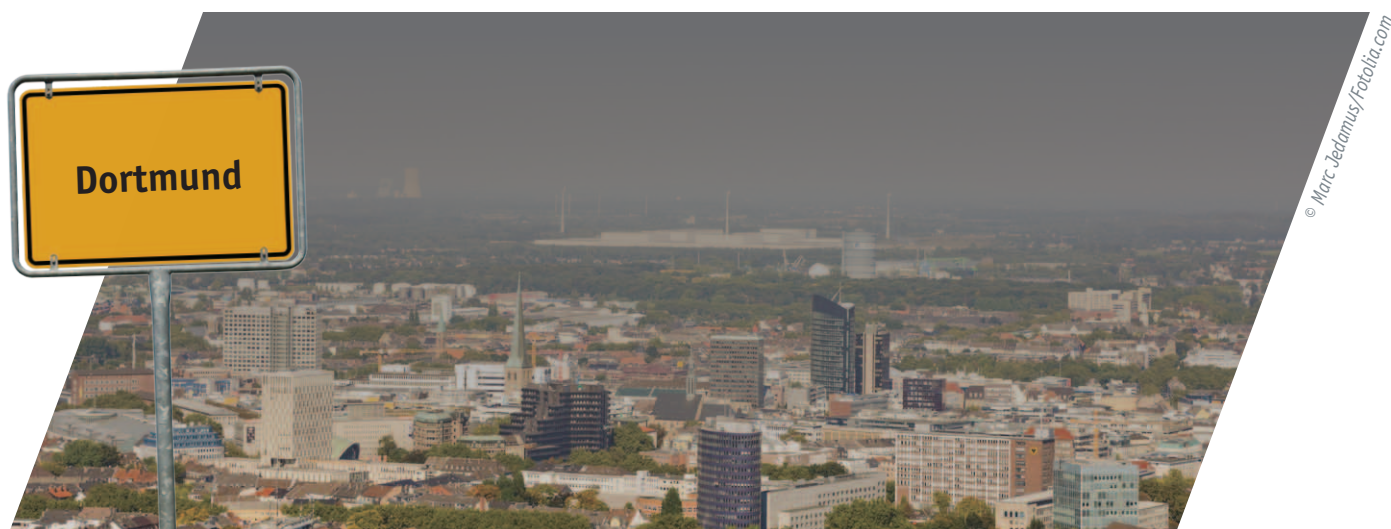
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

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 $72 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ermittelte. Das war im Jahr 2017 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. Erstmals gab es in einem Verfahren um saubere Luft eine außergerichtliche Einigung zwischen dem VCD, der DUH sowie dem Land Hessen. Dabei hat das Land Hessen ein Gesamtkonzept vorgelegt, das mit Fahrbeschränkungen und Fahrspurreduzierungen auf den am stärksten belasteten Straßen, aber auch mit Park&Ride Parkplätzen, zahlreichen neuen Busspuren und Investitionen in den Bus-, Bahn- und Radverkehr den Grenzwert im Jahr 2019 einhalten soll. Erstmals gab es in einem Verfahren um Saubere Luft eine außergerichtliche Einigung zwischen dem VCD, der DUH sowie dem Land Hessen. Dabei hat das Land Hessen ein Gesamtkonzept vorgelegt, dass mit Fahrbeschränkungen und Fahrspurreduzierungen auf den am stärksten belasteten Straßen, aber auch mit Park&Ride Parkplätzen, zahlreichen neuen Busspuren und Investitionen in den Bus-, Bahn- und Radverkehr den Grenzwert im Jahr 2019 einhalten soll. Der neue Luftreinhalteplan ist im April 2019 in Kraft getreten.

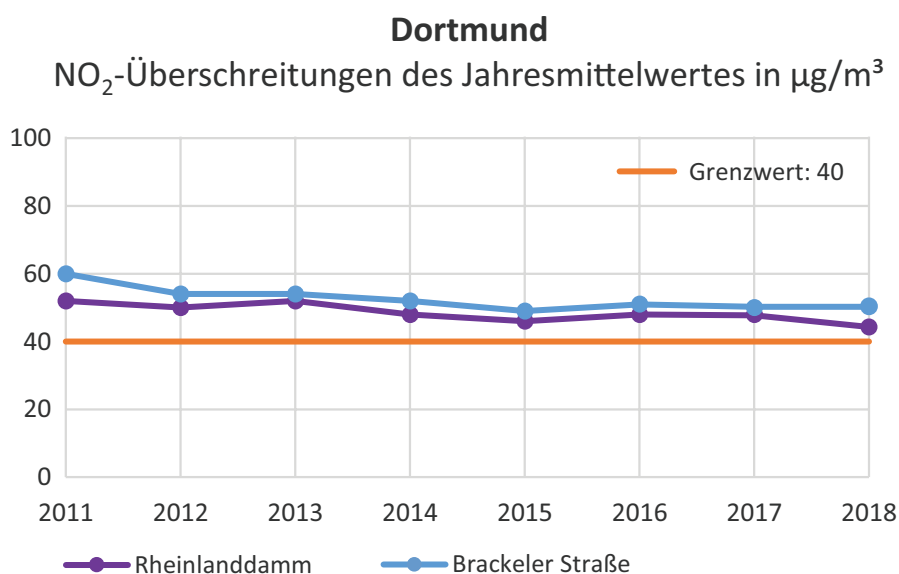


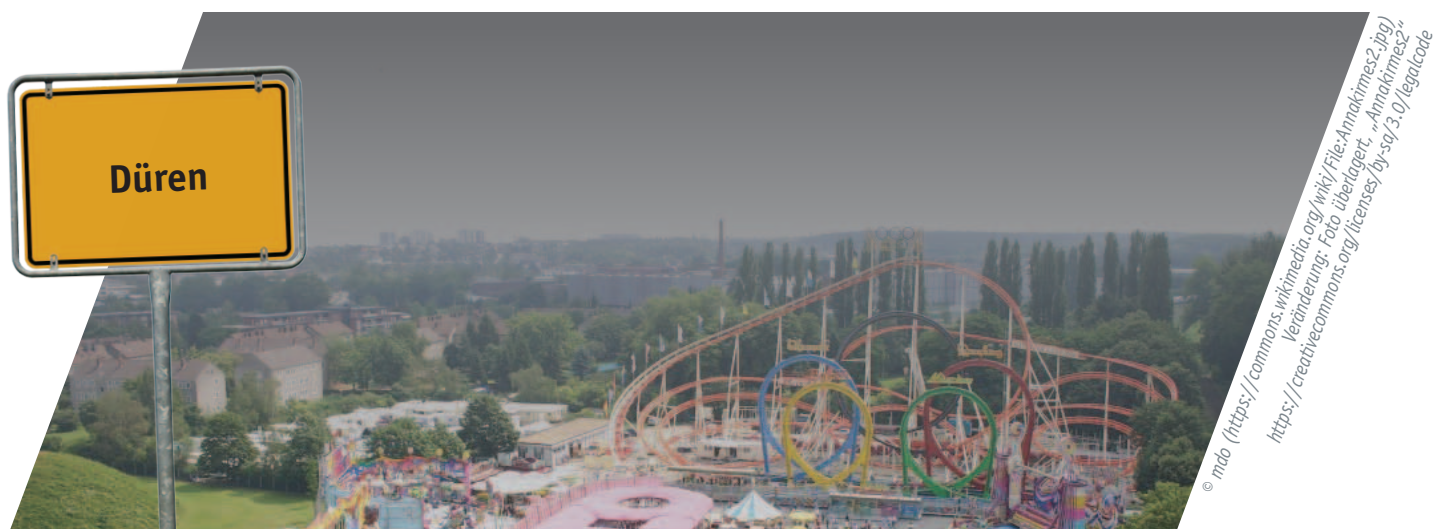
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

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 Hausbrand und Kleinfeuerungen sind mit etwa 5 Prozent nicht zu vernachlässigen.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Ost ist seit dem Jahr 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 durch 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 neun Jahren überschritten werden, hat die DUH im März 2018 Klage eingereicht. Ein Termin für die mündliche Verhandlung am OVG Münster steht noch nicht fest.



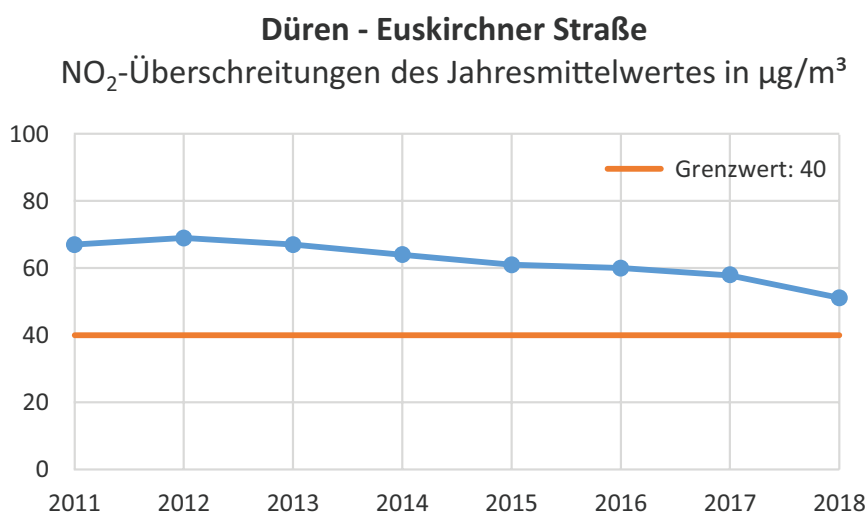


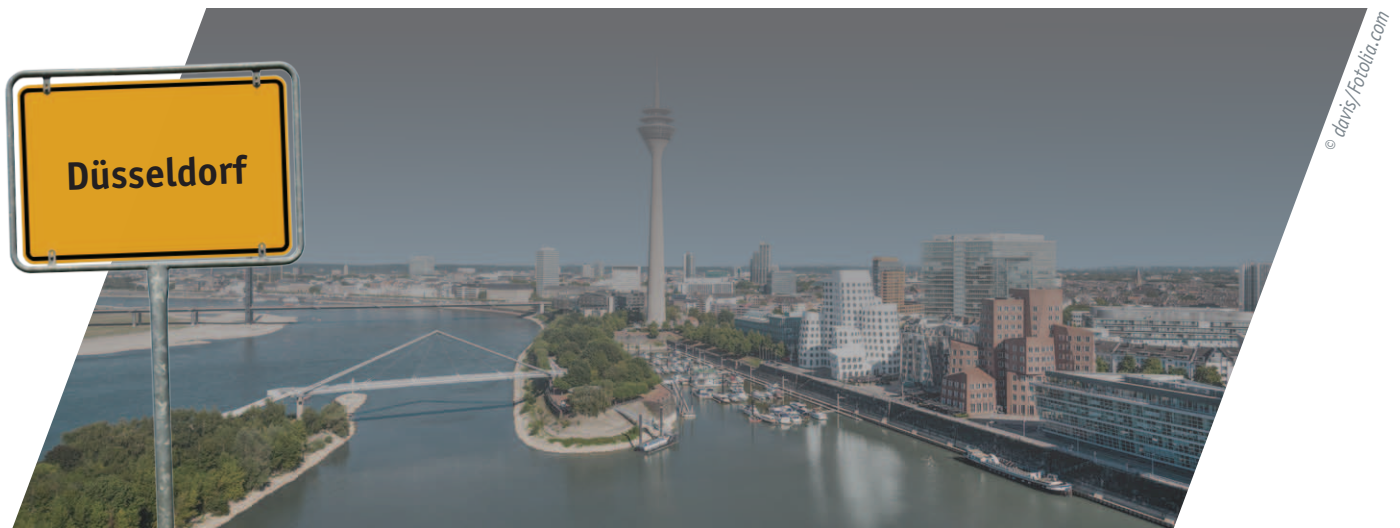
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2 -Jahresmittelwert wurde in 2017 an der Messstation Euskirchener Straße mit $58 \mu\text{g}/\text{m}^3$ 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. Die Landesregierung setzt darauf, die Belastung durch die vermutlich im Jahr 2020 abgeschlossene Ortsumgehungsstraße zu reduzieren.





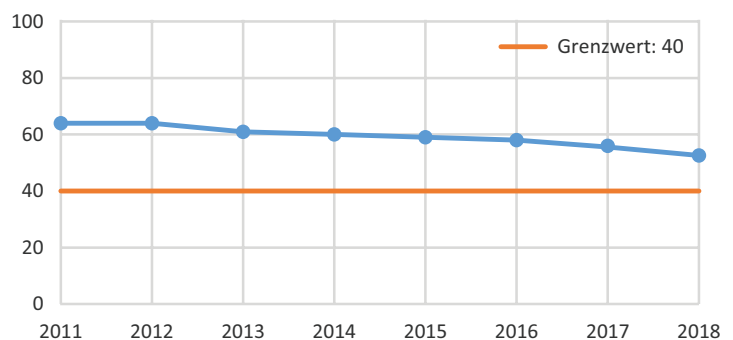
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

An den verkehrsnahen Messstellen Corneliusstraße und Bilk werden die NO_2 -Jahresmittelwerte seit Jahren deutlich überschritten. Im Jahr 2017 lag die Belastung an beiden Messstellen noch bei $56 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Während für die Messstation Bilk noch kein Wert für 2018 vorliegt, ist die Belastung an der Corneliusstraße leicht auf $53 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gesunken. 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%).

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 abgelehnt, woraufhin die DUH Beschwerde beim 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 jedoch weiterhin gültig und durch das Land NRW umzusetzen.

Düsseldorf - Corneliusstraße
 NO_2 -Überschreitungen des Jahresmittelwertes in $\mu\text{g}/\text{m}^3$





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. Besonders dreckig ist die Luft jedoch an der Messstation Frohnhausen, die direkt an der Bundesautobahn A40 liegt.

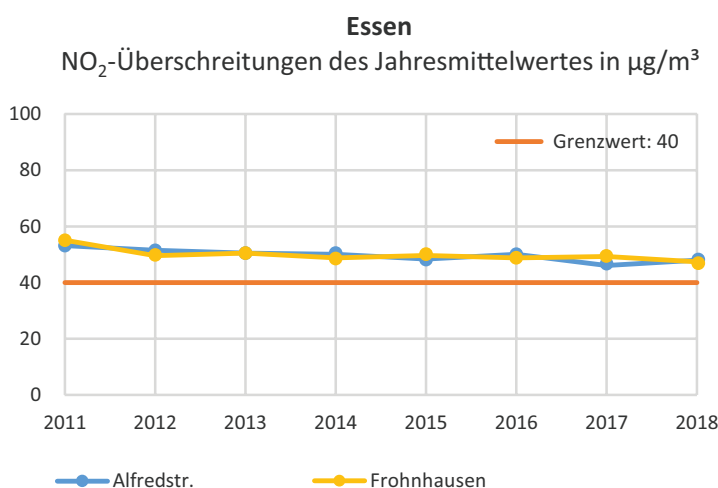
WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

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. Der Klage der DUH gegen das Land NRW wurde am 15. November 2018 durch das Verwaltungsgericht Gelsenkirchen stattgegeben. Damit muss die Landesregierung eine Diesel-Fahrverbotszone für 18 Stadtteile inkl. der Stadtmitte in den Luftreinhalteplan aufnehmen. Zum ersten Mal in Deutschland wurde von einem Gericht eine Verkehrsbeschränkung für Diesel-Pkw für eine Bundesautobahn (A40) verfügt. Das Land NRW hat Berufung gegen dieses Urteil eingelegt.

Am 5.12.2019 haben die DUH, das beklagte Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Essen einen Vergleich geschlossen, der auf Vermittlung des 8. Senats des Oberverwaltungsgerichts NRW ausgehandelt wurde. Dabei wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket rechtsverbindlich vereinbart, zu dessen fristgerechter Umsetzung sich das Land NRW und die Stadt Essen verpflichten.

Zu den Maßnahmen gehören die Erneuerung bzw. die Hardware-Nachrüstung aller in Essen verkehrenden ÖPNV-Busse sowie der Essener kommunalen Nutzfahrzeuge noch in 2020. Die Essener Busflotte, die zuvor zu einer der dreckigsten des Landes gehörte, wird im Jahr 2020 vollständig auf Abgasnorm Euro VI umgerüstet bzw. erneuert. Mit einem rechtlich verbindlichen, umfangreichen Maßnahmenkatalog soll der Bahn- und Busverkehr verstärkt und die Infrastruktur für Radverkehr beschleunigt ausgebaut werden. Durch eine umweltsensitive Ampelsteuerung in der Alfredstraße soll der Zufluss in diese, in der Vergangenheit besonders belastete Straße, auf Basis der NO_2 -Messwerte begrenzt werden. Quer durch die Essener Innenstadt wird eine Umweltspur errichtet, der öffentliche Nahverkehr wird ausgebaut und die Taktzeiten verdichtet. Neukunden profitieren auch in 2020 von einem um 50 Prozent ermäßigten Jahres-Abo für den öffentlichen Nahverkehr. Durch eine Verringerung von öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt und Anhebung der Parkgebühren im öffentlichen Raum wird die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver. Mit diesen und anderen detailliert im Vergleich genannten Maßnahmen kann eine sichere Einhaltung des Grenzwerts im Jahr 2020 erwartet werden.

Auch für die Bundesautobahn A 40 wurde eine Regelung getroffen. Für das Jahr 2020 verzichtet die DUH auf ein Dieselfahrverbot auf dem Essener Teilstück der Ruhrautobahn. Im Gegenzug verpflichtet sich das Land, sich in Verhandlungen mit der Bundesregierung für eine schnellstmögliche Überdeckung der A 40 in dem belasteten Bereich einzusetzen, um dadurch die bestehende Luft- und Lärmbelastung nachhaltig zu reduzieren.





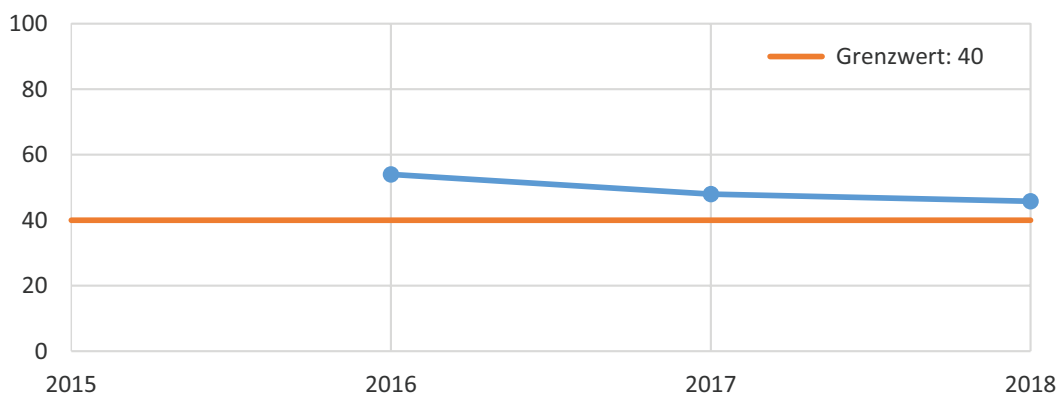
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

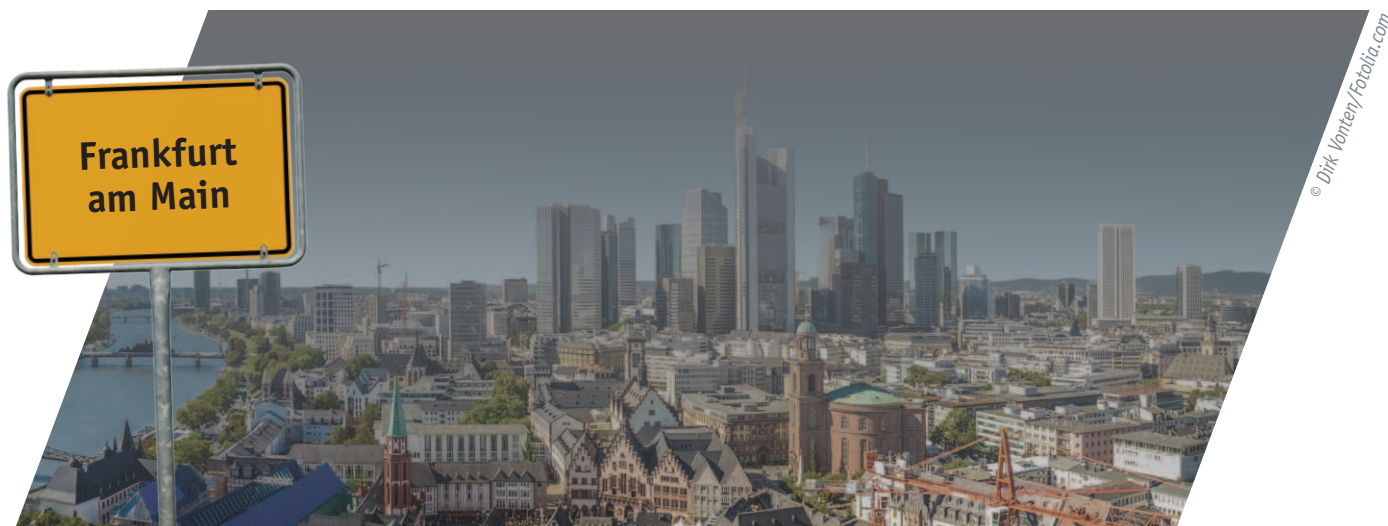
In Esslingen wurde der NO_2 -Jahresmittelwert an der Grabbrunnenstraße mit $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2017 weiterhin überschritten. Daher muss das Regierungspräsidium Stuttgart einen Luftreinhalteplan erarbeiten, der bis Ende 2018 fertiggestellt werden sollte. Die Erstellung verzögert sich aber, so wurde bisher noch kein Entwurf des Plans veröffentlicht.

WAS TUT DIE STADT?

Die Stadt Esslingen am Neckar erhielt einen Förderbescheid für die Entwicklung eines kommunalen Masterplans zur Verbesserung der Luftqualität. Mit dem beantragten und in vollem Umfang zugesagten Fördervolumen von 60.500 Euro wurde Anfang 2018 mit der Erarbeitung eines kommunalen Masterplans „Green City Plan Esslingen am Neckar“ zur Luftreinhaltung begonnen. Mitte 2018 wurde der Masterplan für Esslingen veröffentlicht. 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.

Esslingen - Grabbrunnenstraße
 NO_2 -Überschreitungen des Jahresmittelwertes in $\mu\text{g}/\text{m}^3$





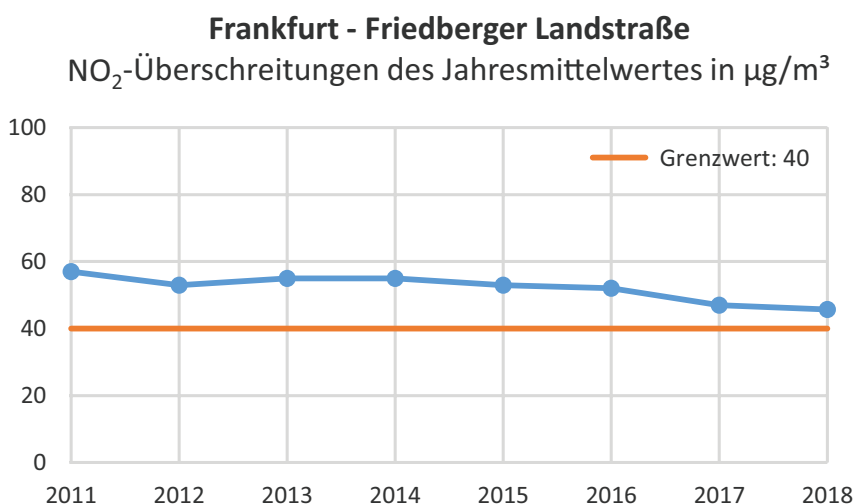
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

In Frankfurt registrieren die Messstellen an der Friedberger Landstraße und in Höchst seit Jahren Überschreitungen des NO_2 -Jahresmittelwertes. 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. Im Rahmen des Klageverfahrens wurden jedoch Passivsammler-Messungen bekannt, die in vielen Teilen der Stadt eine deutlich höhere Belastung aufzeigen, wie beispielsweise am Riederwald mit $52 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2018. Die Luftbelastung war in den ersten zehn Monaten des Jahres 2019 in Frankfurt an mehreren Stellen unverändert hoch, am Börneplatz ist der Messwert im Vergleich zum Vorjahr sogar um $1 \mu\text{g}$ auf $50,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ angestiegen.

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. Im September 2018 wurde vor dem Verwaltungsgericht Frankfurt verhandelt und das Land Hessen dazu, verurteilt zum 1. Februar 2019 flächendeckende Fahrbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge im Frankfurter Stadtgebiet zu erlassen. Gegen dieses Urteil wurde durch das Land Hessen Berufung eingelegt, die Ende 2019 vor dem Verwaltungsgerichtshof Kassel verhandelt wird.

Der Hessische Verwaltungsgerichtshof (VGH) hat die Berufung des Landes und der Stadt Frankfurt am Main zurückgewiesen und die Landesregierung von Hessen wie bereits in der Vorinstanz dazu verurteilt, schnellstmöglich einen neuen Luftreinhalteplan aufzustellen. Der Verwaltungsgerichtshof hat ebenfalls entschieden, dass Fahrverbote auf denjenigen Straßen umzusetzen sind, bei denen nach den noch durchzuführenden Prognosen der Grenzwert selbst im Jahr 2021 nicht eingehalten werden kann.



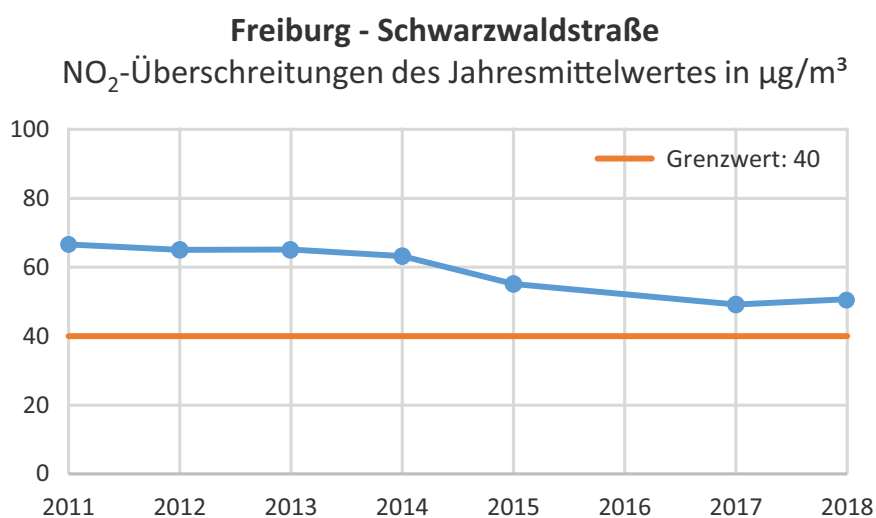


WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

In Freiburg wird seit Jahren an der Messstation Schwarzwaldstraße der Grenzwert für Stickstoffdioxid deutlich überschritten. Auch im Jahr 2018 wurde eine NO_2 -Belastung von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel gemessen, eine Überschreitung von 25 Prozent. Laut einem Gutachten von Aviso aus dem Jahr 2018, das im Rahmen der Fortschreibung des Luftreinhalteplans Freiburg erarbeitet wurde, wird der gesetzliche Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Schwarzwaldstraße ohne weitere Maßnahmen erst nach 2020 unterschritten werden.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Nachdem bereits seit 2015 der Prozess zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans läuft und eine angekündigte Entwurfsveröffentlichung 2017 ausblieb, hat die Deutsche Umwelthilfe im November 2018 Klage gegen das Land Baden-Württemberg wegen Überschreitung der Grenzwerte nach 39. BImSchV beim Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg eingereicht. Im Februar 2019 legte das Regierungspräsidium Freiburg die dritte Fortschreibung des Luftreinhalteplans vor.





WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

In Fürth wird nur die Feinstaubbelastung an der Messstation Theresienstraße ermittelt. Die Belastung durch Stickstoffdioxid wird nicht gemessen. Aus Immissionsberechnungen für das Jahr 2018 geht hervor, dass der rechtliche Grenzwert für Stickstoffdioxid sowohl an der Erlanger Straße mit $67 \mu\text{g}/\text{m}^3$, als auch an der Schwabacher Straße mit $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich überschritten wird. Damit gehört Fürth zu den am stärksten mit NO_2 belasteten Städten Deutschlands.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Der Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Nürnberg-Fürth-Erlangen stammt aus dem Jahr 2004. Die beiden Fortschreibungen des Planes beziehen sich jeweils nur auf das Stadtgebiet Nürnberg. Die Belastungsschwerpunkte in Fürth finden somit keine Berücksichtigung. Die DUH hat daher im August einen Antrag auf Fortschreibung des Luftreinhalteplans an die Regierung von Mittelfranken gestellt. Diese bekräftigte lediglich in den Luftreinhalteplan Nürnberg aufgenommen werden zu wollen. Dies ist jedoch nach wie vor nicht geschehen und auch die Einrichtung einer Messstation lässt nach wie vor auf sich warten.

Die DUH hat aufgrund dieser geringen Ambition im September 2019 Klage gegen den Freistaat Bayern eingereicht. Durch eine Gesetzesänderung im Jahr 2017 sind Oberverwaltungsgerichte erstinstanzlich zuständig, womit die erste Instanz der Verwaltungsgerichtsbarkeit übersprungen wird und deutlich schneller mit finalen Entscheidungen und Maßnahmen



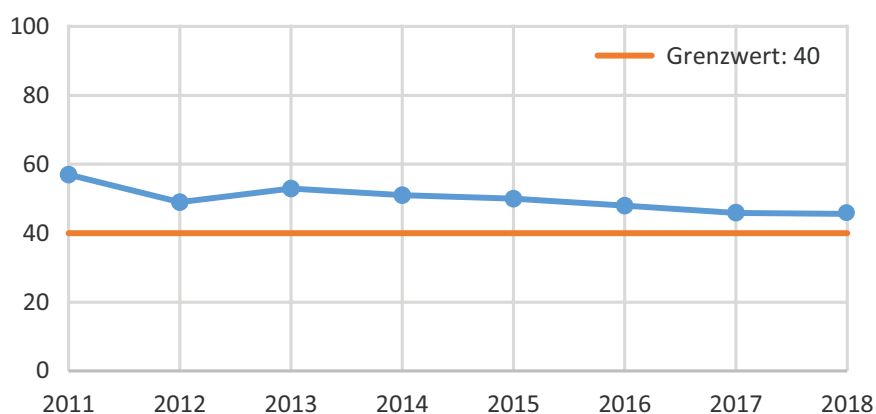
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

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 NO₂-Grenzwerteinhaltung wird erst nach dem Jahr 2020 erwartet. Die DUH hat daher im November 2015 Klage eingereicht, um die Dauer der Grenzwertüberschreitung so kurz wie möglich zu halten. Der Luftreinhalteplan Ruhrgebiet, Teilplan Nord wird derzeit überarbeitet. Am 15. November 2018 wurde das Land Nordrhein-Westfalen verurteilt, den gesamten Kurt-Schumacher-Ring für Dieselfahrzeuge unterhalb der Abgasnorm Euro 6/VI zu sperren. Gegen dieses Urteil hat die Landesregierung Berufung eingelegt. Das Berufungsverfahren wird voraussichtlich noch im Jahr 2019 vor dem Oberverwaltungsgericht NRW in Münster verhandelt.

Gelsenkirchen - Kurt-Schumacher Ring
 NO₂-Überschreitungen des Jahresmittelwertes in µg/m³





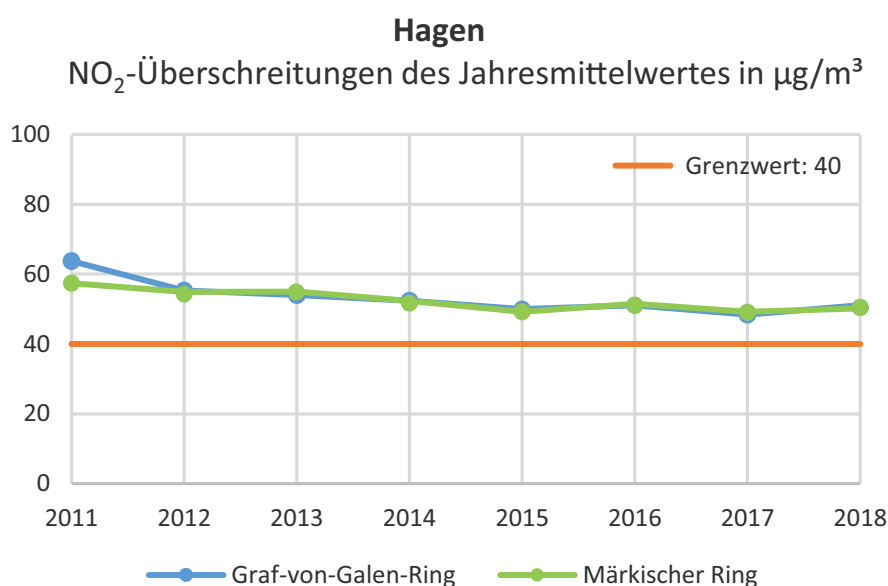
© Britta Lauer/Fotolia.com

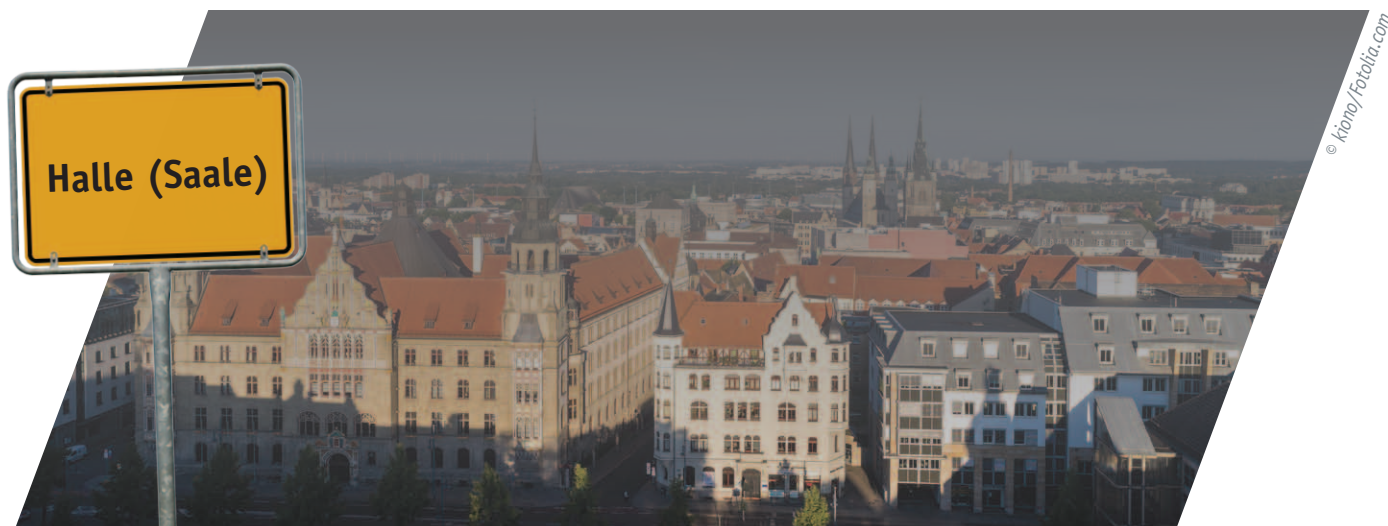
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

In Hagen wird an der verkehrsnahen Messstation am Graf-von-Galen-Ring seit Jahren der Grenzwert für Stickstoffdioxid deutlich überschritten. Im Jahr 2018 lag die gemessene NO_2 -Belastung bei $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel. Auch hier hat der lokale Straßenverkehr den größten Anteil an der Schadstoffbelastung.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Der derzeit gültige Luftreinhalteplan in Hagen stammt zwar aus dem Jahr 2017, basiert aber auf Daten aus dem Jahr 2015. Seit dem trat entgegen der Prognosen jedoch keine deutliche Reduktion, sondern bedauerlicher Weise sogar eine leichte Zunahme der Belastung von 49 auf $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf. Damit sind auch die Prognosen, die eine Grenzwerteinhaltung für das Jahr 2020 vorhersagen, nicht glaubwürdig und müssen dringend aktualisiert werden. Durch eine Gesetzesänderung im Jahr 2017 sind Oberverwaltungsgerichte erstinstanzlich zuständig, womit die erste Instanz der Verwaltungsgerichtsbarkeit übersprungen wird und deutlich schneller mit finalen Entscheidungen und Maßnahmen für die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte gerechnet werden kann.





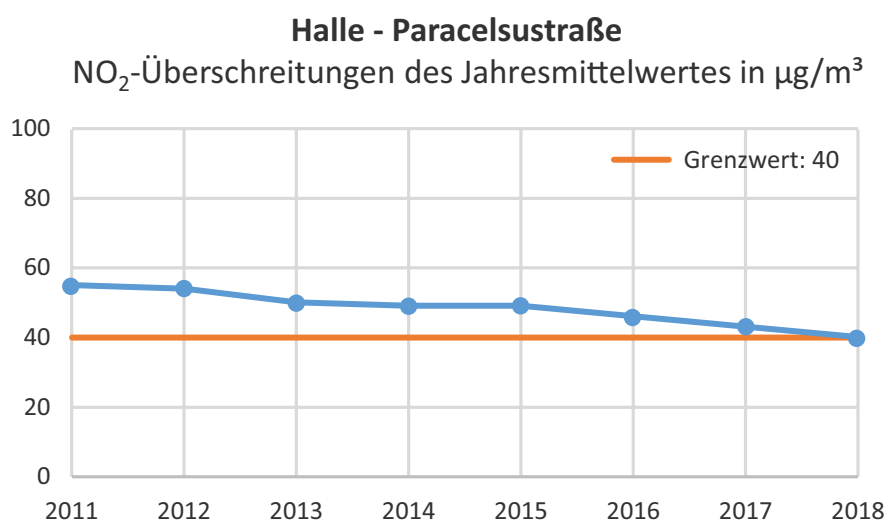
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

An der verkehrsnahen Messstation Paracelsustraße wird der Jahresmittelwert für NO_2 seit Jahren deutlich überschritten. Den größten Anteil an der Schadstoffbelastung hat der lokale Straßenverkehr, allen voran Diesel-Fahrzeuge. Im Jahr 2018 konnte der Grenzwert erstmals eingehalten werden, auch weil größere Infrastrukturprojekte wie Umgehungsstraßen fertiggestellt wurden.

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. Diese schnelle Reduktion der Schadstoffbelastung ist leider nicht eingetreten.

Das Ingenieurbüro Lohmeyer hat im Juni 2017 Minderungspotenziale für verschiedene Maßnahmen ermittelt. Die Betrachtung der Wirksamkeit der Maßnahmen basierte auf alten, mittlerweile überholten Emissionsfaktoren. Ein Entwurf für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans müsste aber auf diesen neuen, im April 2017 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 wurde, hat die DUH im November 2017 Klage gegen das Land Sachsen-Anhalt eingereicht. Die nach Einreichung der Klage eingetretene positive Entwicklung der Luftbelastung ist sehr erfreulich und hat sich auch im Jahr 2019 verstetigt. Die DUH hat daher die Klage für erledigt erklärt.





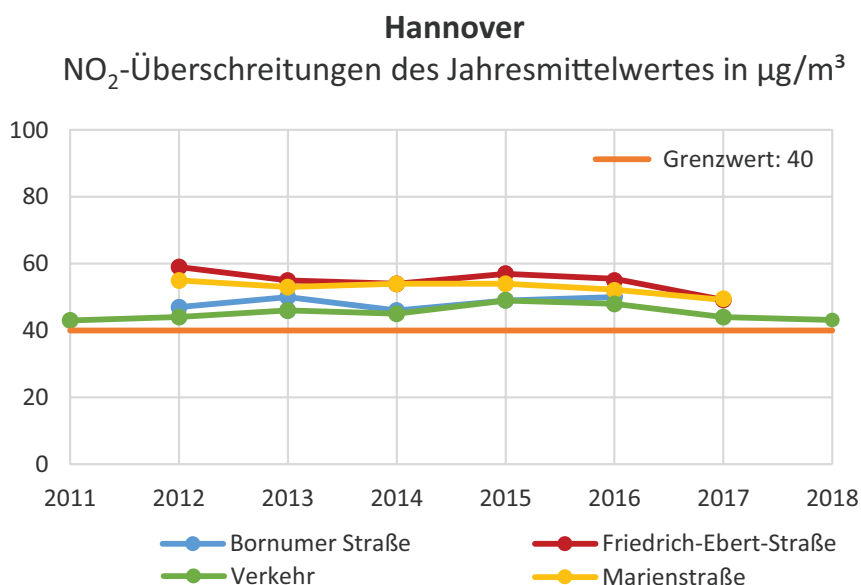
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

An allen verkehrsnahen Messstationen im Ballungsraum Hannover wird der Jahresmittelgrenzwert für NO_2 soweit bekannt 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 Luftreinhalteplan für 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 angesehenen Maßnahmen ergriffen wurden noch für das Jahr 2018 die Einhaltung der Luftqualitätswerte angestrebt wurde, hat die DUH im November 2017 Klage gegen die Landeshauptstadt Hannover eingereicht.





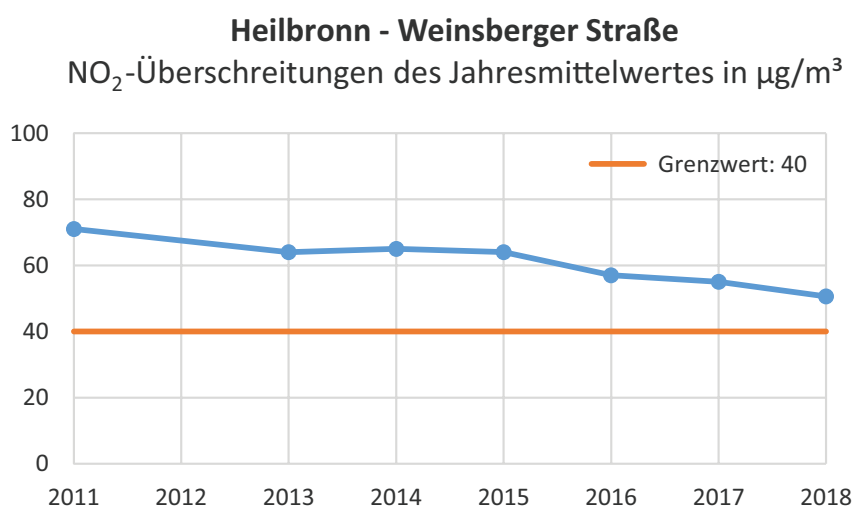
© Manuel Schönfeld/Fotolia.com

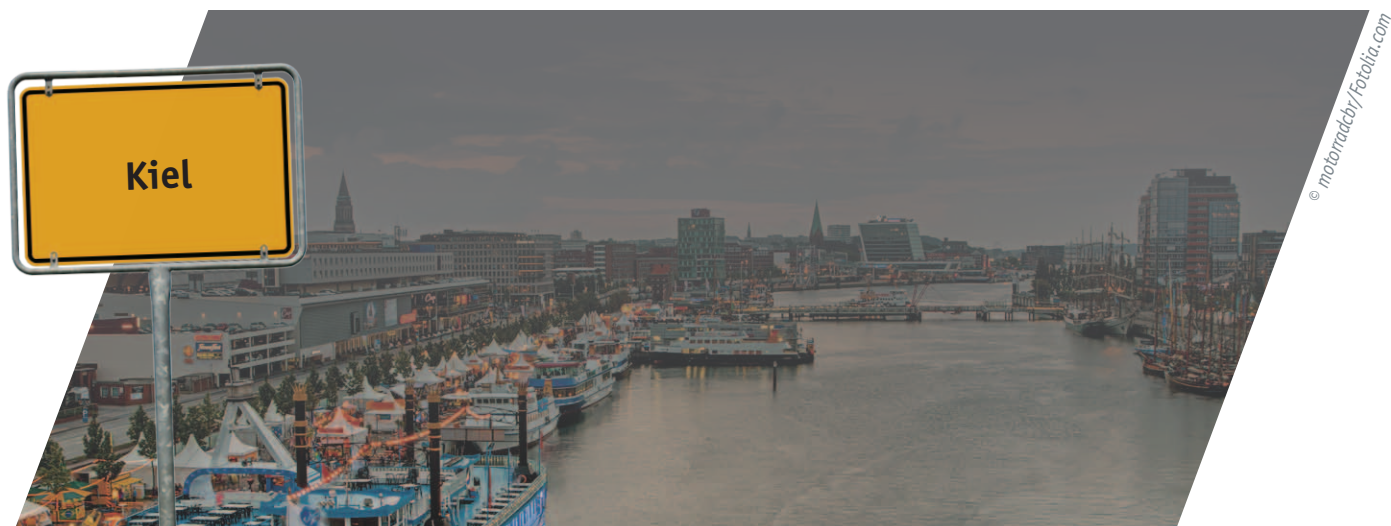
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

An der Heilbronner Weinsberger Straße Ost wird der Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für NO_2 im Jahresmittel seit Jahren weit überschritten (2018: $52 \mu\text{g}/\text{m}^3$). 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. Durch eine Gesetzesänderung im Jahr 2017 sind Oberverwaltungsgerichte erstinstanzlich zuständig, womit die erste Instanz der Verwaltungsgerichtsbarkeit übersprungen wird und deutlich schneller mit finalen Entscheidungen und Maßnahmen für die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte gerechnet werden kann.





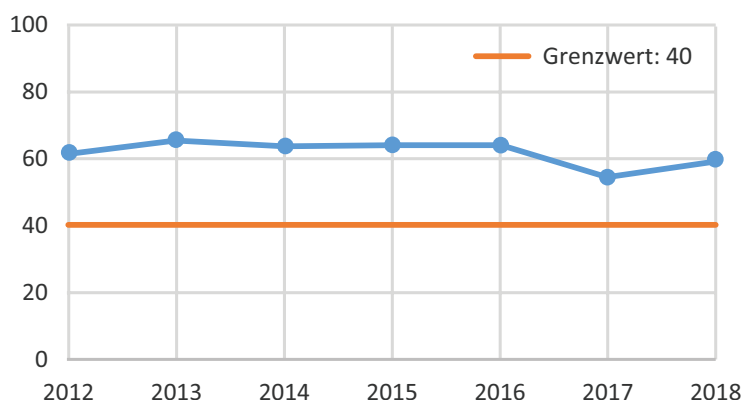
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2 -Jahresmittelgrenzwert wird in Kiel an den Messstationen Bahnhofstraße 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. Kiel ist eine der wenigen Städte, in denen die NO_2 -Belastung nicht sinkt, sondern im letzten Jahr nochmals deutlich gestiegen ist. Damit handelt es sich um eine der höchstbelastetsten Straßen in der Bundesrepublik.

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 schnellstmöglichen 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 wurde, hat die DUH im November 2017 Klage gegen das Land Schleswig-Holstein eingereicht. Ende Mai veröffentlichte das Land Schleswig-Holstein einen Entwurf zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans, der erneut keinerlei Schritte hin zu einer Verkehrswende enthält und lediglich versucht, die enormen Verkehrsmengen über das Stadtgebiet zu verteilen.

Kiel - Theodor-Heuss-Ring
 NO_2 -Überschreitungen des Jahresmittelwertes in $\mu\text{g}/\text{m}^3$



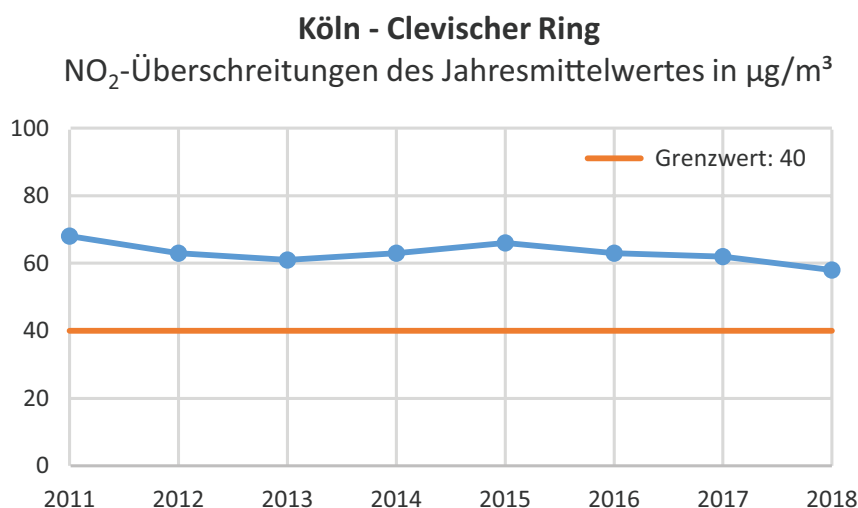


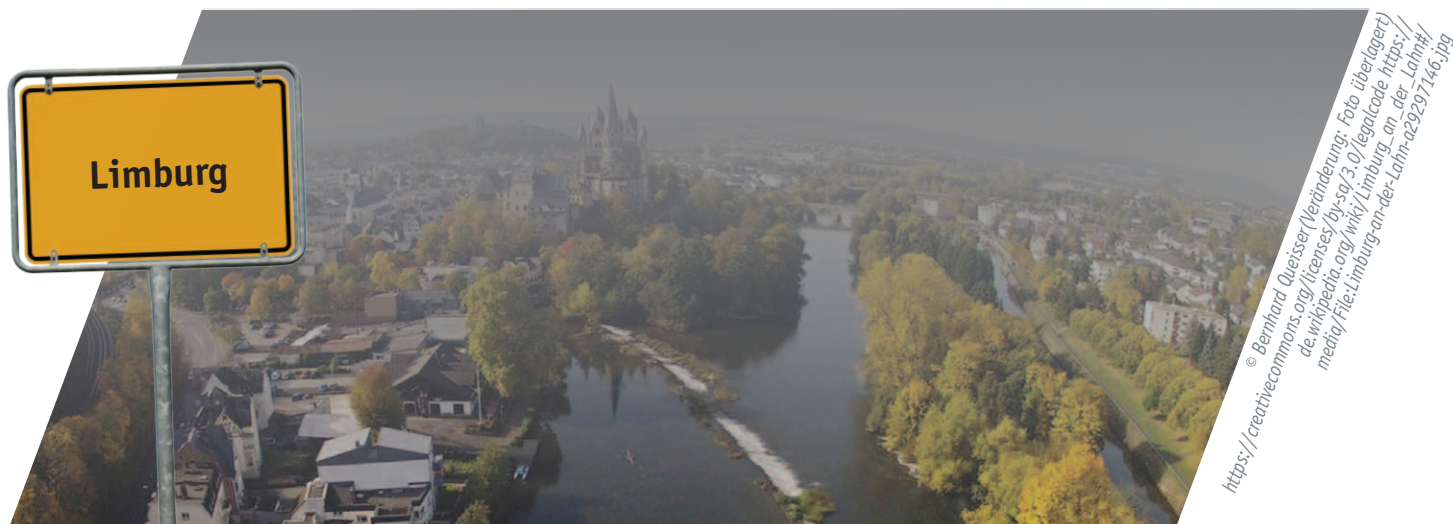
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Beinahe alle Messstationen im städtischen aber auch im vorstädtischen Gebiet registrieren anhaltende Überschreitung der NO_2 -Jahresmittelwerte. Hauptverursacher ist an allen Messstationen der Kfz-Verkehr mit bis zu 77 Prozent der Stickoxid-Emissionen.

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, wobei die neuen Erkenntnisse zu erhöhten Emissionen von Diesel-Fahrzeugen noch nicht berücksichtigt sind. 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. Am 8. November 2018 wurde die Klage vor dem Verwaltungsgericht Köln verhandelt und das Land Nordrhein-Westfalen zur Einführung einer Fahrverbotszone verpflichtet, da es keine andere Maßnahme gibt, die vergleichbar schnell zur Einhaltung des geltenden Grenzwertes führen wird. Das Land hat Berufung gegen das Urteil eingelegt. Am 12.09.2019 hat das Oberverwaltungsgericht in Münster die Berufung des Landes Nordrhein-Westfalen zurückgewiesen und die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen dazu verurteilt, schnellstmöglich einen neuen Luftreinhalteplan aufzustellen. Das Gericht hat deutlich gemacht, dass es nach den vorliegenden Prognosen des Landes zu lange dauern werde, bis der Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO_2) im gesamten Stadtgebiet eingehalten wird. Aus diesem Grund werden streckenbezogene Dieselfahrverbote für Fahrzeuge bis einschließlich der Emissionsklasse Euro 5/V auf mindestens vier Hauptverkehrsstraßen bei der erforderlichen neuen Fassung des Luftreinhalteplans aufzunehmen sein. Dies sind der Clevische Ring, die Justinianstraße, die Luxemburger Straße und der Neumarkt. Sofern es zu Umfahrungen dieser Straßen kommt, die zu Grenzwertüberschreitungen auf anderen Straßen führen, müssen diese gegebenenfalls ebenfalls mit Diesel-Fahrverboten belegt werden..



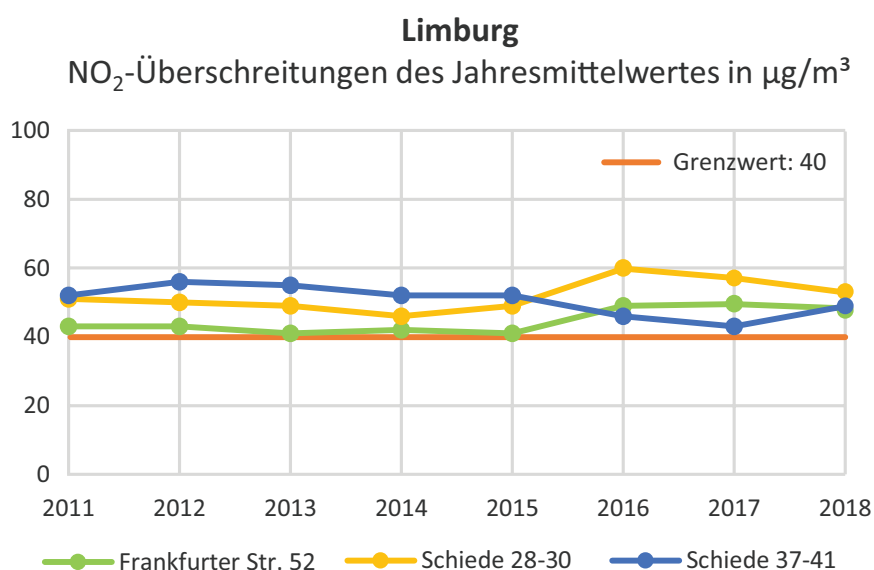


WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

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. An der Messstation Limburg-Schiede ist die Belastung von 2017 mit einem Wert von $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2018 sogar gestiegen. An weiteren Messstationen auf der gleichen Straße (Schiede 28-30) wurden sogar Belastungen von $54 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgestellt.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Bereits im alten Luftreinhalteplan in seiner Fassung von 2012 fehlten effektive Luftreinhaltemaßnahmen, um die Immissionsgrenzwerte schnellstmöglich einzuhalten. Aufgrund der anhaltenden hohen Belastung in Limburg ($63 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Messstation Schiede I im Jahr 2015) und unzureichender Maßnahmen zur Reduzierung, 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.





WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

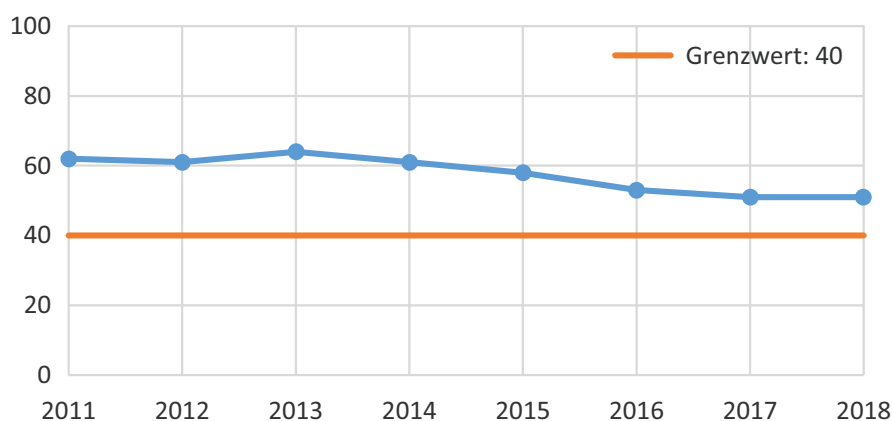
In Ludwigsburg wird der Grenzwert für NO_2 im Jahresmittel seit Jahren deutlich überschritten (2018: $51 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Mit 60 – 70 Prozent hat der städtische Straßenverkehr den größten Anteil an der Schadstoffbelastung. Modellierungen der Schadstoffbelastungen zeigen, dass es Straßen in Ludwigsburg gibt, an denen die Belastung noch deutlich höher als an der offiziellen Messstation ist.

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 zunächst nicht mitgeteilt. Daher hat die DUH im März 2018 Klage gegen das Land Baden-Württemberg eingereicht, woraufhin das Regierungspräsidium Stuttgart einen ersten Entwurf für eine zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplanes Ludwigsburg bis Ende November 2018 angekündigt hat. Im Mai 2019 wurde dann endlich ein neuer Entwurf präsentiert, der ausschließlich punktuelle Maßnahmen an der Messstation vorsieht und nicht geeignet ist die Luftbelastung im gesamten Stadtgebiet zu reduzieren.

Diese Auffassung bestätigt der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg mit Urteil vom 26.11.2019 und verurteilt das Land Baden-Württemberg den für die Stadt Ludwigsburg geltenden Luftreinhalteplan zu ändern und auch Fahrverbote aufzunehmen, wenn andere Maßnahmen nicht geeignet sind eine gleich schnelle Grenzwerteinhaltung zu gewährleisten. Darüber hinaus müssen weitere Messpunkte festgelegt werden um die Belastung in Ludwigsburg rechtskonform abzubilden.

Ludwigsburg - Friedrichstraße
 NO_2 -Überschreitungen des Jahresmittelwertes in $\mu\text{g}/\text{m}^3$



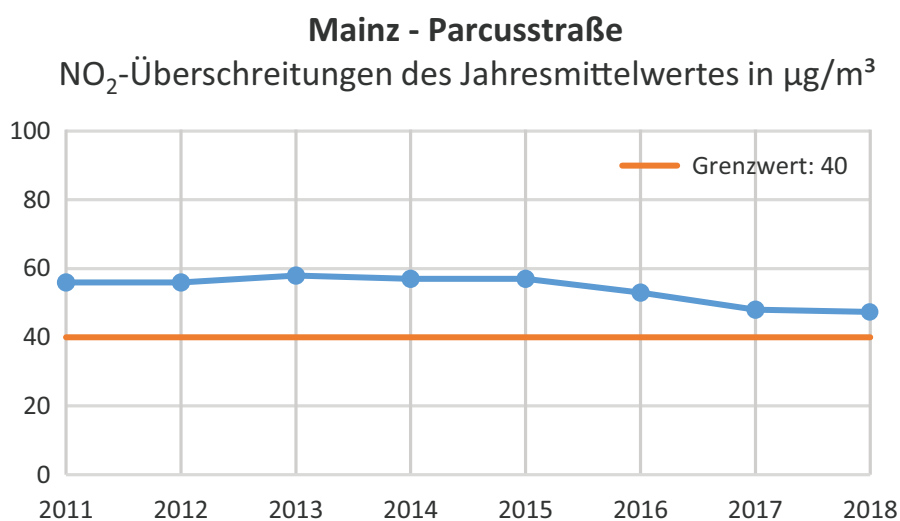


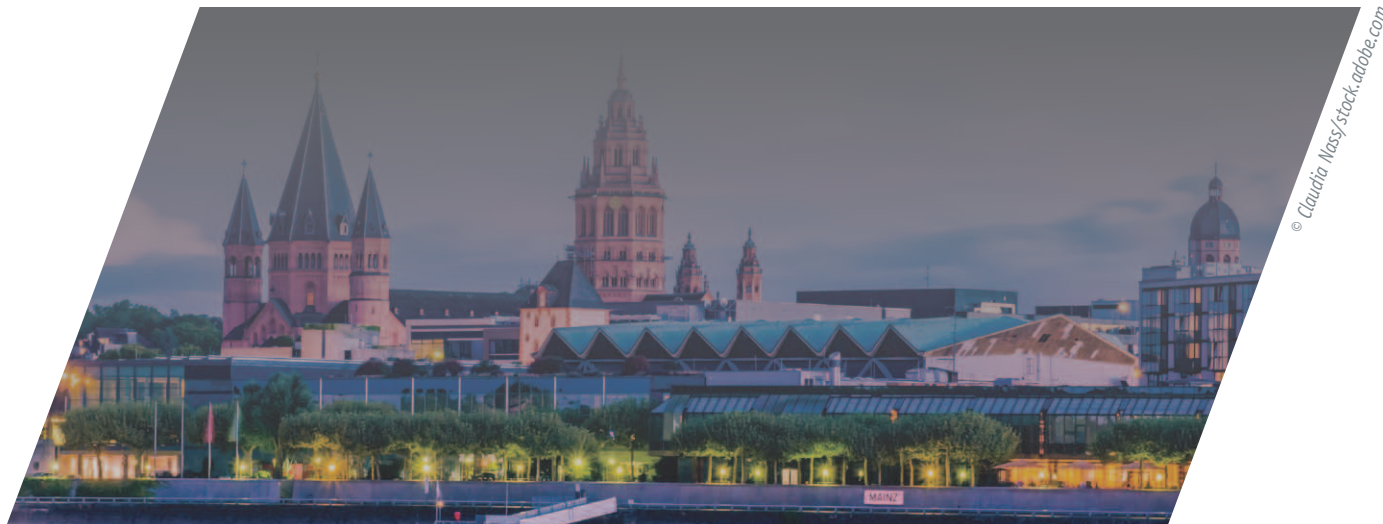
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wurde 2017 an den offiziellen Messstationen Große Langgasse und Parcusstraße überschritten. Darüber hinaus gibt es städtische Messungen, die Grenzwertüberschreitungen im gesamten Innenstadtbereich belegen. 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. Passivsammlerwerte für das erste Halbjahr 2019 zeigen, dass die Stadt Mainz noch weit davon entfernt ist den geltenden Grenzwert einzuhalten: $47 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wurden an der seit Jahren genutzten Messstation Rheinstraße / FH ermittelt. An den neu eingerichteten Passivsammlern Rheinstraße 24 und Rheinallee 3B liegt die Belastung im ersten Halbjahr 2019 sogar bei 48 beziehungsweise $49 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Auch am Messcontainer Parcusstraße liegt die Belastung bis einschließlich Oktober 2019 noch bei $42 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

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





© Claudia Nassy/stock.adobe.com

2016-2020 des Luftreinhalteplans, ist zum 1. April 2017 in Kraft getreten. Am 24. Oktober 2018 verurteilte das Verwaltungsgericht Mainz die Stadt, den Luftreinhalteplan bis spätestens 1. April 2019 so fortzuschreiben, dass der rechtlich geltende Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Stickstoffdioxid im Jahresmittel 2019 eingehalten wird. Dabei müssen auch Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge miteinbezogen werden, die im Falle einer Nichteinhaltung des Grenzwertes im ersten Halbjahr 2019 spätestens zum 1. September 2019 umgesetzt werden müssen.

Im Dezember 2018 wurde eine Anpassung der Fortschreibung 2016-2020 des Luftreinhalteplanes Mainz um Stickstoffdioxid inklusive eines Konzepts für Verkehrsbeschränkungen für ältere Dieselfahrzeuge veröffentlicht und im April 2019 wirksam. Der Plan beinhaltet Reduktionsprognosen für verschiedene Ausgestaltungen möglicher Zonen mit Verkehrsbeschränkungen. Welche der Maßnahmen ab dem 1. September 2019 umgesetzt werde sei abhängig von den NO_2 -Werten im ersten Halbjahr 2019. Im Juli 2019 veröffentlichte die Stadt Mainz die Halbjahresmittelwerte für NO_2 ohne jedoch das komplette Ausmaß der Belastung im Stadtgebiet zu präsentieren. Ergebnisse neuer Messstationen veröffentlichte die Stadt erst auf Anfrage der DUH. Sowohl Modellierungen der Luftbelastung als auch Messungen zeigen demnach, dass die NO_2 -Konzentration nach wie vor an vielen Straßen den Grenzwert überschreitet. Besonders hoch belastet ist der Straßenzug Rheinstraße/Rheinallee. Die ermittelte Belastung auf dieser Straße ignoriert die Stadt Mainz jedoch. Messwerte alter Messstationen sollen aufgrund von Formalitäten nicht berücksichtigt werden, ersatzweise neu eingerichtete Messstationen sollen erst ein ganzes Jahr die Luftqualität ermitteln. Entgegen dem Urteil vom 24. Oktober 2018, wurde trotz der weiterhin hohen Luftschadstoffbelastung in Mainz kein Fahrverbot umgesetzt.

Da ein im November 2019 eingereichter Zwangsvollstreckungsantrag vom Verwaltungsgericht Mainz zurückgewiesen wurde, haben wir im Dezember 2019 eine Planvollzugsklage wegen anhaltender Überschreitung des NO_2 -Grenzwertes erhoben. Darüber hinaus haben wir Beschwerde gegen den Vollstreckungsbeschluss eingelegt, um die Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts nunmehr durch das Oberverwaltungsgericht klären zu lassen. Vorsorglich haben wir noch eine Klage auf Dynamisierung des Luftreinhalteplans beim OVG Koblenz eingereicht.



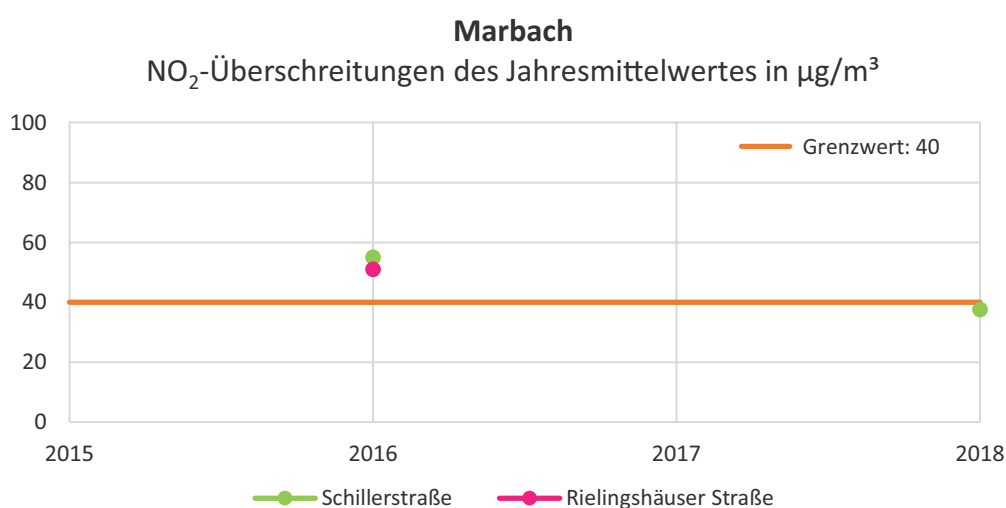
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

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 ($55 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und der Rielingshäuser Straße ($51 \mu\text{g}/\text{m}^3$) deutlich überschritten wurde. Laut der vorläufigen Ergebnisse der Luftqualitätsmessungen der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) wurde der Grenzwert für NO_2 im Jahresmittel 2018 in Marbach eingehalten.

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. Ein Entwurf für einen Luftreinhalteplan wurde für Ende 2018 angekündigt, bisher ist jedoch keine Veröffentlichung bekannt.

Da sich die Einhaltung des Grenzwertes auch im Jahr 2019 bestätigt hat und es keine Anhaltspunkte für weitere Straßen mit höherer Belastung gibt, wurde die Klage im November 2019 erledigt erklärt.



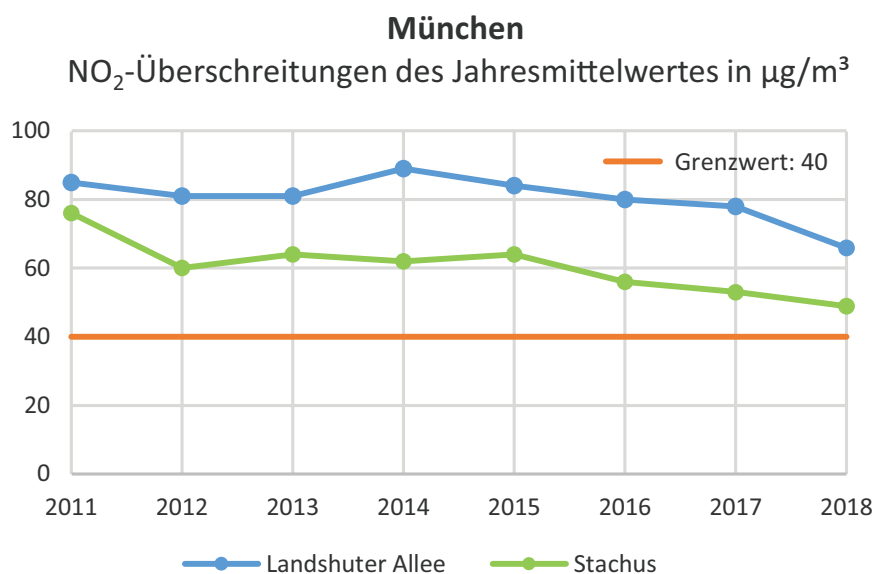


WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der Jahresmittelwert und der Stundenmittelwert für NO_2 werden an den Messstationen Stachus ($48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2018) und Landshuter Allee ($66 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2018) überschritten. Die NO_2 -Belastung an verkehrsbezogenen Messstellen wird maßgeblich von Diesel-Kraftfahrzeugen verursacht.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

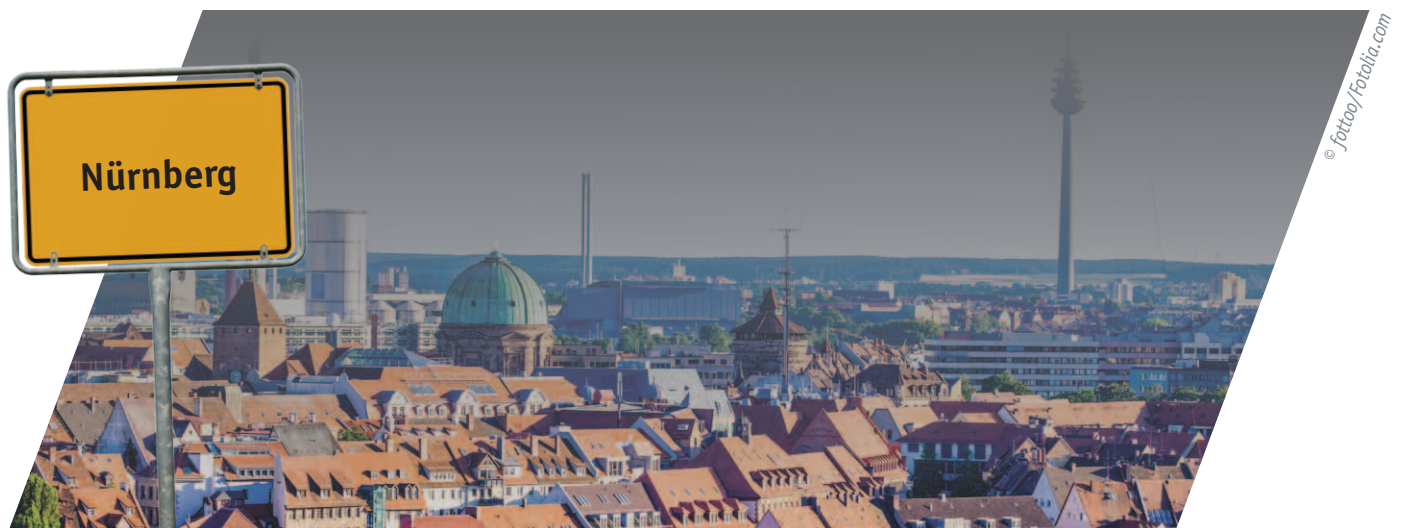
Die DUH legte am 29. Februar 2012 Klage gegen den Freistaat wegen Überschreitung des NO_2 -Grenzwertes ein. Mit Urteil des Verwaltungsgerichts München vom 9. Oktober 2012 wurde der Freistaat Bayern antragsmäßig verurteilt. Mit der 6. Fortschreibung des Plans werden die Grenzwerte für NO_2 im Jahresmittel 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 drohte 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 drohte 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 vorlegen würde, an denen der NO_2 -Immissionsgrenzwert überschritten wird. Weitere Zwangsgelder in Höhe von jeweils 4.000 Euro wurden 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 veröffentlicht, aus dem sich ergibt, dass in eine künftige Fortschreibung des Luftreinhalteplans auch Verkehrsbeschränkungen für dieselbetriebene Fahrzeuge aufgenommen werden können.





Weil die zuständigen Behörden auf Geheiß des damaligen 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 im Gutachten zu geringe Realemissionsdaten für Dieselfahrzeuge verwendet, weshalb von einer höheren Belastungssituation als im Gutachten angenommen ausgegangen werden muss.

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 weiterhin 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 mitgeteilt, die Frage der Zwangshaft gegenüber Amtsträgern dem Europäischen Gerichtshof vorzulegen. Das höchste Bayerische Verwaltungsgericht kommt zu dem Schluss, dass die Erzwingungshaft gegenüber Amtsträger*innen „allein erfolgsversprechend erscheint“. Die Frage wird Anfang September 2019 vor der Großen Kammer des EuGH verhandelt. Die Regierung von Oberbayern hat im Juni 2019 einen Entwurf für die siebte Fortschreibung des Luftreinhalteplans München veröffentlicht.



WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wird in Nürnberg seit Beginn der Messungen deutlich überschritten. Zuletzt ist die Belastung wieder gestiegen und lag an der Von-der-Tann-Straße bei $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2018.

Bereits bei Aufstellung des Luftreinhalteplans für Nürnberg war durch Modellierungen bekannt, dass die Messstation Von-der-Tann-Straße nicht an der Stelle höchster Belastung steht. Im Juli 2018 wurde zusätzlich ein Masterplan zur Beteiligung am Förderprogramm des Bundes „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ vorgelegt. Dieser beinhaltet eine Modellierung der NO_2 -Belastung im gesamten Nürnberger Hauptstraßennetz für das Jahr 2017 aus dem hervor geht, dass der NO_2 -Jahresmittelgrenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nahezu flächendeckend überschritten wird. Zahlreiche Straßenabschnitte weisen sogar eine deutliche Überschreitung oberhalb von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf.¹¹ Auch für das Jahr 2020 wird eine anhaltend hohe Belastung prognostiziert.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Im August 2017 hat die DUH einen Antrag auf Änderung des Luftreinhalteplans gestellt, woraufhin im September 2017 ein neuer Luftreinhalteplan von der Regierung von Unterfranken veröffentlicht wurde. Dieser genügt jedoch immer noch nicht den rechtlichen Anforderungen zur Realisierung einer schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung. Selbst unter Berücksichtigung aller geplanten Maßnahmen wird es auch im Jahr 2020 noch zahlreiche Grenzwertüberschreitungen im gesamten Stadtgebiet geben. Aufgrund dieser Datengrundlage hat die DUH im Juni 2019 Klage auf Fortschreibung des Luftreinhalteplans eingereicht.

¹¹ Masterplan für die Gestaltung nachhaltig und emissionsfreier Mobilität in Nürnberg – Wirkungsberechnungen (Juli 2018): https://dokumente.nuernberg.de/vpl/masterplan_nachhaltige_und_emissionsfreie_mobilitaet_stadt_nuernberg.pdf

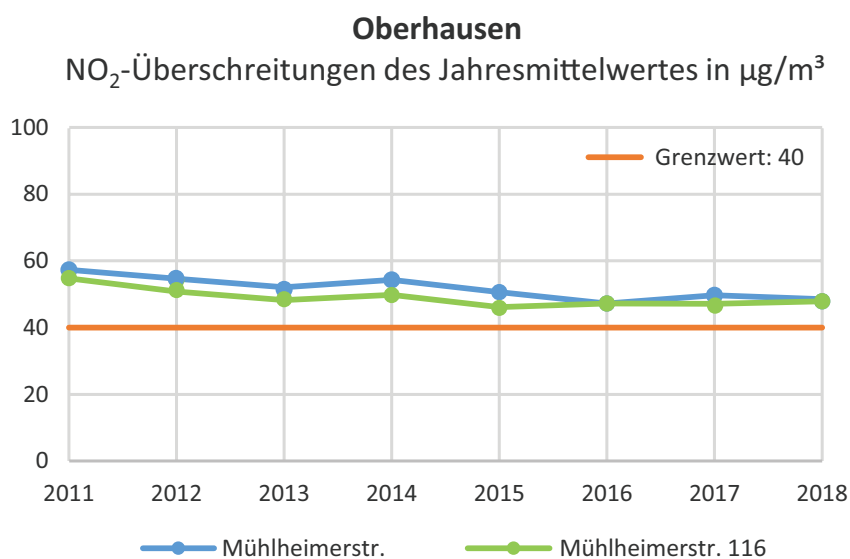


WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wird in Oberhausen an der Mühlheimer Straße seit Jahren überschritten. Auch 2018 liegt die NO_2 -Belastung im Jahresmittel mit $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich über dem seit 2010 verbindlichen Grenzwert. 55 Prozent der Belastung ist dabei auf den Straßenverkehr zurückzuführen. Für Oberhausen gilt bisher die Fortschreibung des Luftreinhalteplans für das Ruhrgebiet 2011 Teilplan West der Bezirksregierung Düsseldorf aus dem Jahr 2015.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Im August 2017 hat die DUH einen Antrag auf Änderung des Luftreinhalteplans gestellt. Nachdem bis heute kein neuer Luftreinhalteplan für Oberhausen mit geeigneten Maßnahmen zur NO_2 -Grenzwerteinhaltung veröffentlicht wurde, hat die DUH am 10. Dezember 2018 Klage gegen das Land Nordrhein-Westfalen auf Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte für NO_2 noch im Jahr 2019 beim Oberverwaltungsgericht Münster eingereicht. Durch eine Gesetzesänderung im Jahr 2017 sind Oberverwaltungsgerichte erstinstanzlich zuständig, womit eine Instanz der Verwaltungsgerichtsbarkeit übersprungen wird und deutlich schneller mit finalen Entscheidungen und Maßnahmen für die Einhaltung der Luftschadstoffgrenzwerte gerechnet werden kann.





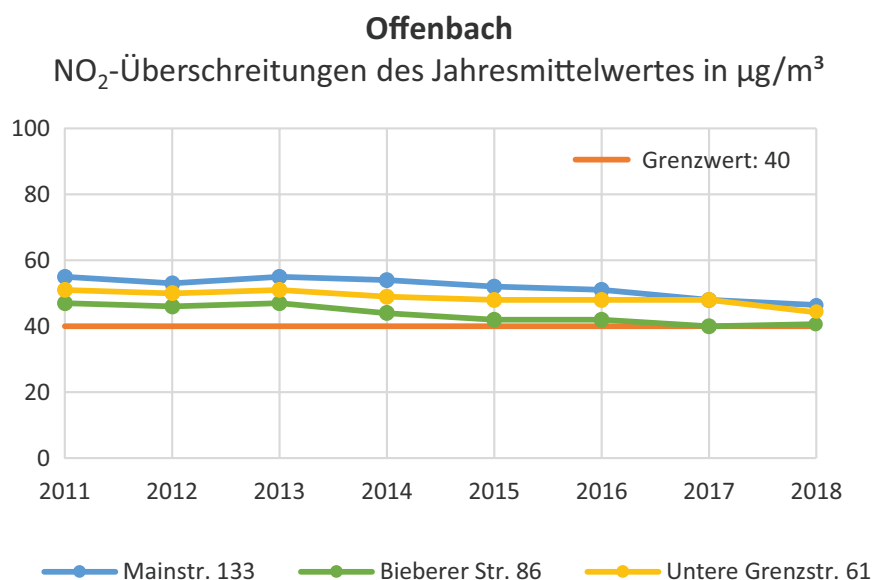
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der Jahresmittelwert für NO_2 wird in Offenbach an vielen verkehrsnahen Messstationen seit Jahren überschritten. Auch im Jahr 2017 lag die durchschnittliche NO_2 -Belastung bei $48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der Grenz- und Mainstraße. 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, der bereits seit November 2014 in Kraft ist, kann die Einhaltung der NO_2 -Grenzwerte nicht vor 2020 erreicht werden. Eine neuere Prognose liegt derzeit nicht vor.

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.



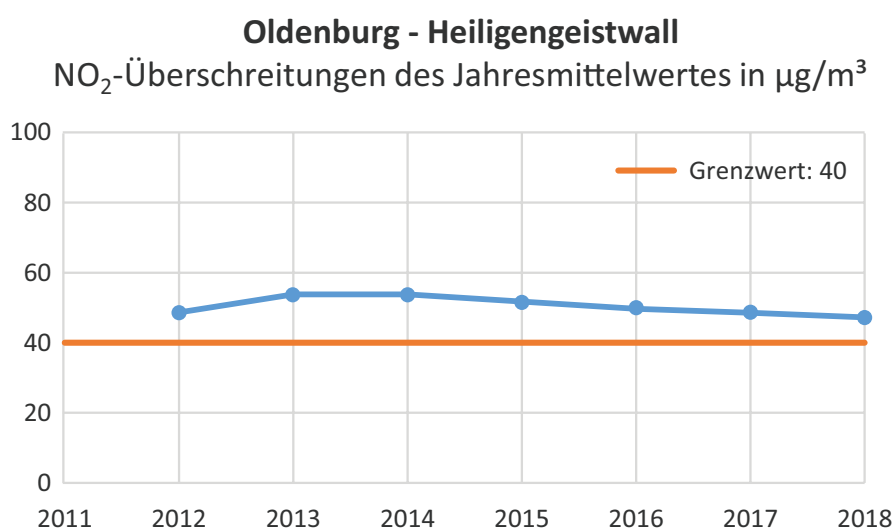


WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2 -Jahresmittelwert wird an der verkehrsnahen Messstationen Heiligengeistwall nach wie vor deutlich überschritten ($48 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Im Jahr 2017 lag 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, reichte die DUH im Oktober 2018 Klage gegen die Stadt Oldenburg ein.



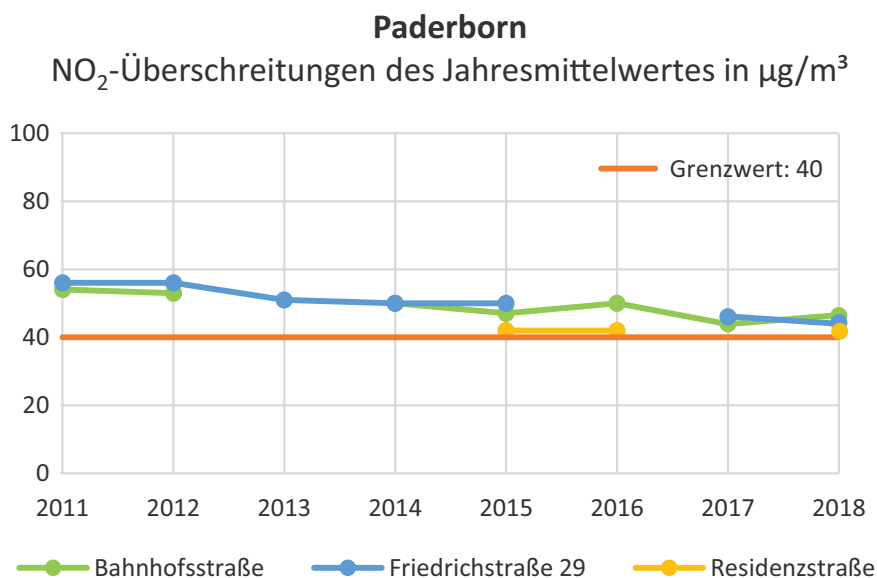


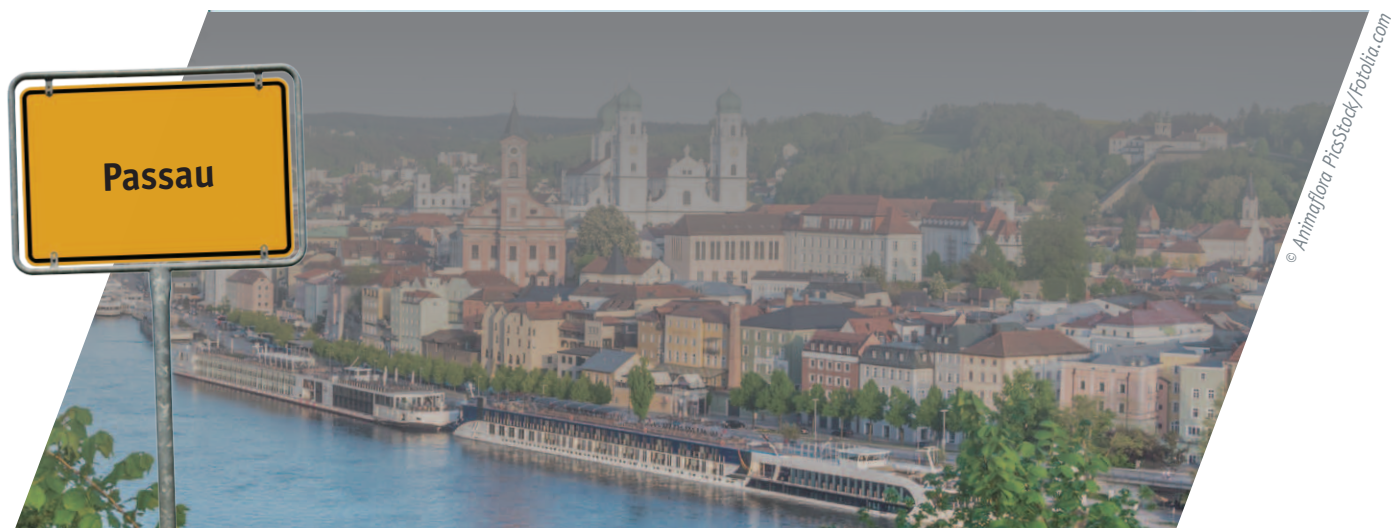
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

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. Weil der Grenzwert auch acht Jahre nach dessen Inkrafttreten nicht eingehalten wird, hat die DUH im März 2018 Klage gegen das Land Nordrhein-Westfalen erhoben. Ein Entwurf des Luftreinhalteplans sollte bereits Ende des Jahres 2017 veröffentlicht werden. Anfang Juli 2019 wurde er nun zur Öffentlichkeitsbeteiligung offengelegt.





WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Seit dem Jahr 2005 gibt es keine offizielle verkehrsnahe Messstation mehr in Passau, lediglich eine Messstation im städtischen Hintergrund. Daher hat der VCD Bayern die Initiative ergriffen und am hochbelasteten Kirchenplatz über ein ganzes Jahr hinweg die Schadstoffbelastung mit NO_2 ermittelt. Im Jahresmittel 2018 lag die NO_2 -Belastung dort bei $55,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Berechnungen des TÜV für das Jahr 2008 zeigen, dass die erheblichen Grenzwertüberschreitungen an der Mariahilfstraße, die an den Kirchplatz angrenzt, der Stadt Passau seit längerem bekannt sind.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Das Bayerische Landesamt für Umwelt weigert sich sowohl Konsequenzen aus dieser Messung zu ziehen, als auch eine eigene verkehrsnahe Messstation einzurichten. Obwohl die Belastungssituation bekannt ist, wurde der aktuelle Luftreinhalteplan aus dem Jahr 2006 bisher nicht fortgeschrieben. Die Deutsche Umwelthilfe hat im Juni 2019 einen Antrag auf Fortschreibung des Luftreinhalteplans bei der Regierung von Niederbayern eingereicht und eine Frist bis Ende September zur Fortschreibung gesetzt, um auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung zeitlich zu ermöglichen. Da die Regierung von Niederbayern keine Bereitschaft signalisiert hat den Luftreinhalteplan kurzfristig fortzuschreiben, hat die DUH im Juli 2019 Klage eingereicht.



WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

In Regensburg wurde an der einzigen verkehrsnahen Messstation am Rathaus der Grenzwert von $40 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ im Jahresmittel 2018 das erste Mal eingehalten. Im Juli 2018 legte die Stadt Regensburg einen Masterplan zur Beteiligung am Förderprogramm des Bundes „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ vor. Dieser beinhaltet eine NO_2 -Immissionsberechnung aus der hervorgeht, dass im Jahr 2017 mindestens elf weitere Straßenabschnitte von Grenzwertüberschreitungen betroffen waren. An der Weißenburgstraße wurde für das Jahr 2017 eine Belastung von $61 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel berechnet, die Belastung an der Frankenstraße wird als vergleichbar mit jener der Weißenburgstraße eingeordnet. Dies zeigt, dass die einzige offizielle Messstation in der Stadt Regensburg, nicht die höchste Belastung in der Umgebung repräsentiert.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Die Deutsche Umwelthilfe hat im Juni 2019 einen Antrag auf Fortschreibung des Luftreinhalteplans bei der Regierung der Oberpfalz eingereicht und auf die Berechnungen des Masterplans hingewiesen. Der Regierung wurde eine Frist bis Ende September zur Fortschreibung gesetzt, um auch eine Öffentlichkeitsbeteiligung zeitlich zu ermöglichen.

Da die Regierung der Oberpfalz keine Bereitschaft signalisiert hat den Luftreinhalteplan kurzfristig fortzuschreiben, hat die DUH im Juli 2019 Klage eingereicht.

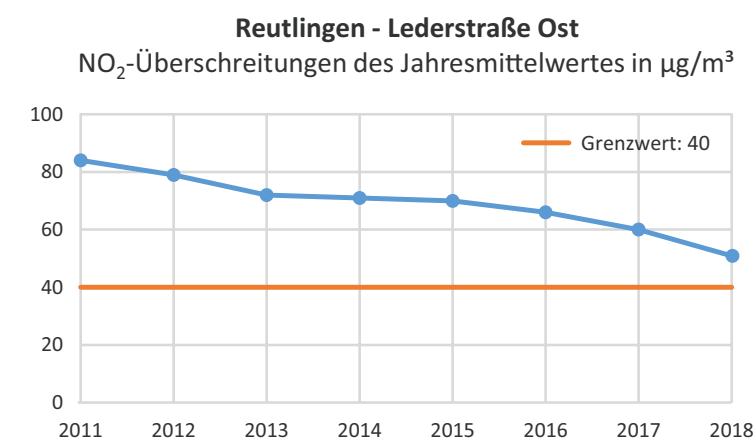


WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2 -Jahresmittelwert wird an der Messstation Lederstraße Ost seit Jahren überschritten überschritten ($53 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2018). 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 „Modellstadt 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 trat im ersten Quartal 2018 in Kraft. Einen genauen Zeitplan, wann der NO_2 -Grenzwert eingehalten wird, lässt der Plan aber erneut vermissen. Maßnahmen, die offenkundig eine hohe und schnelle Wirkung entfalten, wie die Verkehrsbeschränkung in der Umweltzone für 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 im März 2018 erneut Klage gegen das Land Baden-Württemberg eingereicht. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in Mannheim hat 2019 der Klage der DUH stattgegeben. Das Land wurde verurteilt, den für Reutlingen geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass der Grenzwert für Stickstoffdioxid schnellstmöglich eingehalten wird. Gegen dieses Urteil hat das Land Baden-Württemberg Berufung eingelegt. Die Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig ist für Februar 2020 angesetzt.





© Manuel Schönfeld/Fotolia.com

WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Einen der höchstbelasteten Hotspots in Deutschland stellt die Messstelle Am Neckartor in Stuttgart dar. Im Jahr 2016 wurde der zulässige Tagesgrenzwert für Feinstaub (PM₁₀) von 50 µg/m³ an 68 Tagen (bei 35 zulässigen Überschreitungstagen im Jahr) überschritten und der NO₂-Jahresmittelgrenzwert betrug 82 µg/m³. Erfreulicherweise wurde der Jahresmittelwert für PM₁₀ im Jahr 2018 das erste Mal eingehalten, wohingegen der Jahresmittelgrenzwert für NO₂ nach wie vor deutlich überschritten wird (71 µg/m³ im Jahr 2018). Auch an den verkehrsnahen Messstationen Hohenheimer Straße (2018: 65 µg/m³) und Arnulf-Klett-Platz (2018: 46 µg/m³) wird der NO₂-Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel weiterhin überschritten.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Aufgrund der hohen Schadstoffbelastung in Stuttgart, hatte die DUH 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 (Abschlussbericht 2017), welches die verkehrlichen und emissions- wie immissionsseitigen Auswirkungen einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen untersucht. Die Ergebnisse und Maßnahmen flossen in die Erarbeitung der Fortschreibung des Luftreinhalteplans ein. Aus der Untersuchung ergaben sich jedoch keine Maßnahmen und kein Szenario, mit dem bereits vor 2020 die Einhaltung der Grenzwerte möglich gewesen wäre.

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 Luftreinhaltemaßnahme darstellt. Die Landesregierung hatte angekündigt, anstelle von Verkehrsbeschränkungen auf Software-Updates 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 legte im Herbst 2017 Sprungrevision beim Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) Leipzig ein. Das BVerwG erklärte in seinem Urteil vom 27. Februar 2018, dass in Stuttgart Fahrverbote umzusetzen sind. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit ist aber eine phasenweise Einführung von Verkehrsverboten, die in einer ersten Stufe nur ältere Dieselfahrzeuge (bis Abgasnorm Euro 4) betrifft, zu prüfen. Euro-5-Fahrzeuge dürfen nicht vor dem 1. September 2019 (mithin also vier Jahre nach Einführung der neueren 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 26. Juli 2018 dazu verurteilt, eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans bis zum 31. August 2018 zu veröffentlichen, der nach Maßgabe des Urteils des BVerfG bereits Fahrbeschränkungen für Euro 5 Dieselfahrzeuge vorsieht. 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. Dem kam das Verwaltungsgericht Stuttgart mit Beschluss vom 21. September 2018 nach. Ein weiteres Zwangsgeld wurde angedroht, falls Fahrbeschränkungen für Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5 nicht bis November 2018 in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden.

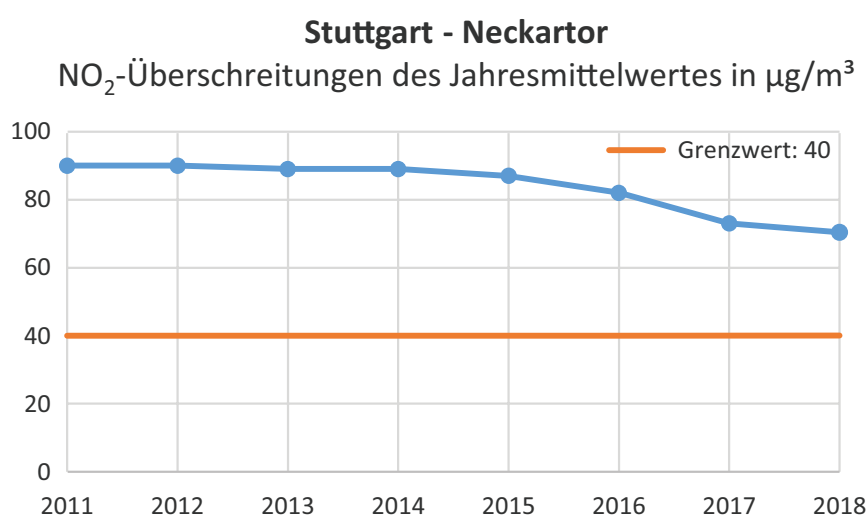
Am 30. November 2018 veröffentlichte das Regierungspräsidium Stuttgart die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Der seit dem 3. Dezember gültige Luftreinhalteplan beinhaltet Fahrbeschränkungen für ältere Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 4/IV und schlechter ab dem 1. Januar 2019. Für Einwohner der Stadt Stuttgart gab es eine Übergangsfrist bis zum 31. März 2019.



Am 25. Juni 2019 wurde eine Ergänzung, die lediglich eine Busspur als neue Maßnahme vorsieht und ein streckenbezogenes Fahrverbot am Neckartor nur im Falle dessen, dass die Busspur nicht umgesetzt werden könne, veröffentlicht. Diese Maßnahmen entsprechen nicht dem rechtskräftigen Urteil. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat daher die Beschwerde des Landes gegen den Vollstreckungsantrag der DUH am 28. Juni 2019 abgelehnt und eine Aufnahme von Fahrbeschränkungen für Euro 5/V – Dieselfahrzeuge in den Luftreinhalteplan bis spätestens 01. Juli 2019 angeordnet. Die DUH hat daher das Land Baden-Württemberg aufgefordert noch im Juli die unverzügliche Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Stuttgart anzukündigen und zonale Fahrbeschränkungen für Diesel Euro 5 in den Luftreinhalteplan mit aufzunehmen. Dieser Aufforderung kam das Land nicht nach, weshalb die DUH Anfang August 2019 beim Verwaltungsgericht Stuttgart einen Antrag auf Beugehaft zur Vollstreckung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 eingereicht hat.

Kurz darauf wurde ein neuer Entwurf der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans veröffentlicht, der ab 01.01.2020 Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 5/V auf 4 Streckenabschnitten vorsieht, die im Jahr 2019 laut Prognose NO_2 -Belastungen über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ aufweisen. Auch der neue Entwurf entspricht nicht dem rechtskräftigen Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, da er nicht zu einer flächendeckenden Grenzwerteinhaltung führen wird. Durch umfangreiche Ausnahmeregelungen wird die Wirkung dieser punktuellen Maßnahme weiter reduziert. Daher hält die DUH ihren Antrag auf Zwangsvollstreckung vom August 2019 aufrecht.

Um eine weitere Verurteilung abzuwenden hat das Regierungspräsidium Stuttgart im Dezember 2019 den Entwurf einer 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans veröffentlicht, der erstmalig ein zonales Fahrverbot für Dieselfahrzeuge Euro 5/V vorsieht, jedoch im Umfang der Zone sowie der Ausgestaltung der Ausnahmegenehmigungen erneut die Wirksamkeit dieser Maßnahme unzulässig minimiert.



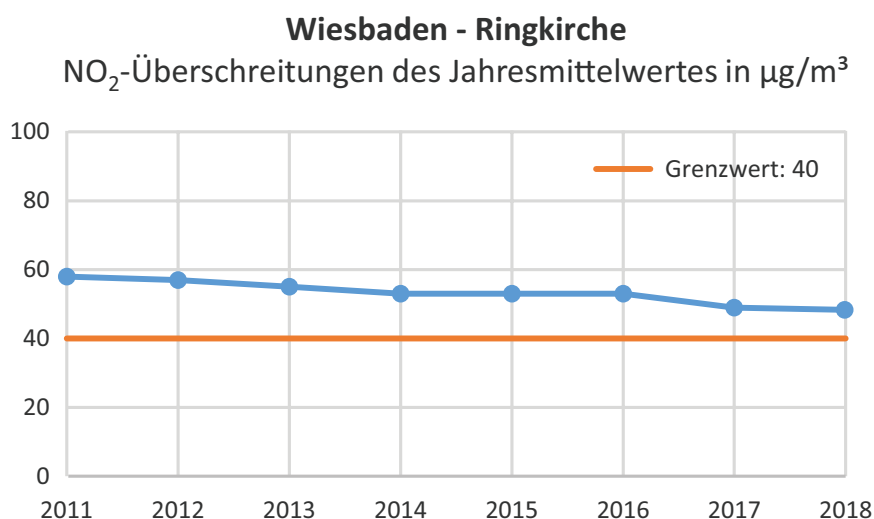


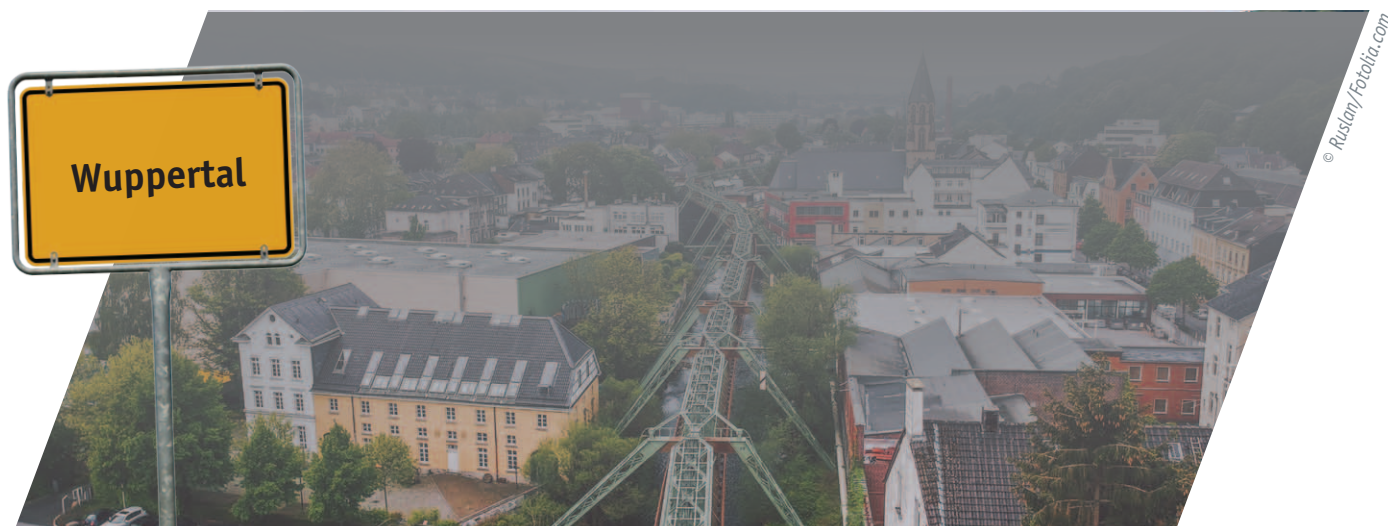
WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2 -Jahresmittelwert wird an den Messstationen Ringkirche ($48 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2018) und Schiersteiner Straße ($47 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2018) 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. Ende 2018 wurde ein Entwurf für die 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für Wiesbaden veröffentlicht, nach der ersten Verhandlung der Klage nochmals um weitere Maßnahmen ergänzt und Anfang Februar 2019 in Kraft gesetzt. Damit liegt ein schlüssiges Gesamtkonzept vor, mit dem die Verkehrswende eingeleitet wird und der Grenzwert im Jahr 2020 eingehalten werden können. Die tatsächliche Umsetzung der geplanten Maßnahmen wird durch VCD und DUH fortlaufend kontrolliert. Bei der zweiten Verhandlung im Februar 2019 konnte der Rechtsstreit damit als erledigt erklärt werden.



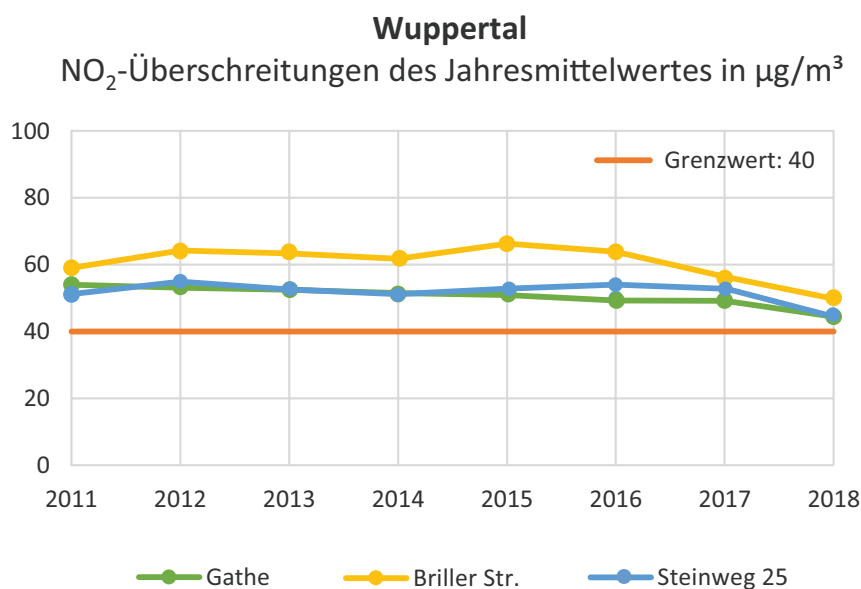


WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2 -Jahresmittelwert wird in Wuppertal an mehreren Orten seit Jahren deutlich überschritten. 2018 lag die NO_2 -Belastung an der Messstation Wuppertal Gathe trotz leichtem Rückgang immer noch bei $45 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel. 57,9 Prozent der Jahres-Gesamtemissionen für NO_x verursacht der Verkehr. Eine Fortschreibung des Luftreinhalteplanes wurde für 2018 angekündigt, allerdings wurde bis heute noch kein Entwurf veröffentlicht. Der derzeit gültige Luftreinhalteplan aus dem Jahr 2013 prognostiziert die NO_2 -Belastung nur für das Jahr 2015. Die frühestmögliche Einhaltung des rechtlich geltenden Grenzwertes ist nicht prognostiziert.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Aus diesem Grund hat die DUH im August 2017 einen Antrag auf Änderung des Luftreinhalteplanes mit geeigneten Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwertes gestellt. Nachdem bis heute noch keine Fortschreibung des Luftreinhalteplanes veröffentlicht wurde, hat die DUH im Dezember 2018 Klage gegen das Land Nordrhein-Westfalen eingereicht.





WIE DRECKIG IST DIE LUFT?

Der NO_2 -Jahresmittelwert in Würzburg wird zwar an der offiziellen Messstation am Stadtring Süd eingehalten, weitere Messdaten aus dem Jahr 2017 zeigen aber, dass sowohl in der Grombühlstraße (2017: $55 \mu\text{g}/\text{m}^3$), als auch in der Theaterstraße (2017: $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$) der Grenzwert für Stickstoffdioxid im Jahresmittel deutlich überschritten wurde. Die derzeit gültige 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes in der Fassung von August 2018 prognostiziert eine Einhaltung des Jahresmittelgrenzwertes für NO_2 an der Theaterstraße erst nach 2020. An der Grombühlstraße wird der Grenzwert für NO_2 im Jahresmittel laut der Immissionsprognose selbst im Jahr 2025 noch nicht erreicht.

WAS SIND DIE RECHTLICHEN GRUNDLAGEN UND SCHRITTE?

Aufgrund der deutlichen Grenzwertüberschreitung, hat die DUH am 5. Dezember 2018 einen Antrag auf Änderung des Luftreinhalteplanes gestellt, um diesen um erforderliche Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte für NO_2 im gesamten Stadtgebiet zu ergänzen. Die Regierung von Unterfranken verwies in ihrem Antwortschreiben auf die Aktualität der 2. Fortschreibung des Luftreinhalteplans sowie auf die Modernisierung und das Management des ÖPNV als geeignete Maßnahme. Zur Belastungssituation in der Grombühlstraße wurde keine Stellung bezogen. Die unzureichenden Maßnahmen im aktuellen Luftreinhalteplan und die fehlende Aussicht auf eine schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte des NO_2 -Jahresmittelwertes, veranlasste die DUH am 14. Januar 2019 Klage gegen den Freistaat Bayern einzureichen.



DIE DUH KÄMPFT FÜR IHR RECHT AUF SAUBERE LUFT

Um Musterklagen zur Luftreinhaltung voranzutreiben, hat die DUH Bürger*innen 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

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](http://www.duh.de/foerdermitglied)

Vielen Dank ♥



Deutsche Umwelthilfe

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:



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.



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 Umweltschutzes und Klimaschutzes.

Weitere Bilder: Fotolia: Stefan Germer (Statue Titel), spuno (S.5); Pixabay (S.7)

Stand: November 2019



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

Ansprechpartner

Robin Kulpa
Projektmanager Verkehr & Luftreinhaltung
Tel.: 030 2400867-751
E-Mail: kulpa@duh.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



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