

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Nicole Bauer, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Torsten Herbst, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Pascal Kober, Carina Konrad, Alexander Müller, Hagen Reinhold, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Dr. Wieland Schinnenburg, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Umsetzung des Verkehrsministerkonferenzbeschlusses zur Überprüfung von Messstationen

Auf der Verkehrsministerkonferenz am 19. und 20. April 2018 in Nürnberg wurde unter Tagesordnungspunkt 4.2 zur Luftreinhaltung der Beschluss gefasst, die Messstationen für Luftschadstoffe in den Städten auf ihre Vereinbarkeit mit den entsprechenden EU-Vorgaben zu prüfen. Die geforderten objektiven Belastungswerte seien entscheidend für die erforderliche Rechtskonformität der Luftreinhaltepläne. Die Installation der Messeinrichtungen sollte bundes- und europaweit nach einem einheitlichen Maßstab erfolgen, da Vergleiche der Messergebnisse und die erforderliche rechtliche Gleichbehandlung der vor Ort Betroffenen ansonsten unmöglich seien. Daher müssten Fragen wie nach der vorgeschriebenen räumlichen Repräsentativität der Messungen für ein größeres Gebiet in einer Stadt und nicht nur für einen kleinen Raum in unmittelbarer Nähe der Messstation geklärt werden. Die Verkehrsministerkonferenz bat daher das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, den angestoßenen Validierungsprozess wissenschaftlich und administrativ mit dem Ziel einer kurzfristigen Abwicklung und einer länder- und europäübergreifenden Einheitlichkeit in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden in den Ländern zu koordinieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Anstrengungen hat die Bundesregierung inzwischen unternommen, um den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz von April dieses Jahres umzusetzen und die Validität von Standorten von Messstellen gemäß den europäischen Vorgaben zu überprüfen?

Welche externe oder nachgeordnete Stelle ist mit den entsprechenden Arbeiten beauftragt worden, wann haben die Arbeiten begonnen, und mit welchem Datum rechnet die Bundesregierung, bis zu dem die erhoffte Klärung der anhängigen Fragen erfolgt sein soll?

2. Ist sichergestellt, dass gemäß dem Verkehrsministerbeschluss alle betroffenen Messstellen in allen betroffenen Ländern in die Überprüfung einbezogen werden, und welche Messstellen sind dies konkret (bitte nach Land, Kommune und Straßenadresse auflisten)?
3. Ist für die Überprüfung die aktive Mitwirkung von Dienststellen in den betroffenen Ländern notwendig, und falls ja, gibt es betroffene Länder, in denen diese Mitwirkung nicht im erforderlichen Ausmaß erfolgt?
4. Liegen der Bundesregierung Hinweise oder Erkenntnisse darüber vor, ob insbesondere an besonders belasteten Orten Messstellen in den zurückliegenden Jahren durch die jeweils zuständigen Behörden bewusst versetzt und neu eingerichtet worden sind, so dass in der Folge höhere Messwerte erzielt werden konnten?
5. Falls letzteres nach Erkenntnissen der Bundesregierung der Fall ist, wie beurteilt die Bundesregierung ein solches Vorgehen aus fachlicher und rechtlicher Sicht?
6. Welche Messstellen zur Schadstoffmessung wurden nach Kenntnis der Bundesregierung vor der Einführung der EU-Regelungen zur einheitlichen Positionierung der Messstationen in Deutschland aufgestellt und wurden seitdem nicht versetzt, und welche dieser Messstellen entsprechen nicht den heute geltenden EU-Vorgaben (bitte nach Land, Kommune und Straßenadresse auflisten)?
7. Welche Schlussfolgerungen oder Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Auffassung des Umweltbundesamtes, dass alte Messstellen, die bereits vor der Einführung der EU-Regelungen zur einheitlichen Positionierung der Messstationen aufgestellt wurden, nicht umzusetzen sind, da dies aufgrund der Fortführung der Messreihen und der Aufzeichnung der Entwicklung der Luftqualität nicht zielführend sei (www.umweltbundesamt.de/themen/luftmessnetz-wo-wie-wird-gemessen)?
8. Nach welchen Maßstäben entsprechend den EU-Vorgaben wird überprüft, ob sichergestellt ist, dass die an den Messstellen ermittelten Belastungswerte die geforderte Repräsentativität für ein städtisches Umfeld mit nicht nur marginalen Aufenthaltsdauern insbesondere von Anwohnern und ggf. Beschäftigten aufweisen?
9. Über welche Zeiträume und in welchem Umfang müsste ein Anwohner einer NO_x-Belastung oberhalb des Grenzwerts ausgesetzt sein, bevor ein statistisch relevantes Risiko für eine gesundheitliche Beeinträchtigung eintritt, und wie lässt sich ein solches Risiko beziffern?
10. Liegen der Bundesregierung inzwischen – entgegen dem Sachstand bei der Anhörung durch den Deutschen Bundestag in der 14. Sitzung des Verkehrsausschusses am 25. Juni 2018 – Erkenntnisse vor über belastbare epidemiologische Studien zum spezifischen Zusammenhang zwischen der Exposition mit NO_x und konkreten Gesundheitsschäden?

Oder liegen nach wie vor nur Studien vor zum allgemeinen Zusammenhang zwischen einem breiten Schadstoffgemisch und Gesundheitsdaten der Bevölkerung?

11. Beabsichtigt die Bundesregierung, auf EU-Ebene die längst erforderliche fachliche Diskussion darüber anzustoßen, warum die Erkenntnisse von toxikologischer Seite über die Gesundheitsgefahren einer NO_x-Exposition nicht stärkeren Einfluss auf die Definition der Grenzwerte haben, die im Gegensatz zu den epidemiologischen Ansätzen nicht auf fragwürdigen statistischen Korrelationsrechnungen beruhen, sondern auf konkreten medizinisch basierten Experimenten?

Falls nein, aus welchen Gründen hält die Bundesregierung eine solche Diskussion und sachliche Klärung für nicht notwendig oder nicht erfolgversprechend?

12. Welche Schlussfolgerungen ergeben sich nach Ansicht der Bundesregierung für die rechtliche Tragfähigkeit von denkbaren Fahrverboten für Diesel-Kfz, falls die Überprüfung ergeben sollte, dass einzelne Messstellen nicht uneingeschränkt konform zu den EU-Vorgaben eingerichtet worden sind?
13. Welche konkreten Maßnahmen beabsichtigt die Bundesregierung zu ergreifen, sofern solche Fälle von Missachtung der EU-Vorgaben erkannt werden, und welche Verantwortlichkeiten würden auf gesetzlicher Grundlage jeweils für den Bund und das betroffene Land bestehen?
14. Können von Fahrverboten betroffene Autofahrer sicher davon ausgehen, dass die Fahrverbote nicht missbräuchlich auf Messwerte begründet werden, die an Messstellen unter nicht EU-konformen Umständen erzeugt worden sind?
15. Sollte der in Frage 14 beschriebene Fall eintreten und Fahrverbote ausgesprochen werden, obwohl die Messwerte nicht EU-konform erhoben wurden, welche Maßnahmen stünden Bund und Ländern zur Verfügung, um für die dann betroffenen Autofahrer deren Mobilität trotz Fahrverbot zu sichern?

Welche Vorkehrungen für diesen Fall hat die Bundesregierung bereits getroffen, und welche Vorkehrungen beabsichtigt sie in welchem Zeitraum zu treffen?

Berlin, den 22. August 2018

Christian Lindner und Fraktion

