



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Umwelt BAFU
Abteilung Luftreinhaltung und Chemikalien

Kantonale Massnahmenpläne Luftreinhaltung: Anträge an den Bundesrat

Behandlung neuer und weiterverfolgter Anträge Stand: Februar 2025

Inhaltsverzeichnis:

- 1) Instrumente
- 2) Feuerungsanlagen / Industrie
- 3) Landwirtschaft
- 4) Strassenverkehr
- 5) Non-road Fahrzeuge und Maschinen

Die elektronische Version dieses Dokuments enthält Internet-Links mit weiterführenden Informationen.

Antrag	Kanton	Zuständigkeit	Stand der Umsetzung
1) Instrumente			
Reduktion der grenzüberschreitenden Luftbelastung auf internationaler Ebene	BL (2004) BS (2004)	UVEK (BAFU)	<p>Am 13.12.2005 ist in der Schweiz das Protokoll von Göteborg im Rahmen der UNECE-Konvention über weiträumige grenzüberschreitende Luftverunreinigung in Kraft getreten. Es legt nationale Emissionsobergrenzen für die Emissionen von SO₂, NO_x, NH₃ und flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) für das Zieljahr 2010 und danach fest. Zur Erreichung dieser Ziele schreibt das Protokoll Grenzwerte vor für Schadstoffemissionen aus Verbrennungsanlagen (Heizungen und industrielle Anlagen), für Emissionen von Lösungsmitteln, für Abgase von Motorfahrzeugen sowie für Ammoniakemissionen aus der Landwirtschaft. Dank der in den letzten Jahrzehnten getroffenen Massnahmen hat die Schweiz die ersten Ziele des Protokolls für 2010 erreicht.</p> <p>Weitere Emissionsverringerungen sind aber nötig, um die wirkungsorientierten Ziele bezüglich Gesundheitsschäden sowie der Eutrophierung und Versauerung von Ökosystemen zu erreichen. Die Protokollparteien haben deshalb am 4.5.2012 einer Revision des Protokolls von Göteborg zugestimmt. Das revidierte Protokoll legt nationale Emissionsreduktionsziele für 2020 fest; neben den oben erwähnten Schadstoffen wurde zusätzlich Feinstaub (PM_{2.5}) in das Protokoll aufgenommen. Die Emissionsgrenzwerte wurden entsprechend verschärft und erweitert. Die Umsetzung des revidierten Protokolls in Europa wirkt sich für die Luftqualität in der Schweiz positiv aus, besonders bei den Schadstoffen, die grossräumig transportiert werden wie Ozon und Feinstaub sowie bei der Stickstoffdeposition. Das revidierte Göteborg-Protokoll trat für die Schweiz am 22. Oktober 2019 in Kraft.</p> <p>Eine entsprechende Anpassung von verschiedenen Emissionsgrenzwerten erfolgte in der Schweiz im Rahmen der LRV-Revision vom 11. April 2018.</p> <p>Die Schweiz hat die Ziele des revidierten Göteborg-Protokolls fristgerecht erreicht. Die nächste Revision des Protokolls ist in Planung.</p>
Differenzierung der Immissionsgrenzwerte für Feinstaub (PM _{2.5} , Anzahl Partikel)	Zentral-CH (Antrag 3.2.2006)	UVEK (BAFU)	<p>Gestützt auf die Empfehlungen der Eidgenössischen Kommission für Lufthygiene EKL von 2013 (Feinstaub in der Schweiz 2013) hat der Bundesrat am 11. April 2018 die Änderung der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) genehmigt, womit ein Immissionsgrenzwert für PM_{2.5} von 10 µg/m³ im Jahresmittel eingeführt wurde. An ausgewählten NABEL-Standorten wird seit 2005 die Anzahlkonzentration von ultrafeinen Partikeln gemessen. Die EC (Russ)-Messungen an einer Vielzahl von Standorten über längere Zeit hinweg zeigen einen starken Rückgang der Konzentrationen.</p> <p>Im Jahr 2021 hat die Weltgesundheitsorganisation (WHO) neue Richtwerte für Luftschadstoffe publiziert. Die EKL hat diese neuen Empfehlungen der WHO und deren Bedeutung für die Schweizer Luftreinhalte-Verordnung bewertet. Sie hat im November 2023 für die Schadstoffe SO₂, NO₂, CO, O₃, PM₁₀ und PM_{2.5} die Anpassung der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) unter Berücksichtigung der WHO-Richtwerte und damit eine Senkung bzw. Ergänzung der IGW empfohlen. Für Russ und die Partikelanzahl empfiehlt die EKL aufgrund noch ungenügender Evidenz oder fehlender Referenzmessverfahren im Einklang mit der WHO keine IGW, sondern macht Handlungsempfehlungen zur Überwachung und Reduktion der Belastung. Der Bund prüft die neuen Empfehlungen der EKL und eine allfällige Anpassung der LRV.</p>

2) Feuerungsanlagen / Industrie			
Förderung von schwefel- und stickstoffarmem Heizöl EL	BS (2010) BL (2010)	UVEK (BAFU)	Die LRV und auch die Schweizer Heizölnorm SN EN 181160-2 definieren zwei Qualitäten von Heizöl Extraleicht, nämlich die Euroqualität und Ökoheizöl schwefelarm. Bei Ökoheizöl ist der Schwefelgehalt auf 50 mg/kg limitiert und auch der Stickstoffgehalt ist deutlich geringer. Seit dem 1. Juni 2023 darf in Anlagen bis 5 MW nur noch Ökoheizöl zum Einsatz kommen, während die Euroqualität nur noch in Anlagen über 5 MW eingesetzt werden darf, ebenso wie Heizöl Mittel und Schwer.
Emissionsreduktion bei kleinen Holzfeuerungen (Verschärfung der Emissionsgrenzwerte, Messpflicht)	BE (2015)	UVEK (BAFU)	Der Antrag verlangte, die LRV-Anforderungen für kleinere Feuerungen zu überarbeiten, insbesondere eine Messpflicht für holzbetriebene Zentralheizungen einzuführen, einen tieferen Emissionsgrenzwert für Kohlenmonoxid (CO) festzulegen sowie durch erweiterte Betriebsvorschriften für einen besseren Anlagenbetrieb – und dadurch für geringere Emissionen – zu sorgen. Mit der LRV-Änderung vom 11.4.2018 hat der Bundesrat einen Feinstaub-Grenzwert bei Holzfeuerungen bis 70 kW Leistung eingeführt und die Grenzwerte für CO verschärft. Gleichzeitig wurden Vorschriften für die Feuerungskontrolle mit periodischen Emissionsmessungen bei Holzheizkesseln erlassen. Für letztere wurde auch eine Pflicht für die Installation von Wärmespeichern erlassen.
Reduktion der Ethanol-Emissionen aus Grossbäckereien	AG (2023)	UVEK (BAFU)	Das BAFU plant, im Rahmen einer Arbeitsgruppe mit Vertretern des kantonalen Vollzugs und der Branche sowie mit Spezialisten für Abluftreinigung den Stand der Technik im Bereich der Ethanol-Emissionen aus Grossbäckereien abzuklären. Basierend auf den Erkenntnissen sollen geeignete Massnahmen zur Minderung der Emissionen geprüft werden.
Anpassung und kontinuierliche Überwachung der Emissionsgrenzwerte für Schwefel- und Stickoxide für die Raffineriefeuerungen (Anhang 2 Ziffer 312)	NE (2024)	UVEK (BAFU)	Die Umsetzung des Antrages erfordert eine sorgfältige Analyse des aktuellen Stands der Technik. Das BAFU wird sich mit dieser Fragestellung befassen. Unabhängig davon besteht die Möglichkeit mittels kantonalem Massnahmenplan ergänzende oder verschärfte Emissionsbegrenzungen auf kantonalem Gebiet zu erlassen.
3) Landwirtschaft			
Überprüfung/Anpassung des Basiswerts für den N-Ausnutzungsgrad in der Nährstoffbilanz bei der Anrechnung der N-Effizienz im Rahmen des ÖLN Überarbeitung der Suisse-Bilanz und Verbesserung ihres Vollzugs	ZH (2016) ZBPUK (2021)	WBF (BLW)	Seit 1.1.2024 sind gemäss Luftreinhalte-Verordnung auf Flächen mit Hangneigung bis 18 Prozent flüssige Hofdünger mit emissionsarmen Systemen auszubringen, wenn diese Flächen auf dem Betrieb insgesamt 3 oder mehr Hektare betragen. Im Rahmen des ÖLN werden die Auswirkungen dieser neuen Bestimmung auf die Nährstoffflüsse berücksichtigt. Bei Berechnungen der Nährstoffbilanz wird ab 2024 für die schleppschlauchpflichtige Fläche von geringeren Nährstoffverlusten ausgegangen. Ausserdem muss ab 2024 die Bilanz gemäss Direktzahlungsverordnung dem Bedarf der Kulturen entsprechen und muss ohne den Fehlerbereich von 10% erfüllt werden.
Integration des Milchnährstoffwerts in das Modell Agrammon	ZG (2016) BS/BL (2017)	UVEK (BAFU) WBF (BLW)	Ab 2026 wird eine neue Modellversion von Agrammon für einzelbetriebliche Berechnungen auf www.agrammon.ch aufgeschaltet. Die neue Version wird Berechnungen der Stickstoffausscheidungen von Milchkühen basierend auf dem Milchnährstoffwert ermöglichen, ergänzend zum aktuellen Ansatz mittels Korrektur nach Futterkomponenten. Das BLW prüft ausserdem die Integration der Berücksichtigung des Milchnährstoffwertes in die Methodik Suisse-Bilanz.

Reduktion der Laufflächen in Mehrflächenlaufställen	ZG (2016) BS/BL (2017)	WBF (BLW)	<p>Der Antrag verlangt eine Prüfung der Laufhöfflächen im Tierwohlprogramm RAUS. Für Mehrflächenlaufställe mit Aussenklima soll geprüft werden, ob die Laufhöfflächen reduziert bzw. überdacht werden können.</p> <p>Mit dem freiwilligen Tierwohlprogramm RAUS fördert der Bund den regelmässigen Auslauf im Freien. Während der Vegetationszeit findet dieser Auslauf auf einer Weide statt, im Winter anstatt auf der Weide auf einer teilüberdachten Auslauffläche. Die Fragestellung rund um das Tierwohl und Ammoniakemissionen ist nach wie vor aktuell. Im Rahmen der Arbeiten zur AP30+ wird auch dieses Thema adressiert. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch, dass die Kantone bereits heute die Kompetenz haben, im Einzelfall festzulegen, welcher Teil der Auslauffläche als überdacht gilt.</p>
Verlängerung des Beitrags für emissionsmindernde Ausbringverfahren über 2019 hinaus	BS/BL (2017)	WBF (BLW) UVEK (BAFU)	Die Förderung ist seit dem 1.1.2024 abgelöst durch Vorschriften in der LRV und Integration in den ökologischen Leistungsnachweis in der DZV . Damit ist dem Anliegen zur Emissionsminderung entsprochen.
Zentrale Beratungsstelle Ammoniakverluste für Landwirtschaftsbetriebe, Planer und Behörden	BS/BL (2017)	WBF (BLW)	Das Projekt „Nationale Drehscheibe Ammoniak“, das vom Bund und von den meisten Kantonen finanziell unterstützt wird, deckt wesentliche Elemente des Antrags ab. Im Rahmen dieses Projektes wird zurzeit unter anderem die Internetplattform www.ammoniak.ch betrieben, die Praxis, Vollzug und Forschung verbindet.
4) Strassenverkehr			
Verlagerung des Ferngüterverkehrs auf die Schiene	GL (2001)	UVEK (BAV)	<p>Die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene wird durch die LSVA, die Modernisierung der Bahninfrastruktur, die Steigerung der Effizienz im Rahmen der Umsetzung der Alpeninitiative sowie durch flankierende Massnahmen angestrebt. Die Überprüfung geschieht im Rahmen des „Monitorings flankierende Massnahmen“ (MFM). Das Teilprojekt Monitoring flankierende Massnahmen (MFM-U) kontrolliert die Auswirkungen der Verlagerung auf die Luft- und Lärmbelastung.</p> <p>Das Güterverkehrsverlagerungsgesetz (GVVG) wurde am 1.1.2010 in Kraft gesetzt und löste das Verkehrsverlagerungsgesetz ab. Am Verlagerungsziel von 650'000 LKW pro Jahr, die die Alpen durchqueren dürfen, wurde festgehalten. Die Frist zur Erreichung des Ziels wurde allerdings auf 2019, zwei Jahre nach Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, verschoben. Mit dem GVVG wird auch die Grundlage für die Alpentransitbörse (ATB) gelegt.</p> <p>Der Verlagerungsbericht 2015 zeigt, dass der Schienengüterverkehr durch die Alpen sich erfolgreich entwickelt, hat: Die Schiene hat gegenüber der Strasse mit 68,6% im ersten Halbjahr 2015 den höchsten Marktanteil erreicht, seit 2001 die LSVA und die 40-Tonnen-Limite eingeführt wurden. Gleichzeitig ist die Zahl der jährlichen Lastwagenfahrten von rund 1,4 auf 1 Million zurückgegangen. Wegen Frankenstärke, tiefen Treibstoffpreisen und tieferen Abgeltungen ist der alpenquerende Gütertransport per Bahn stark gefordert. Die Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels Ende 2016 stellt einen bedeutenden Schritt dar und gibt dem Verlagerungsprozess einen weiteren wichtigen Impuls.</p> <p>Der BR hat am 7.12.2015 zusätzliche Massnahmen beschlossen, um die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiter zu fördern: Per Anfang 2017 wurde die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhöht und den Bahnen werden zeitlich befristet tiefere Trassenpreise für die Nutzung der Transitstrecken verrechnet. Damit wird die Verlagerung konsequent fortgeführt.</p> <p>Gemäss Verlagerungsbericht 2023 hat Ende 2022 der Transportanteil auf der Schiene 72,9% erreicht. Das gesetzlich festgelegte Verlagerungsziel bezüglich alpenquerender Fahrten von LKW wurde erneut nicht erreicht.</p>

Differenzierung der Abgaben im Rahmen von Mobility Pricing mit lufthygienischen Kriterien	BE (2015) AG (2023)	UVEK (ASTRA)	<p>Der Konzeptbericht Mobility Pricing des BR (2016) besagt, dass das Ziel von Mobility Pricing das Brechen von Verkehrsspitzen und die gleichmässiger Auslastung der Verkehrsinfrastrukturen sei. Mobility Pricing könne jedoch Mitnahmeeffekte, wie beispielsweise Umwelteffekte, erzeugen. Wie der Bericht zeigt, hängen die Umweltwirkungen von der Ausgestaltung des Mobility Pricing ab. Unter dem Grundprinzip „pay as you use“ hält der Bericht fest, dass die Grundsatzfrage der Anlastung der externen Kosten nicht einbezogen wurde, auch wenn sich die Tarifgestaltung u.a. an ökologischen Kriterien orientieren könne.</p> <p>Mit zeitlich befristeten Pilotversuchen sollen wichtige Fragen geklärt werden, etwa wie Mobility Pricing konkret ausgestaltet werden soll und wie es wirkt. In diesem Prozess soll auf die Forderungen zur Deckung von externen Kosten (wie Umweltschäden) bzw. zur Reduktion der verkehrsbedingten Umweltschäden durch Mobility Pricing eingegangen werden. In diesem Rahmen könnte auch die Wirkung von Tarifgestaltungen nach ökologischen, insbesondere nach lufthygienischen Kriterien geprüft werden.</p> <p>Der Bund unterstützt Machbarkeitsstudien zur weiteren Konkretisierung von Mobility-Pricing-Projekten. Zusammen mit interessierten Kantonen und Gemeinden sowie der SBB hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) fünf Projektideen dazu bestimmt. Gestützt auf die Erkenntnisse aus den Machbarkeitsstudien und der Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens wird der Bundesrat sodann über das weitere Vorgehen entscheiden</p>
Einführung einer CO ₂ -Abgabe auf Treibstoffe oder eine indirekte Verteuerung	AG (2023)	UVEK (BAFU)	<p>Der Bundesrat hat am 16. September 2022 die Botschaft zum revidierten CO₂-Gesetz für die Zeit von 2025 bis 2030 verabschiedet. Die Vorlage nimmt die Bedenken, welche zur Ablehnung des totalrevidierten CO₂-Gesetzes im Juni 2021 geführt haben, auf und enthält keine neuen oder höheren Abgaben. Die Vorlage sieht vor, dass die Importeure von Benzin und Diesel weiterhin einen Teil der CO₂-Emissionen dieser Treibstoffe mit Klimamassnahmen im In- und Ausland ausgleichen müssen. Der Bundesrat soll die Kompetenz haben, den Anteil der auszugleichenden CO₂-Emissionen zwischen 5 und höchstens 90 Prozent zu bestimmen. Der maximale Treibstoffaufschlag, welcher für die Finanzierung der Klimamassnahmen an der Tanksäule dafür erhoben werden darf, soll unverändert bei 5 Rappen pro Liter bleiben.</p>
Feldüberwachung der Motorfahrzeugemissionen / Nachkontrollen und Behebung der Defizite	BE (2015) ZH (2016) BS/BL (2017) ZBPUK (2021) AG (2023)	UVEK (ASTRA)	<p>Infolge der Abgasmanipulationen wurden nebst der Labormessungen auch zusätzliche Anforderungen, sogenannte «Realdrive Emission» als Teil der Typengenehmigung eingeführt. Diese EU-weit und in der Schweiz bereits umgesetzten Massnahmen bewirken, dass die Fahrzeuge auch auf reelle Emissionen im Strassenbetrieb geprüft werden und die entsprechenden Grenzwerte einhalten müssen. Mit der sukzessiven Erneuerung des Fahrzeugparks wird dieses Instrument seine Wirkung entfalten. Als weiteren Schritt ist das ASTRA daran, die Marktüberwachung aufzugleisen. Diese zielt auf verschiedene technische Systeme der Fahrzeuge und insbesondere auch auf die Überprüfung des Abgasverhaltens. Das in der EU bereits etablierte Instrument der Marktüberwachung ist der vom Kanton Aargau vorgeschlagenen Massnahme AB-2 vorzuziehen. Damit wird ein Instrument geschaffen, das der internationalen Stossrichtung entspricht und das namentlich auch aus Kostengründen anzustreben ist.</p>
Verschärfung Typengenehmigungsverfahren (Abschalteinrichtungen, Messzyklen bei tiefen Temperaturen)	BS/BL (2017)	UVEK (ASTRA, BAFU)	<p>Die EU hat die Schwächen des bisherigen Typengenehmigungsverfahrens erkannt, welches im Fahrbetrieb höhere Emissionen zulässt, als die Grenzwerte im Prüfverfahren erwarten lassen. Mit der Einführung der aktuellen Norm Euro 6d-TEMP wurde ein erster Schritt zur Korrektur eingeleitet. Diese neue Norm beinhaltet unter anderem einen neuen Prüfzyklus (WLTP), die Begrenzung der „Real Driving Emissions“ und eine Verschärfung der Prüfbedingungen zur Einschränkung der Möglichkeiten betreffend Verwendung von Abschalteinrichtungen für die Abgasreinigung. Der neue WLTP-Prüfzyklus, welcher die bekannten Mängel des bisherigen Testverfahrens (NEFZ) ausmerzt, wurde im Rahmen der europäischen Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen (UNECE) entwickelt. In den entsprechenden Arbeitsgruppen ist neben der EU und anderen mitinteressierten Partnern (aussereuropäische Staaten, Nichtregierungsorganisationen) auch die Schweiz vertreten. Der Bund wird sich im Rahmen</p>

			<p>seiner Möglichkeiten in diesen Arbeitsgruppen dahingehend einsetzen, dass die Prüfverfahren so weiterentwickelt werden, dass die Emissionen der Fahrzeuge im realen Fahrbetrieb weiter gesenkt werden können.</p> <p>Zur Zeit wird in der EU die Abgastufe Euro 7 beraten. Nachdem das Parlament Mitte März 2024 zugestimmt hat, fehlt noch die Zustimmung des Europäischen Rates.</p>
Nachrüstung manipulierter Dieselfahrzeuge	BS/BL (2017)	UVEK (ASTRA)	<p>Fahrzeuge, die noch den bisherigen Abgasnormen entsprechen und im Fahrbetrieb höhere Emissionen aufweisen, als es die im Prüfzyklus anwendbaren Grenzwerte erwarten lassen, sind nicht gesetzeswidrig, da dieser Sachverhalt aufgrund der bisherigen Vorschriften zulässig war. Gesetzeswidrig waren allerdings Fahrzeuge mit Abschaltvorrichtungen, welche schon nach den bisherigen Vorschriften verboten waren, wie beispielsweise die bei gewissen Fahrzeugen festgestellte Prüfstandserkennungssoftware. Bei solchen Fahrzeugen wurde deshalb rasch ein Zulassungsstopp verfügt und bei den schon in Verkehr gelangten Fahrzeugen, im Rahmen eines Rückrufs, die Instandstellung verlangt.</p>
periodischen Kontrolle der Dieselpartikelfilter im Rahmen der Motorfahrzeugkontrolle	ZBPUK (2021)	UVEK (ASTRA)	<p>Trotz OBD-System, amtlichen Nachkontrollen auf den Strassenverkehrsämtern und Servicechecks in den Garagen wurden defekte Partikelfilter mit den bisherigen Messverfahren nicht erkannt. Der Bundesrat hat in der Beantwortung der Motion Moser (19.3381) «Defekte und missbräuchlich umgebaute Dieselfahrzeuge erkennen und kantonale Fahrverbote wegen Feinstaub vermeiden» in Aussicht gestellt, dass die Nachkontrolle dem Stand der Technik angepasst werden soll. Die mit der Partikelanzahl-Messung ergänzte UVEK-Abgaswartungsverordnung (Verordnung des UVEK über die Wartung und Nachkontrolle von Motorwagen betreffend Abgas- und Rauchemissionen; SR 741.437) wurde am 1. Januar 2023 in Kraft gesetzt. Damit werden defekte Partikelfilter zuverlässig erkannt, das Anliegen ist erfüllt.</p>
Transport von Kies, Aushub und anderer Massengüter im Auftrag des Bundes mit der Bahn	ZH (2016)	UVEK (ASTRA, BAV, BAZL)	<p>Die Verlagerung von Gütertransporten von der Strasse auf die Bahn ist grundsätzlich eine geeignete Massnahme zur Verminderung der Emissionen. Voraussetzung ist jedoch, dass die Massnahme unter den gegebenen Rahmenbedingungen verhältnismässig ist. Die bestehende Möglichkeit, entsprechende Auflagen im Rahmen des UVP- bzw. Planbewilligungsverfahrens zu machen, wird vom Bundesrat als zweckdienlich und ausreichend erachtet.</p>
5) Non-road Fahrzeuge und Maschinen			
Verschärfte Emissionsbegrenzungen bei mobilen Maschinen und Geräten (allgemein)	BL (2004) BS (2004) ZH (2002) Zentral-CH (2008)	UVEK (ASTRA, BAFU)	<p>Die per 1. Januar 2017 in Kraft gesetzte europäische Verordnung (EU) 2016/1628 regelt die Emissionen von nicht für den Strassenverkehr bestimmten mobilen Maschinen und ersetzt die bisherige Richtlinie 97/68/EG. Die Anforderungen der neuen Verordnung wurden in der Schweiz für alle neuen, mobilen Maschinen ohne Strassenzulassung per 1. Juni 2018 mittels einer Anpassung der LRV eingeführt.</p>
Emissionsbegrenzung von dieseltreibenden Maschinen und Geräten ab 18 kW gemäss Anh. 4 Ziff. 33 LRV	ZH (2016)		
Partikel-Emissionsbegrenzungen für Maschinen und Geräte ab 560kW bzw. kleiner als 19kW Leistung	AG 2023	UVEK (ASTRA, BAFU)	<p>Der Bund verfolgt die Arbeiten der EU im Bereich der Abgasabgasvorschriften für Maschinen und Geräte. Sollte die EU beabsichtigen, die entsprechenden Vorschriften zu überarbeiten, würde er sich dafür einsetzen, dass der Leistungsbereich der Motoren, für welche ein Partikelanzahl-Grenzwert gilt, ausgeweitet wird.</p>