

Thesenpapier Luftqualität

04.02.2019 Liese/Lins

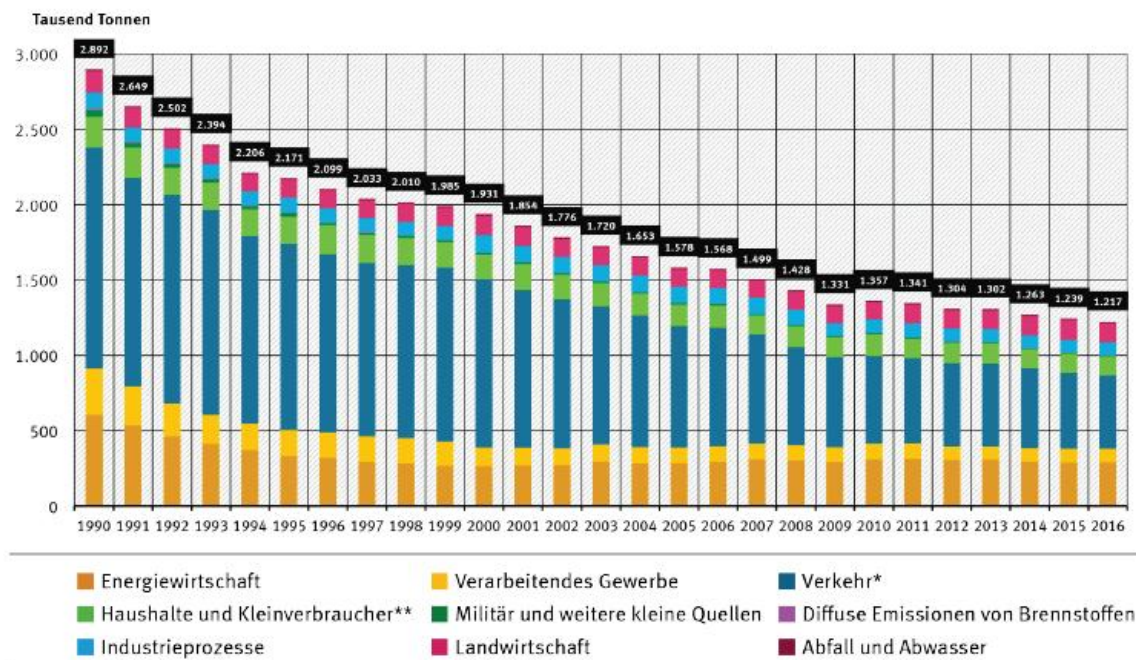
1. Die Reduktion von Luftschadstoffen wie Feinstaub und Stickoxiden ist ein wichtiges umwelt- und gesundheitspolitisches Ziel. Selbst im Falle von wissenschaftlichen Unsicherheiten rechtfertigt das Vorsorgeprinzip Maßnahmen.

2. Illegale Manipulationen an Fahrzeugen sind absolut inakzeptabel und müssen mit aller Härte des Gesetzes bestraft werden. Wir bedauern insbesondere, dass Besitzer von Dieselfahrzeugen und mittelständische Unternehmen durch die Manipulation dramatische wirtschaftliche Schäden erleiden.

3. Die Schadstoffwerte, insbesondere bei Stickoxid, sind in den letzten Jahren bereits drastisch gesunken.

Entwicklung der deutschlandweiten Stickstoffoxidemissionen über die letzten 27 Jahre

Die Beiträge unterschiedlicher Verursachergruppen sind farblich gekennzeichnet



* ohne land- und forstwirtschaftlichen Verkehr
 ** inklusive land- und forstwirtschaftlichem Verkehr

Quelle: Umweltbundesamt, Nationale Trendtabellen für die deutsche Berichterstattung atmosphärischer Emissionen seit 1990, Emissionsentwicklung 1990 bis 2016 (Stand 01/2018)

In den 90er Jahren gab es häufig Ozonalarm. Ozon entsteht, wenn bei hoher Konzentration von Stickoxiden starke Sonneneinstrahlung auftritt. Starke Sonneneinstrahlung haben wir in den letzten Jahren häufiger als in den 90er Jahren aber nicht mehr so viele Stickoxide, weshalb es seit Jahren so gut wie keinen Ozonalarm mehr gegeben hat.¹

4. Die neue wissenschaftliche Diskussion über die Sinnhaftigkeit der von der WHO eingeführten Grenzwerte muss zügig und ergebnisoffen geführt werden. Wissenschaftler wie Prof. Dr. Dieter Köhler haben das Recht, dass sich Befürworter des WHO-Grenzwertes sich mit Ihnen sachlich und fundiert auseinandersetzen und Ihre bisherige Position gegebenenfalls überdenken.

¹Im Jahr 2018 wurde der Alarmschwellenwert von 240 µg/m³ nur während einer Stunde an einer einzigen Station überschritten. Der höchste 1-Stunden-Mittelwert lag im Jahr 2018 bei 258 µg/m³, gemessen an der Station „Trier-Pfalz“ in Rheinland-Pfalz am 3. August zwischen 11 und 12 Uhr MEZ <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/370/dokumente/ozberi18.pdf>, s. 6

5. Selbst, wenn der WHO-Wert nach wie vor als sinnvoll erachtet wird, sind Behauptungen, dass hunderttausende von Menschen sterben, falls der Wert geringfügig, zum Beispiel bis zu 50 Mikrogramm überschritten wird, aus medizinischer Sicht nicht nachvollziehbar. Der Wert ist so bemessen, dass eine Dauerbelastung über 24 Stunden am Tag, 7 Tage die Woche, über das gesamte Leben nicht zu Schäden führt. Eine geringfügige Überschreitung für eine kurze Zeit, zum Beispiel beim Überqueren einer Straße, führt sicher nicht zu den großen Zahlen an Toten, die in der Diskussion immer wieder zitiert werden.

6. Die Diskrepanz zwischen dem sehr strengen Grenzwert für die Umgebungsluft, 40 µg/m³ Stickoxid, und den mehr als zwanzigfach so hohen Grenzwerten für Stickoxide am Arbeitsplatz, 950 µg/m³ (Arbeitsplatzgrenzwert der Gefahrstoffverordnung) ist nicht vernünftig zu erklären. Arbeitsmediziner wie Prof. Dr. Gebel, Bundesanstalt für Arbeitsschutz und Arbeitsmedizin, berichten davon, dass selbstverständlich eine sorgfältige Überwachung von Arbeitnehmern stattfindet, die diesen hohen Grenzwerten ausgesetzt sind und dass man keine gesundheitlichen Schäden feststellt.

Die Argumentation der Befürworter des 40 µg/m³-Grenzwertes lautet, dass man beim Arbeitsplatz ja „nur“ 8 Stunden am Tag arbeitet und dass hier ja „nur“ gesunde, erwachsene Menschen arbeiten. Erstens ist es aber nicht plausibel, dass ältere Menschen und Kinder ein zwanzigfach höheres Risiko tragen sollen und zweitens kann auch bei guter arbeitsmedizinischer Kontrolle nicht ausgeschlossen werden, dass jemand zum Beispiel zwischen zwei Terminen ein Asthma entwickelt und dann anfälliger ist. Falls die Grenzwerte für Stickoxide auch nach einer intensiven Überprüfung und wissenschaftlichen Diskussionen als sinnvoll erachtet werden, muss man die Grenzwerte am Arbeitsplatz auf jeden Fall verschärfen und sind aber keine entsprechenden Aktivitäten z.B. von den Grünen bekannt.

7. Aus dem Obengenannten folgt, dass Fahrverbote bei geringfügiger Überschreitung des Grenzwertes völlig unverhältnismäßig sind. Verhältnismäßigkeit ist auch ein Grundsatz des EU-Rechts. Wir unterstützen daher mit Nachdruck die Aktivitäten der Bundesregierung, Fahrverbote bei geringfügiger Überschreitung (unter 50 µg/m³) zu verhindern. Andere Maßnahmen, wie etwa die Nachrüstung von Bussen, Kommunalfahrzeugen und Handwerkerfahrzeugen unterstützen wir mit Nachdruck. Es muss dringend auch ein gesetzlicher Rahmen her, der andere Emissionsquellen, wie zum Beispiel Schiffsmotoren, stärker angeht.

8. Die Messstellen in Deutschland sind zum Teil falsch aufgestellt. Nämlich nicht dort, wo es Sinn macht, sondern dort, wo möglichst hohe Werte herauskommen. Ziel muss es sein, dass Standorte und Messungen so gestaltet werden, dass sie repräsentativ sind. Das sind sie im Moment nicht und führen deshalb zu unverhältnismäßig hohen Messwerten. Sinn ist, wie oben angemerkt, die Dauerbelastung für Menschen in einem ganzen Leben zu messen und nicht punktuelle Belastung, zum Beispiel beim Überqueren einer Straße. In einzelnen Fällen sind die Messstellen sogar EU-rechtswidrig. In den meisten Fällen wird der Spielraum, den die Richtlinie gibt, zu Lasten der Autofahrer und einer vernünftigen Umsetzung falsch interpretiert. Es kann nicht sein, dass in Europa unterschiedlich gemessen wird und dadurch Verbraucher unterschiedlich benachteiligt werden - nicht weil die Luft höher belastet ist, sondern weil die Messstationen näher an der Straße stehen. Wir setzen uns daher für eine Überprüfung der Messstellen in Europa und zusätzlichen Spotmessungen in Deutschland, um sicherzustellen, dass die Messergebnisse in Deutschland repräsentativ sind. Wir haben dazu über den Umweltausschuss des Europäischen Parlaments eine Studie in Auftrag gegeben.

Fußnote: Die CDU/CSU hat in den vergangenen Jahren des Öfteren darauf hingewiesen, dass wir für eine pragmatische Umsetzung dieser Richtlinie sind, siehe zum Beispiel Änderungsanträge von Anja Weisgerber als zuständige Schattenberichterstatterin bei der letzten Revision in 2008. Sie hatte im Plenum beantragt, dass die Zielwerte für NO_x erst 2014 greifen sollen und nicht wie von der Kommission vorgeschlagen schon 2010. Zusätzlich zu diesen vier Jahren Fristverlängerung, die im Plenum von einer links-grünen Mehrheit abgelehnt worden sind, wurde eine Fristverlängerung für

Kommunen um höchstens 5 Jahre im endgültigen Gesetzestext verankert, welche an bestimmte Bedingungen (z.B. Luftreinhaltepläne) geknüpft war. Somit wäre das Inkrafttreten des Grenzwertes insgesamt neun Jahre später gewesen. Wenn es nach der EVP gegangen wäre, wären wir also gerade erst dabei zu prüfen wie weit wir sind und Fahrverbote wären noch kein Thema. Unabhängig davon muss die Politik neue wissenschaftliche Diskussionen aufnehmen und auch aus Fehlern lernen.