

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/14189 –**

Auslegung von Emissionsquellen in der Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV)

Vorbemerkung der Fragesteller

Laut Anlage 3c der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) gilt in Bezug auf Messstellen und Emissionsquellen: „Der Messeinlass darf nicht in nächster Nähe von Emissionsquellen angebracht werden, um die unmittelbare Einleitung von Emissionen, die nicht mit der Umgebungsluft vermischt sind, zu vermeiden.“

Die Bundesregierung äußerte in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/9685 auf die Frage, ob die in der Anlage 3c der 39. BImSchV genannten Emissionsquellen auch Emissionsquellen des Straßenverkehrs einschließen oder ausschließlich übrige Emissionsquellen gemeint sind, dass die Regelung der 39. BImSchV sich allgemein auf Emissionen bezieht (Frage 14 der Kleinen Anfrage).

Dieser Auslegung folgt beispielsweise auch das Land Niedersachsen, das mithilfe von Modellrechnungen die tatsächliche Belastung der Wohnbevölkerung in Straßenzügen mit straßennahen Messungen feststellen lässt. Damit konnte das Land, etwa in Oldenburg, einzelne Messwerte von Stationen, die „zu nah am Auspuff“ stehen, als – auch für die kleinräumige Betrachtung – nicht repräsentativ einordnen und damit drohende Fahrverbote verhindern. Aktuelle Überprüfungsmessungen an repräsentativen Orten bestätigen inzwischen die neuen Modellrechnungen in Niedersachsen (www.umwelt.niedersachsen.de/luftreinhaltung/debatte-um-luftreinhaltung-in-niedersachsen-145082.html).

Der TÜV Rheinland dagegen interpretiert die 39. BImSchV in Bezug auf Messstellen und Emissionsquellen in seinem Gutachten für das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) vom 27. Juni 2019 ausdrücklich anders als die Bundesregierung in ihrer oben genannten Antwort, wie folgt: „An Verkehrsstandorten sind mit der ‚Vermeidung von Emissionsquellen‘ nicht die Verkehrsemissionen gemeint, sondern andersartige, störende Emissionen aus Punktquellen (z. B. Imbissbuden), die eine Repräsentativität der Messungen für verkehrsbedingte Immissionen verhindern. Verkehrsemissionen selber erfolgen auf Auspuffhöhe der Fahrzeuge (www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Luft/tuev_bericht_pro_benahmestellen_no2_bf.pdf).“

Hierdurch entsteht aus Sicht der Fragesteller das Bild einer grundsätzlich unterschiedlichen Interpretation der 39. BImSchV bezüglich der Natur relevanter Emissionsquellen durch die Bundesregierung einerseits und dem vom BMU beauftragten TÜV Rheinland andererseits.

1. Vertritt die Bundesregierung weiterhin die Position, dass die 39. BImSchV sich in Bezug auf die Regelung der Nähe von Emissionsquellen zu Messstellen allgemein auf alle Emissionen und ihre Quellen bezieht?
2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Position des TÜV Rheinland, wie im genannten Gutachten für das BMU geäußert, in Bezug auf Emissionsquellen nach 39. BImSchV?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung verweist auf ihre Antwort zu Frage 14 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/9685. Aus dem Gutachten der TÜV Rheinland-Energy GmbH ergibt sich aus Sicht der Bundesregierung unter Berücksichtigung des vollständigen Zitats „An Verkehrsstandorten sind mit der „Vermeidung von Emissionsquellen“ nicht die Verkehrsemissionen gemeint, sondern andersartige, störende Emissionen aus Punktquellen (z. B. Imbissbuden), die eine Repräsentativität der Messungen für verkehrsbedingte Immissionen verhindern. Verkehrsemissionen selber erfolgen auf Auspuffhöhe der Fahrzeuge. Sie werden kleinskalig durch den Fahrbetrieb und durch wind- und strahlungsinduzierte Turbulenz verwirbelt und auf räumlichen Skalen von einigen Metern mit der Umgebungsluft vermischt.“ keine abweichende Auffassung zu dieser Antwort.

3. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Position des TÜV Rheinland sowie aus den Modellrechnungen des Landes Niedersachsen in Bezug auf die Repräsentativität der Messungen nach 39. BImSchV, insbesondere für NO₂?
4. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, dass der TÜV Rheinland von 70 insgesamt überprüften Messstellen allein bei 19 eine Ortsbesichtigung durchgeführt hat, insbesondere im Hinblick auf die Repräsentativität (vgl. www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Luft/tuev_bericht_probenahmestellen_no2_bf.pdf, S. 8)?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Beurteilung der Luftqualität sind die Behörden der Länder zuständig. In diesem Rahmen wird auch die Ortswahl der Probenahmestellen von den zuständigen Behörden der Länder turnusmäßig überprüft. Das Gutachten der TÜV Rheinland Energy GmbH legt dar, dass die Regelungen der 39. BImSchV zur ortsfesten Messung der Luftqualität in den Ländern insgesamt sach- und rechtskonform angewendet werden. Dies betrifft neben der schwerpunktmäßig begutachteten kleinräumigen Positionierung auch die flankierend begutachtete Repräsentativität ausgewählter Probenahmestellen und auch die begutachteten Probenahmestellen des Landes Niedersachsen. Die Bundesregierung sieht keinen Anlass, den Begutachtungsprozess auf Bundesebene fortzuführen.

5. Gab es Gespräche bzw. Schriftverkehr auf Leitungs- oder Arbeitsebene zwischen der Bundesregierung bzw. ihrer nachgeordneten Behörden und der niedersächsischen Landesregierung bzw. ihrer nachgeordneten Behörden zum Thema der o. g. Modellrechnungen bzw. der Repräsentativität straßennaher Messungen nach 39. BImSchV (Abfrage über BMU, Umweltbundesamt – UBA –, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI – und Bundeskanzleramt ausreichend)?

Zu welchen Ergebnissen führte dieser Austausch ggf., und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung auf dieser Grundlage auch im Hinblick auf Messverfahren in anderen Bundesländern?

Über den in der Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 151 auf Bundestagsdrucksache 19/11515 angeführten Abstimmungsprozess zwischen dem Umweltbundesamt, dem Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz des Landes Niedersachsen und dem Staatlichen Gewerbeaufsichtsamt Hildesheim hinaus gab es zu diesem Themenkomplex einen kurzen schriftlichen Austausch sowohl auf Arbeitsebene als auch Leitungsebene zwischen dem Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz des Landes Niedersachsen und dem Bundesumweltministerium. In der Berichterstattung des Umweltbundesamtes zur Luftqualität des Jahres 2018 wurde in der Folge zusätzlich zu den nach der Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Luftqualitätsrichtlinie) und der 39. BImSchV verbindlichen Messdaten der in Frage stehenden Probenahmestellen des Lufthygienischen Überwachungssystems Niedersachsen die Modellrechnungen als ergänzende Information zur Belastung der Wohnbevölkerung aufgeführt. Ergänzend wird auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 verwiesen.

6. Plant die Bundesregierung Schritte, um die Repräsentativität der Messungen nach 39. BImSchV, insbesondere für NO₂, zu verbessern, und wenn ja, was will sie unternehmen und wann?

Auf die Antwort zu den Fragen 3 und 4 wird verwiesen.

7. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die o. g. Aussagen des Gutachtens des TÜV Rheinland aufgrund der Position des TÜV Rheinland in Bezug auf Emissionsquellen nach 39. BImSchV falsch, nicht sachdienlich oder nur teilweise sachdienlich sind?
8. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die dem Gutachten des TÜV Rheinland zugrundeliegenden Untersuchungen wiederholt werden müssen oder dass anderweitig eine Übereinstimmung mit der geäußerten Position der Bundesregierung hergestellt werden muss?

Die Fragen 7 und 8 werden gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 1 und 2 wird verwiesen.

9. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Gutachten des TÜV Rheinland für den Straßenverkehr, insbesondere für den Verkehrsfluss in der Bundesrepublik?

Der Untersuchungsgegenstand des Gutachtens war die Positionierung von NO₂-Probenahmestellen im Hinblick auf die Anforderungen des Anhangs 3 Abschnitt C und flankierend Anhang 3 Abschnitt B der 39. BImSchV. Schlussfolgerungen aus dem Gutachten zum Straßenverkehr, insbesondere zum Verkehrsfluss, sind daher nicht angezeigt.

10. Wie viele Kommunen mit NO₂-Grenzwertüberschreitungen würden nach Schätzung der Bundesregierung die NO₂-Grenzwerte einhalten, wenn die Einleitung der Emissionen des Straßenverkehrs, soweit nicht ausreichend mit der Umgebungsluft vermischt, verhindert würde?

Die Bundesregierung geht – auch aufgrund des Gutachtens der TÜV Rheinland Energy GmbH – davon aus, dass an den Probenahmestellen der Länder die Emissionen des Straßenverkehrs ausreichend mit der Umgebungsluft vermischt sind.

11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Abweichungen von zuletzt gemessenen NO₂-Werten sowie anderen Daten von Messstellen, sollte ergänzend zu bestehenden Messungen Modellrechnungen wie im Land Niedersachsen in die Werte einfließen (bitte insgesamt sowie für individuelle Messstationen auflisten)?

Die Beurteilung der Luftqualität obliegt den zuständigen Behörden der Länder. Bei Überschreitungen der oberen Beurteilungsschwelle, beim NO₂-Grenzwert für das Jahresmittel beträgt diese 32 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft, sind nach der Luftqualitätsrichtlinie und der 39. BImSchV ortsfeste Messungen für die Beurteilung der Luftqualität durchzuführen.