

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Dr. Bettina Hoffmann,
Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner,
Britta Haßelmann und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Aktuelle Vorhaben der Bundesregierung zur Vermeidung von Fahrverboten

Nachdem zuletzt Verwaltungsgerichte wegen zu hoher Luftverschmutzung in mehreren deutschen Städten (z. B. Frankfurt, Mainz, Köln, Bonn) die Einführung von Fahrverboten zur Verbesserung der Luftqualität anordneten, wurden Pläne der Bundesregierung bekannt, die Einführung solcher nach Ansicht der Fragesteller wirksamen Maßnahmen für den Gesundheitsschutz zu erschweren. Zu diesem Zweck plant die Bundesregierung nach Medienberichten, das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) so zu ändern, dass Fahrverbote erst ab einem Jahresmittelwert von 50 Mikrogramm pro m³ Stickstoffdioxid zulässig sind (siehe z. B. www.deutschlandfunk.de/stickoxid-grenzwerte-merkel-will-fahrverbote-per-gesetz.1766.de.html?dram:article_id=431189). Sofern ein Stickstoffdioxid-Immissionsgrenzwert von 50 Mikrogramm pro m³ für Stickoxide im Jahresmittel nicht überschritten wird, dürften Kommunen demnach zukünftig nicht auf das volle Maßnahmenset zur Verbesserung der Luftqualität in Städten, wie z. B. Fahrverbote, zurückgreifen. Der von der EU vorgegebene und europaweit geltende gesetzliche Grenzwert für Stickoxid in der Außenluft liegt bislang bei 40 Mikrogramm pro m³ im Jahresmittel. In der Schweiz und in Österreich gilt ein Jahresmittelwert von 30 Mikrogramm pro m³.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmen zur schnellstmöglichen Verbesserung der Luftqualität in Städten, in denen der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid-Emissionen zwischen 40 und 50 Mikrogramm pro m³ liegt, schlägt die Bundesregierung vor, und in welchem Umfang lassen sich Stickstoffdioxid-Emissionen durch diese Maßnahmen nachweislich reduzieren?
2. Welche Alternativen zum vorliegenden Gesetzesentwurf wurden geprüft?
3. Welche wissenschaftlichen Studien und Erkenntnisse liegen dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung zugrunde?
4. Inwieweit sind nach Einschätzung der Bundesregierung die geplanten Maßnahmen, insbesondere die (temporäre) De-facto-Grenzwerterhöhung, mit europarechtlichen Vorgaben vereinbar?
5. Inwieweit sind nach Einschätzung der Bundesregierung die geplanten Maßnahmen, insbesondere die (temporäre) De-facto-Grenzwerterhöhung, mit dem Vorsorgeprinzip vereinbar?

6. Welche konkreten Gründe haben bei der Rechtsgüterabwägung im Rahmen des Änderungsgesetzes dazu geführt, dass sich die Bundesregierung mit dem Gesetzesentwurf gegen rechtskonforme Urteile und nach Ansicht der Fragesteller damit gegen einen weitergehenden Gesundheitsschutz ausspricht?
7. In welchen Punkten widerspricht nach Kenntnis der Bundesregierung das geplante Änderungsgesetz wirksamen Gerichtsurteilen des Verwaltungsgerichtes zu Fahrverboten z. B. in Düsseldorf oder Stuttgart?
8. Wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung in Deutschland der Grenzwert von 40 Mikrogramm pro m³ flächendeckend eingehalten werden?
9. Wann wird unter Berücksichtigung aller Maßnahmen der Bundesregierung der Grenzwert in allen Gebieten, in denen der Jahresmittelwert bei Stickoxid zwischen 40 und 50 Mikrogramm pro m³ liegt, voraussichtlich eingehalten werden?
10. Inwieweit kann die Bundesregierung nachweisen, dass der vorliegende Gesetzesentwurf im Einklang mit dem Vorsorgeprinzip steht und dem vorbeugenden Gesundheitsschutz dient?
11. Stimmt die Bundesregierung der Aussage des Europäischen Rechnungshofs zu, dass die Begrenzung der Nutzung von Pkw die wirksamste Maßnahme sei, um städtische Luftverschmutzung zu bekämpfen (vgl. Sonderbericht Nr. 23, 2018) (bitte begründen)?
 - a) Wenn nein, welche nachweislich wirksameren Maßnahmen will die Bundesregierung ergreifen?
 - b) Wenn ja, warum will die Bundesregierung den Gesundheitsschutz für eine Vielzahl von Städten, in denen Emissionsgrenzwerte überschritten werden, aufweichen?
12. Kann die Bundesregierung die im Sonderbericht des Europäischen Rechnungshofs beschriebenen Effekte ausschließen, wonach die Luftverschmutzung aufgrund höherer Fahrzeugnutzung auch dann zunimmt, wenn die Fahrzeugmotoren weniger Luftschadstoffe emittieren (bitte begründen)?
13. Erkennt die Bundesregierung die Studienlage an, nach der bereits ab einer langfristigen durchschnittlichen Exposition von 20 Mikrogramm pro m³ mit gesundheitsrelevanten Wirkungen von Stickstoffdioxid kalkuliert werden muss (WHO, 2013: Health risks of air pollution in Europe – HRAPIE project)?
14. Welche Anreize und Vorgaben plant die Bundesregierung, um den von der Weltgesundheitsorganisation WHO, künftig wahrscheinlich empfohlenen Jahresmittelwert von 20 Mikrogramm pro m³ Stickstoffdioxid-Emissionen zu erreichen?
15. Stimmt die Bundesregierung Aussagen des Umweltbundesamtes (siehe Studie „Quantifizierung von umweltbedingten Krankheitslasten aufgrund der Stickstoffdioxid-Exposition in Deutschland“, www.umweltbundesamt.de/publikationen/quantifizierung-von-umweltbedingten) zu, wonach ein Anstieg der NO₂-Konzentration im Jahresmittel von 10 Mikrogramm pro m³ das Risiko, an Herz-Kreislaufkrankungen zu versterben, um 3 Prozent erhöht?
 - a) Wenn nein, warum nicht?
 - b) Wenn ja, warum nimmt die Bundesregierung mit der De-facto-Anhebung des Grenzwertes um 10 Mikrogramm pro m³ dieses Gesundheitsrisiko für die Bürgerinnen und Bürger in Kauf?

16. Mit welcher Begründung nimmt die Bundesregierung die geplanten Änderungen an § 40 BImSchG vor und nicht in der 39. BImSch-Verordnung, in der Grenzwerte für Luftschadstoffe festgelegt sind?
17. Wie begründet die Bundesregierung, dass sie den Bundesrat bei dieser Gesetzesänderung als nicht zustimmungspflichtig ansieht, obwohl die Gesetzesänderung unmittelbare Wirkung für den Gesetzesvollzug in den Ländern und die Luftreinhaltepläne der Kommunen hat?
18. Wie will die Bundesregierung in der Praxis sicherstellen, dass nachgerüstete Euro-4- und Euro-5-Pkw, die die Grenzwerte von 270 mg Stickoxidausstoß pro km einhalten, in die von Fahrverboten betroffenen Strecken oder Zonen einfahren dürfen bzw. nicht nachgerüstete Pkw an der Einfahrt gehindert werden?
19. Welches Verfahren will die Bundesregierung anwenden, um zu überprüfen, ob nachgerüstete Fahrzeuge diesen Grenzwert von 270 mg Stickoxidausstoß pro km tatsächlich einhalten?
20. Wie will die Bundesregierung in der Praxis sicherstellen, dass Euro-6-Pkw, die die Grenzwerte von 270 mg Stickoxidausstoß pro km nicht einhalten, in die von Fahrverboten betroffenen Strecken oder Zonen tatsächlich nicht einfahren dürfen?

Berlin, den 19. November 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

