

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Manuel Höferlin, Ulla Ihnen, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Kulitz, Ulrich Lechte, Roman Müller-Böhm, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP

NO_x-Belastung ohne Verkehr?

In Deutschland bestehen aktuell vier Fahrverbotszonen bzw. Fahrverbotsstraßen, umgangssprachlich „Dieselfahrverbote“ genannt, aufgrund zu hoher Messwerte von Stickstoffdioxid (NO₂). Durch sie ist auf bestimmten Straßen in Hamburg, Berlin und Darmstadt sowie im Stadtgebiet von Stuttgart die Durchfahrt für Fahrzeuge festgelegter Euro-Klassen nicht erlaubt. In Mainz, Bonn und Köln soll es zudem zeitnah Fahrverbote geben und in weiteren Städten sind aufgrund von Klagen ebenfalls Verbote möglich.

Gleichzeitig durchlebt die Bundesrepublik Deutschland aufgrund des Coronavirus möglicherweise die schwerste Krise ihrer Geschichte. Um die Ausbreitung des Virus so gut wie möglich einzuschränken, sind auf Bundes-, Landes- sowie kommunaler Ebene verschiedenste Maßnahmen ergriffen worden. Diese haben, gemeinsam mit dem weitestgehenden Wechsel vieler Unternehmen, Behörden und Selbstständiger zur Heimarbeit, zu einer deutlich geringeren Verkehrsauslastung im gesamten Bundesgebiet geführt. Nach Angaben des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs (ADAC) hat sich die Zahl und Länge der Staus deutlich verringert (<https://www.autoflotte.de/nachrichten/artikel/strassenverkehr-anti-corona-massnahmen-leeren-deutschlands-autobahnen-2586222.html>). Für den innerstädtischen Verkehr ergibt sich nach Aussage der Firma Tomtom eine ähnliche Entwicklung. Statt stockenden Verkehrs und voller Fahrbahnen herrscht vielerorts eine ungewohnte Leere auf den Straßen vor (<https://www.sueddeutsche.de/auto/verkehr-stau-corona-1.4857721>).

Dennoch sind viele an Luftqualitätsmessstellen in Deutschland erfasste Werte für die Belastung mit NO₂ weiterhin konstant beziehungsweise teilweise sogar leicht erhöht. Beispielhaft steht dafür die Messstelle „Am Neckartor“ in Stuttgart, an der auch seit dem Ausbruch des Coronavirus in Deutschland Werte über dem Grenzwert für Stickstoffoxide (NO_x) gemessen werden. So etwa am 31. März 2020, als um 8 Uhr ein Wert von 68 Mikrogramm pro Kubikmeter und um 10 Uhr ein Wert von 59 Mikrogramm pro Kubikmeter erfasst wurden

(<https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft/messwerte-immissionswerte?comp=LUQX&id=DEBW118#diagramm>). Da diese und ähnliche Messungen die Grundlage für bestehende und drohende Fahrverbote bilden, ist die Wirkung von Verkehr bzw. Fahrverboten auf die Belastung mit NO_x nach Ansicht der Fragesteller scheinbar weniger stark ausgeprägt als bisher durch das Umweltbundesamt und andere publiziert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche konkreten Zahlen liegen der Bundesregierung hinsichtlich der Verkehrserfassung an den Messstationen in den von einem Fahrverbot betroffenen deutschen Städten und Kommunen im Zeitraum von Januar 2020 bis April 2020 und den gleichen Zeitraum für 2019 vor (bitte nach Kalenderwoche, Messstation, Anzahl und Art von Kraftfahrzeugen auflisten)?
2. Welche konkreten Messwerte liegen der Bundesregierung hinsichtlich der Messwerte von NO_x an den Messstationen in den von einem Fahrverbot betroffenen deutschen Städten und Kommunen für den Zeitraum von Januar 2020 bis April 2020 und den gleichen Zeitraum für 2019 vor (bitte nach Kalenderwoche, Messstation und NO_x-Wert auflisten)?
3. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den von den Landesbehörden erfassten und von diesen sowie der Presse publizierten NO_x-Messwerten seit Ausbruch des Coronavirus in Deutschland hinsichtlich der geltenden Schutzmaßnahmen und Reglementierungen in der aktuellen Krisensituation in Bezug auf den Straßenverkehr?
4. Wie erklärt die Bundesregierung konstante oder gestiegene NO_x-Messwerte an den betroffenen Messstationen trotz gegenwärtig gesunkener Verkehrsströme, und welche Schlüsse zieht sie daraus?
5. Kann die Bundesregierung fehlerhafte Messwerte oder Messungen an den betroffenen Messstationen ausschließen (bitte begründen)?
6. In welcher Form werden die erfassten Messdaten an den betroffenen Messstationen kritisch hinterfragt und geprüft?
7. Wird die Bundesregierung die erfassten Messdaten an den betroffenen Messstationen für den Zeitraum von Januar 2020 bis April 2020 kritisch prüfen bzw. dies gegenüber den Bundesländern anregen (bitte begründen)?
8. Sind aus Sicht der Bundesregierung Verkehrszählungen an den betroffenen Messstationen in den kommenden Wochen notwendig (bitte begründen)?
9. Sind seit dem Ausbruch des Coronavirus nach Kenntnis der Bundesregierung Verkehrszählungen an oder in der Nähe von Messstationen durchgeführt worden?
Liegen der Bundesregierung diesbezüglich Ergebnisse vor, und wenn ja, wie lauten diese (bitte nach Zählvorgang einzeln aufschlüsseln)?
10. Welche Folgen sieht die Bundesregierung hinsichtlich der gemessenen NO_x-Werte für die betroffenen Städte und Kommunen in Bezug auf Fahrverbote?
11. Nimmt die Bundesregierung die beschriebenen Entwicklungen rund um NO_x zum Anlass, um die Frage der Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten zur Reduzierung der NO_x-Belastung durch ein Gutachten oder anderweitig wissenschaftlich und unabhängig prüfen zu lassen?
12. Hat die Bundesregierung wissenschaftliche Wirkungsanalysen der Fahrverbote in Auftrag gegeben, und liegen ihr darüber gegebenenfalls erste Ergebnisse vor (bitte begründen)?

13. Welche Informationen liegen der Bundesregierung hinsichtlich der Erneuerung kommunaler Busflotten in den betroffenen Kommunen vor, und welche Rückschlüsse zieht sie hierbei in Bezug auf die festgestellten NO_x-Messwerte im Zeitraum von Januar 2020 bis April 2020 (bitte begründen)?
14. Geben die aufgeführten Beobachtungen der Bundesregierung Anlass zu einer Überarbeitung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (bitte begründen)?
15. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung, insbesondere vor diesem Hintergrund, aus der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes im November 2018?
16. Wie sind die Modellrechnungen des Umweltbundesamtes zu NO_x-Werten genau formuliert, und in welchem Zusammenhang finden diese Anwendung?
17. Werden Modellrechnungen nach Kenntnis der Bundesregierung bundesweit nach einheitlichen Vorgaben durchgeführt, und wenn nein, wie unterscheiden sich die Modellrechnungen der Länder, des Bundes sowie weiterer staatlicher Akteure?
Gibt es diesbezüglich Pläne von Seiten der Bundesregierung, einheitliche Vorgaben anzuregen bzw. zu etablieren?
18. Wird das Umweltbundesamt diese Modellrechnungen aufgrund der genannten Beobachtungen kritisch prüfen und überarbeiten (bitte begründen)?

Berlin, den 22. Mai 2020

Christian Lindner und Fraktion

