

Antrag

der Abgeordneten Frau Rock und der Fraktion DIE GRÜNEN

Nichttätigwerden der Bundesregierung bei der Abwendung von Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung, Richtlinie der Europäischen Gemeinschaft 85/203 EWG

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung zur Abwehr von Gesundheitsgefahren für die Bevölkerung auf,

1. die EG-Richtlinie 85/203 EWG unverzüglich in geltendes Recht umzusetzen und die Durchführung einzuleiten;
2. einen bundesweit verbindlichen und von den Ländern, Gebietskörperschaften und Kommunen umzusetzenden Reduktions- und Luftreinhalteplan für die Schadstoffe aus Verkehrsabgasen zu erlassen.

Bonn, den 19. September 1989

Frau Rock

Dr. Lippelt (Hannover), Frau Oesterle-Schwerin, Frau Dr. Vollmer und Fraktion

Begründung

Die Bundesregierung stellt in Drucksache 11/4225 fest „im Gegensatz zu SO₂ und Staub ist für das zu einem guten Teil aus Motorabgasen stammende NO₂ bisher kein Rückgang der Emmissionsbelastung zu beobachten. Für die Durchführung von Wirkungsuntersuchungen hat die relative Bedeutung der Stickoxide und anderer verkehrsbedingter Emission als Luftqualitätsparameter daher zugenommen“. Die somit von der Regierung eingestandene bisherige Untätigkeit auf dem Gebiet der Luftreinhaltung im Bereich der Verkehrsabgase, zwingt dazu, bislang schon geltende EG-Richtlinien endlich auch in deutsches Recht zu übernehmen. Die EG-Richtlinie 85/203 EWG schreibt bindend die Erfassung der Luftbelastung mit Verkehrsschadstoffen an besonders belasteten Bereichen (Hot Spots) der Städte und Gemeinden vor, um so einen Überblick über den Grad der Belastung mit aus motorisiertem Verkehr stammenden Schadstoffen zu erhalten. Um entsprechende Maßnahmen zur Luftreinhaltung ergreifen zu können, bedarf es einer Erfassung des jetzigen Zustandes in den

Kommunen. Diese Richtlinie wurde bislang durch die Bundesregierung nicht umgesetzt. Länder, in denen so verfahren wurde, wie zum Beispiel die nicht zur EG gehörende Schweiz, haben Luftreinhaltepläne aufgrund der festgestellten Luftbelastung erlassen, die zu einer Reduktion des Verursachers der Belastung, des Verkehrs an sich, führten. In der Schweiz ist es aufgrund der Höchstgrenzen für Stickoxide den Kommunen überlassen, wie diese diese Höchstgrenzen erreichen können. In der Regel wird dies durch eine regelnde den Autoverkehr zurückdrängende und auf umweltfreundliche Verkehrsträger setzende Verkehrspolitik erreicht. Es ist nicht anzunehmen, daß die Belastung der Luft in bundesdeutschen Städten geringer sein könnte, als die in Ballungszentren der Schweiz oder des anderen Auslandes. Eine der Bundesregierung aus der Schweiz vorliegende Untersuchung (Ackermann et al., 1987 „Luftverschmutzung und Gesundheit – erste Ergebnisse der Studie über Atemwegserkrankungen bei Kleinkindern in den Kantonen Basel Stadt und Zürich –“) belegt die signifikante Zunahme von Atemwegssymptomen (wie Husten Nachts, Husten am Tag, laufende Nase, Halsweh, Ohrenweh und Fieber) mit ansteigender NO_2 -Konzentration in der Atemluft. In der Studie heißt es dazu: „Die erste Auswertung unserer Studie hat ergeben, daß die mittels Tagebuchmethode erfaßten Atemwegssymptome mit zunehmender Luftverschmutzung häufiger werden...“

Zwischen der Häufigkeit respiratorischer Symptome einerseits und denen am Wohnort der Kleinkinder in der Außenluft gemessenen Stickstoffdioxidkonzentrationen andererseits ergab sich eine signifikante Beziehung.“

Eine ganze Reihe weiterer internationaler Untersuchungen belegen eindrucksvoll die Auswirkungen von Verkehrsabgasen und anderen, durch den Verkehr in die Außenluft gebrachten Schadstoffe auf die menschliche Gesundheit, wobei die Restwirkungen auf die Biosphäre dahingestellt bleiben. Aus einem Beitrag von Bertel, Erminald (Umweltbelastung durch den Verkehr in Tirol) aus dem Jahr 1988, stammt der Beleg, daß „der Autoverkehr auch zu einer enormen Staubbelastung führt, wobei zwei Komponenten besonderes Augenmerk verdienen: Asbestabrieb von den Bremsbelägen. Die mikroskopischen Asbestnadeln gehören zu den gefährlichsten Karzinogenen. Die zweite Staubkomponente von Bedeutung ist der Asphaltstaub, ebenfalls karzinogen. Man rechnet mit ca. 1 mm Abrieb pro Fahrspur und Jahr. Das ergibt für acht Spuren (vier Fahrbahnen) von je 15 cm Breite auf 110 km Länge ca. 15 m Abrieb; entsprechend ca. 20 t Asphaltstaub pro Jahr“.

Den gewaltigen Emissionsmengen insbesondere in den Innenstadtbereichen kann nur durch die konsequente Umsetzung von Luftreinhalteplänen Einhalt geboten werden. In der Bundesrepublik Deutschland versucht bereits die Stadt Stuttgart ihrer Luftschadstoffbelastung durch einen auf die Verkehrsabgase abzielenden Luftreinhalteplan so zu reduzieren, daß von einer ungefährlicheren Luftschadstoffbelastung ausgegangen werden kann. Dabei spielt insbesondere die Verringerung des PKW-Verkehrs in den Innenstadtbereichen eine große Rolle. Dies ist um so verständlicher, als auch in Stuttgart der Löwenanteil der Luftschad-

stoffe aus dem eben genannten Verkehr stammen und nur über die Bekämpfung der Ursache der Belastung bekämpft werden können. Die Stadt Stuttgart setzt im Alleingang die EG-Richtlinie 85/203 EWG um und belegt, daß diese auch in der Bundesrepublik Deutschland umsetzbar ist. Es gibt keine Anzeichen dafür, daß die Belastung in Stuttgart mit Luftschadstoffen sozusagen inselartig einmalig ist. Im Gegenteil, die Bundesregierung hat in Drucksache 11/4225 insbesondere West-Berlin als Belastungsgebiet hervorgehoben. Es ist also zu befürchten, daß Stuttgart als „Normalfall“ herangezogen werden kann, was die dringende Notwendigkeit schnellen Handelns der Bundesregierung unterstreicht.

