

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn, Dorothea Steiner, Dr. Valerie Wilms, Dr. Anton Hofreiter, Harald Ebner, Markus Tressel, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Saubere Luft für die Bürgerinnen und Bürger Europas

Der europäische Umweltkommissar Janez Potočnik hat das Jahr 2013 zum Jahr der Luft erklärt. Die Europäische Kommission plant in diesem Jahr, weite Teile des europäischen Rechts zur Luftreinhaltung zu überarbeiten, darunter die thematische Strategie zur Luftreinhaltung, die Richtlinie zu Nationalen Emissionsobergrenzen für bestimmte Luftschadstoffe (NEC) und die Richtlinie zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (NRMM). Im Herbst dieses Jahres will die Kommission ihren Revisionsvorschlag vorlegen.

Für die Bevölkerung sind Luftschadstoffe, insbesondere durch stark eingeschränkte individuelle Schutzmöglichkeiten, im besonderen Maße gesundheitsschädlich. Nach Angaben der Europäischen Kommission führt verschmutzte Luft jährlich zu 420 000 vorzeitigen Todesfälle in der Europäischen Union. Allein schon durch die Ausweitung der Anwendung bereits existierender Technologien könnten davon 100 000 vorzeitige Todesfälle vermieden werden. Dies sollte für die Bundesregierung Grund genug sein, eine aktive Rolle im Revisionsprozess zu spielen, um auf diesem Wege den Gesundheitsschutz der Bevölkerung zu verbessern.

Die Reduzierung von kurzzeitig klimawirksamen Luftschadstoffen (Short Lived Climate Pollutants) sollte dabei besondere Beachtung finden, weil ihre Verminderung gleichzeitig dem Gesundheits- und Klimaschutz dient.

Auch die Reduzierung von Ammoniak, dessen Quelle zu 90 Prozent in der Landwirtschaft liegt, ist von doppelter Bedeutung. Zum einen trägt Ammoniak und sein Umwandlungsprodukt Ammonium erheblich zur Schädigung von Land- und Wasserökosystemen bei, zum anderen sind Ammoniak und Ammonium wesentliche Vorläufersubstanzen für die Bildung von gesundheitsschädlichem Feinstaub.

Vor diesem Hintergrund interessiert die Fragesteller, welchen Standpunkt die Bundesregierung zu diesen Entwicklungen und insbesondere zu den Planungen der Europäischen Kommission einnimmt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Stand hat die institutionelle Diskussion auf europäischer Ebene zur thematischen Strategie zur Luftreinhaltung, zur Revision der Nationalen Emissionsobergrenzen (NEC), zur Revision der Luftqualitätsrichtlinie (AQD) und zur Richtlinie zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (NRMM)?
2. Plant die Bundesregierung im Umweltministerrat, ambitionierte nationale Emissionsobergrenzen (NEC) zu unterstützen?

Gehen diese Forderungen über die im Göteborg-Protokoll 2012 als Zielwert für 2020 vereinbarten hinaus, insbesondere was eine Emissionsobergrenzen (Masse und Anzahl) für lungengängigen Feinstaub (PM_{2,5}) und ultrafeine Partikel (UP/PM_{0,1}) angeht?

3. Inwieweit wird sich die Bundesregierung dafür einsetzen, die EU-weit geltenden Grenzwerte der Europäischen Luftqualitätsrichtlinie von 2008 (AQD) zu verschärfen und sie an die von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) geforderten Emissionsgrenzen anzupassen?
4. Welche Schlüsse, insbesondere hinsichtlich der 13. Bundes-Immissionschutzverordnung, zieht die Bundesregierung aus der Entscheidung der Europäische Kommission für eine ganze Reihe von Städten und Gebieten in Deutschland, keine Fristverlängerung für die Erreichung der Grenzwerte bei Stickstoffdioxid-Emissionen zuzubilligen, vor dem Hintergrund, dass auch die Emissionen aus der Energieerzeugung, vor allem aus Kohlekraftwerke, ein Viertel der gesamten Stickstoffemissionen ausmachen und in den letzten 15 Jahren nicht vermindert worden sind und gleichzeitig seit 2010 die EU-Zielvorgaben für Stickstoffoxide gemäß NEC-Richtlinie verfehlt werden?
5. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der Greenpeace-Studie über 3 100 indirekte Todesfälle durch Kohlekraftwerke, und plant sie in den kommenden Jahren eine Absenkung der Grenzwerte für Quecksilber-Emissionen von Kohlekraftwerken auf das Niveau deren in den USA, und wenn nein, warum nicht?
6. Wird sich die Bundesregierung für eine Reduzierung der ultrafeinen Dieselrußemissionen aus nichtstraßengebundenen Maschinen und Geräten mithilfe von Abgasgrenzwerten einsetzen?

Wenn ja, welche Maßnahmen werden von der Bundesregierung unterstützt?

Wenn nein, warum nicht?

7. a) Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung in den Bereichen See- und Binnenschifffahrt zur Reduktion von Dieselrußpartikeln in Abgasen?
- b) Welche Projekte zur Reduktion von Rußpartikeln in den Abgasen von Schiffsmotoren (See- und Binnenschifffahrt) sind der Bundesregierung bekannt, und inwieweit finden diese bereits in der Praxis Anwendung?
- c) Welche Reduktion von Dieselrußemissionen mit welchen Maßnahmen sind zukünftig nach Ansicht der Bundesregierung gegenüber dem bisherigen Stand der Technik möglich, und welche Ziele hat die Bundesregierung in diesem Bereich?
- d) Wie wirkt die Bundesregierung auf die EU bzw. die Internationale Seeschifffahrts-Organisation (IMO) ein, um rasch zu verbindlichen Zielen bei der Reduktion von Dieselruß in Schiffsemissionen zu gelangen?

Welche Regelungen gibt es dazu bisher?

8. Wird die Bundesregierung zusätzliche Maßnahmen der EU zur Verminderung kurzzeitig klimawirksamer Luftschadstoffe (SLCP) unterstützen?
Plant die Bundesregierung in diesem Bereich eigene Maßnahmen?
9. Welche zusätzlichen Maßnahmen werden von der Bundesregierung geplant, um die Freisetzung von Ammoniak in der Landwirtschaft zu vermindern?
10. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele der auf deutschen Baustellen eingesetzten Maschinen und Geräte mit einem Partikelminderungssystem ausgerüstet sind?
11. Wer ist in Deutschland für die Kontrolle der Einhaltung von Arbeitsschutzmaßnahmen auf Baustellen zuständig?
12. Wie viel Personal und finanzielle Mittel stehen in Deutschland für die Kontrolle von Arbeitsschutzmaßnahmen auf Baustellen sowie für die gezielte Kontrolle von mit Dieselrußpartikelfiltern ausgerüsteten Baumaschinen zur Verfügung?
13. Wer ist für den Vollzug der Kontrolle der TRGS 554 auf Baustellen verantwortlich?
14. Liegen der Bundesregierung Zahlen vor, wie viele Verstöße gegen die TRGS 554 jeweils in den Jahren 2011 und 2012 gemeldet wurden?
15. Ist der Bundesregierung bekannt, wie viele Baustellen in den Jahren 2011 und 2012 aufgrund eines Verstoßes gegen die TRGS 554 zeitweise eingestellt wurden?
16. a) Liegen der Bundesregierung Informationen vor, dass der Vollzug bei Verstößen gegen die TRGS 554 in einigen Fällen nicht durchgeführt wird?
b) Wenn ja, was wird die Bundesregierung tun, um Abhilfe zu schaffen?
17. a) Ist der Bundesregierung bekannt, dass viele Baumaschinen ohne Partikelminderungssystem angeboten werden, obwohl ihr Einsatz nur mit solchen Systemen zulässig ist (Rüttelplatten in Gräben, Hubarbeitsbühnen in Hallen)?
b) Wenn ja, warum wird hier die Marktüberwachung nicht tätig?
18. Liegen der Bundesregierung Zahlen vor, wie viele Baumaschinen seit 2008 aufgrund der TRGS 554 nachgerüstet wurden?
19. Welche weiterführenden Maßnahmen wird die Bundesregierung sofort oder in nächster Zeit in Angriff nehmen, um die Baustellenarbeiter flächendeckend vor Dieselmotoremissionen zu schützen?
20. a) Werden beispielsweise auf Baustellen des Bundes über die öffentliche Ausschreibung Maschinen mit Partikelminderungssystemen verbindlich vorgeschrieben?
b) Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 26. April 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

