

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Grigorios Aggelidis, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Dr. Jürgen Martens, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Frank Schäffler, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelný, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Manfred Todtenhausen, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Anwendung innovativer Werkstoffe in der Verkehrsinfrastruktur

Das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 27. Februar 2018 hat den möglichen Einsatz streckenbezogener Fahrverbote für Dieselfahrzeuge als letzte Möglichkeit zur Erfüllung von Schadstoffgrenzwerten erlaubt. Betroffene Straßen und Straßenteilstücke sind häufig Hauptverkehrsadern, durch deren Sperrung für Dieselfahrzeuge viele Bürger in ihrer Mobilität stark eingeschränkt würden.

Abgesehen von Maßnahmen in den Bereichen Elektrifizierung, Verkehrsführung und ÖPNV, wie sie im Sofortprogramm „Saubere Luft“ Erwähnung finden, können aber auch direkt an der Verkehrsinfrastruktur Verbesserungen erreicht werden. Der Einsatz innovativer, einsatzbereiter Werkstoffe, gerade in Straßenbelägen, Bürgersteigen und anderen Verkehrswegen, verspricht nach den Fragestellern vorliegenden Quellen eine, wissenschaftlich geprüfte, Verringerung von NO_x zwischen 5 und 20 Prozent. Jedoch werden diverse Neuentwicklungen im Bereich der Werkstoffe für die Verkehrsinfrastruktur bisher von der Debatte um das Erreichen von Schadstoffgrenzwerten ausgeschlossen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Könnte, aus Sicht der Bundesregierung, der Einsatz von schadstoffmindernden Baustoffen im Straßenverkehr zur Verbesserung von Schadstoffwerten in Städten führen?
2. Aus welchen Gründen sind innovative Lösungsansätze zur Minderung von Schadstoffbelastung, wie das Projekt „NaHITAs“ (Nachhaltiger HighTech-Asphalt), die von der Bundesregierung gefördert werden, nicht im Programm „Saubere Luft“ enthalten?

3. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, Entwicklungen aus dem Projekt „NaHiTAs“ in das Sofortprogramm „Saubere Luft“ zu integrieren?
4. Ist aus Sicht der Bundesregierung eine Verringerung von Schadstoffkonzentrationen, insbesondere von NO_x, durch Verwendung innovativer Werkstoffe in der Straßeninfrastruktur förderwürdig durch das Programm „Saubere Luft“ oder durch andere Förderprogramme der Bundesregierung?
5. Wie viele Fördermittel des Bundes stehen für Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zum Thema „Neue Werkstoffe für urbane Infrastrukturen – HighTechMatBau“ bereit?
6. Wie viel ist von diesen Fördergeldern bisher abgerufen worden?
7. Welche Bundesministerien sind an diesen Förderprojekten beteiligt?
8. Falls ja, welche Mittel sind in das Projekt „NaHiTAs“ geflossen?
9. Wie bewertet die Bundesregierung die Ergebnisse der Forschungsgruppe „NaHiTAs“ zum Thema Schadstoffminderung im Straßenverkehr?
10. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit eines bundesweiten flächendeckenden Einsatzes von „NaHiTAs“?
11. Welche anderweitigen Forschungsprojekte (unabhängig von „NaHiTAs“) werden durch die Bundesregierung gefördert, die auf photokatalytischen Eigenschaften des Straßenbelags basieren?

Wie hoch wäre laut Einschätzung der Bundesregierung eine Verringerung der Schadstoffemissionswerte, wenn diese flächendeckend in Deutschland verwendet würden?
12. Welche anderen technologischen Verfahren kennt die Bundesregierung, die Schadstoffemissionen reduzieren können?

Welche davon werden durch die Bundesregierung gefördert?
13. Existieren Forschungsprojekte, die die Bundesregierung fördert oder an denen sie beteiligt ist, die auf Minderung von Schadstoffemissionen und Lärmreduzierung gleichzeitig blicken?

Berlin, den 14. Mai 2018

Christian Lindner und Fraktion