

Antrag

der Abgeordneten Marc Bernhard, Leif-Erik Holm , Peter Boehringer, Jürgen Braun, Marcus Bühl, Matthias Büttner, Petr Bystron, Tino Chrupalla, Joana Cotar, Siegbert Droese, Dr. Michael Esendiller, Markus Frohnmaier, Albrecht Glaser, Franziska Gminder, Armin-Paulus Hampel, Dr. Roland Hartwig, Martin Hebner, Martin Hess, Karsten Hilse, Martin Hohmann, Johannes Huber, Jens Kestner, Enrico Komning, Jörn König, Steffen Kotré, Rüdiger Lucassen, Dr. Lothar Maier, Dr. Birgit Malsack- Winkemann, Volker Münz, Christoph Neumann, Ulrich Oehme, Frank Pasemann, Jürgen Pohl, Stephan Protschka, Martin Reichardt, Dr. Robby Schlund, Detlev Spangenberg, Dr. Dirk Spaniel, René Springer, Dr. Harald Weyel, Dr. Christian Wirth und der Fraktion der AfD

Einheitliche Messverfahren für Stickoxide durchsetzen – Fahrverbote wirksam verhindern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Seit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 sind Fahrverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit grundsätzlich möglich. Grundlage von Fahrverboten ist das Überschreiten der europäischen Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂).

In der Folge müssen die Luftreinhaltepläne in den entsprechenden Ländern so abgeändert werden, dass sie lokale oder zonale Durchfahrbeschränkungen für Dieselfahrzeuge zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwertes für NO₂ in Höhe von 40 µg/m³, (EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG) enthalten. Der europaweit geltende Grenzwert für Stickstoffoxide ist nicht ausreichend toxikologisch begründet und ruft in der Fachwelt regelmäßig Kritik hervor. Deswegen ist es notwendig, die öffentlich von Toxikologen geäußerten Bedenken hinsichtlich der angewandten Methodik epidemiologischer Studien zu überprüfen und darauf aufbauende Grenzwerte gegebenenfalls zu revidieren.

Um zu repräsentativen und vergleichbaren Ergebnissen zu kommen, wurden Vorgaben für die Standorte der Messstationen definiert, die den Mitgliedstaaten einen signifikanten Spielraum lassen. Dies führt in der Praxis zu massiven Defiziten bei der Vergleichbarkeit der gemessenen Stickstoffoxidwerte. Zudem wird zu Recht beklagt, dass der Standort der Messstationen nur eingeschränkte Aussagen über die tatsächliche Exposition der Menschen zulassen.

Entsprechend muss sowohl auf europäischer Ebene, als auch innerhalb des nationalen Rechtsrahmens eine einheitliche Messung von NO₂-Werten gewährleistet werden.

Verschärft wird die Situation in Deutschland durch die missbräuchliche Verwendung des Verbandsklagerechts seitens der „Deutschen Umwelthilfe“, die ihren Gemeinnützigkeitsstatus für die Durchsetzung eigener wirtschaftlicher Interessen ausnutzt.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. unverzüglich klinische sowie toxikologische Studien zur Wirkung von Stickstoffdioxid in Auftrag zu geben, um der geäußerten Kritik an dem aus EU-Richtlinien übernommenen Jahresmittelgrenzwert von 40 µg/m³ für NO₂ seitens prominenter Toxikologen Rechnung zu tragen und diese zu überprüfen,
2. ebenfalls auf EU-Ebene die Erstellung umfangreicher klinischer sowie toxikologischer Studien zu erwirken, deren Ziel die Ermittlung eines rationalen Grenzwertes ist,
3. sich auf europäischer Ebene für eine Aussetzung der europäischen Luftqualitätsrichtlinie einzusetzen, bis ein entsprechendes toxikologisches Gutachten vorliegt,
4. bundesweite Vergleichbarkeit der Messergebnisse von verkehrsnahen NO₂-Messstationen herzustellen. Hierfür sind die gemeinsamen Vorschriften in Anlage 3 der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung dergestalt zu konkretisieren, dass
 - a. Messstationen 10 Meter vom Fahrbahnrand sowie 50 Meter von verkehrsreichen Kreuzungen installiert werden müssen,
 - b. Luft in einem Bogen von mindestens 270° bei Messstationen an der Baufluchtlinie frei strömen können muss,
 - c. sich der Messeinlass der Messstationen in einer Höhe von 4 Metern über dem Boden befinden muss,
 - d. der Messeinlass mindestens 3 Meter von Gebäuden, Balkonen, Bäumen und anderen Hindernissen entfernt sein muss,
5. der Tatsache, dass den konkretisierten Installationsvorgaben von Messstationen aufgrund dichter Bebauung oder aus anderen technischen Gründen nicht in allen Fällen entsprochen werden kann, Rechnung zu tragen. Hierzu ist dem bestehenden Rechtsrahmen eine rechtliche Grundlage zur verpflichtenden Anpassung der Messwerte von kontinuierlichen verkehrsnahen Messstationen hinzuzufügen, um eine Gewichtung der Rohdaten entsprechend der Abweichungen von den gemeinsamen Vorschriften in Anlage 3 der Bundesimmissionsschutzverordnung zu ermöglichen, und dadurch Vereinheitlichung und ergo Vergleichbarkeit der Messdaten zu gewährleisten,
6. eine Anpassung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vorzunehmen, die gewährleistet, dass lokale oder zonale Durchfahrbeschränkungen für Dieselfahrzeuge in Gebieten, in denen der Wert von 100 µg/m³ für NO₂ nicht überschritten wird, nicht erforderlich sind, da davon auszugehen ist, dass der Jahresmittelgrenzwert bereits aufgrund beschlossener Maßnahmen in einem überschaubaren Zeitraum auch ohne Durchfahrbeschränkungen für Dieselfahrzeuge eingehalten wird und der in den Vereinigten Staaten gültige Jahresmittelgrenzwert eine rationale Toleranzgrenze darstellt,
7. der deutschen Umwelthilfe alle Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt zu streichen und auf eine Aberkennung des Verbandsklagerechts hinzuwirken,

8. alle Bundesbehörden und staatseigenen Unternehmen anzuweisen, keine Aufträge mehr an die „Deutsche Umwelthilfe“ zu vergeben, da sie als ausreichend privat finanziert durch Toyota und andere aus- sowie inländische Interessengruppen betrachtet werden kann.

Berlin, den 22. November 2018

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

Begründung

Seit Längerem werden öffentlichkeitswirksam begründete Einwände von namhaften Experten wie dem Lungenspezialisten Prof. Dr. Dieter Köhler und dem Toxikologen Prof. Dr. Helmut Greim vorgebracht, die unter anderem die Methodik epidemiologischer Studien zur Wirkung von NO₂ kritisieren und darauf hinweisen, dass der Jahresmittelgrenzwert innerhalb der europäischen Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) auf WHO-Studien zurückzuführen sind, statt, wie es toxikologischer Praxis entspricht, empirische Tests im Rahmen klinischer Studien durchzuführen. Zudem sagt die WHO-Studie „Review of evidence on health aspects of air pollution“ aus, dass toxikologische Untersuchungen zunehmend darauf hinweisen, dass auch andere Schadstoffe für einige der beobachteten nachteiligen Auswirkungen auf die Gesundheit verantwortlich sein könnten.

Die Industrienation Deutschland muss seit einiger Zeit auch miterleben, wie Diesel-Fahrer und generell PKW-Besitzer von selbsternannten Umweltverbänden an den Pranger gestellt werden und ein öffentlicher Feldzug gegen eines der wichtigsten Fortbewegungsmittel der Deutschen stattfindet. Die Folge sind nicht nur massive finanzielle Schäden für Halter von Diesel-Fahrzeugen, sondern auch die Verteufelung des Verbrennungsmotors, von dessen Produktion nach Schätzungen des Ifo (2017) ca. 620.000 Arbeitsplätze in Deutschland abhängig sind. Daraus resultieren nicht nur massive Wertverluste für bis zu 15,2 Millionen Diesel-Fahrer, sondern auch unzumutbare Einschnitte in die individuelle Freiheit der PKW-Halter, da sie wie beispielsweise in Hamburg und Essen nicht mehr in die Innenstadt einfahren dürfen, wenn sie nicht die entsprechende Abgasnorm erfüllen. Gerade für schwächere Einkommensschichten stellt dies einen massiven Eingriff dar, da diese nicht die Möglichkeit besitzen, je nach politischer Großwetterlage ihre PKW umrüsten zu lassen, oder ein neues Fahrzeug zu kaufen.

Leider erleben wir, dass die Auswahl der Standorte der Messstationen den Landesregierungen der politischen Einflussnahme unterliegt und diese aus ideologischen Gesichtspunkten Messstationen derart positionieren, dass die Messergebnisse möglichst hoch ausfallen. Somit werden Fahrverbote nicht aufgrund robuster Daten verhängt, sondern als politisches Instrument durch interessierte Parteien eingesetzt. Die Folgen dieser Praxis sind enorm und für die Industrienation Deutschland außerordentlich schädlich. Es besteht dringender Handlungsbedarf seitens der Bundesregierung, die dafür Sorge tragen muss, dass einheitliche und nachvollziehbare Kriterien bei der Auswahl der Standorte der Messstationen gelten.

Da EU-Richtlinien lediglich Intervalle als Kriterium für die Positionierung von Messstationen angeben ist davon auszugehen, dass die EU die Immissionsbelastung innerhalb der vorgegebenen Intervalle als gleichwertig betrachtet und den Mitgliedstaaten konkrete Abstände selbst überlässt. Von dieser Möglichkeit ist angesichts der Versäumnisse früherer Bundesregierungen und der daraus folgenden steigenden Zahl unzumutbarer Durchfahrverbote für Dieselfahrverbote umgehend Gebrauch zu machen.

Maßgeblich verantwortlich für die steigende Zahl freiheitsfeindlicher Durchfahrverbote ist der „gemeinnützige“ und klageberechtigte Umweltverein Deutsche Umwelthilfe, die trotz ihrer auffällig geringen Mitgliederzahl ihrem Jahresbericht zu Folge im Jahr 2017 einen Umsatz von 8,1 Millionen Euro erzielen konnte. Die Deutsche Umwelthilfe ist aber durch ihre für sich selbst außerordentlich einträgliche Abmahnpraxis und privater Finanzierung durch direkte und indirekte Profiteure von Fahrverboten wie ausländischen Konkurrenten der deutschen Autoindustrie, mehr als Vertreter von Partikularinteressen sowie als profitorientiertes Unternehmen, denn als gemeinnütziger Umweltverein einzustufen.

