

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Judith Skudelny, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Till Mansmann, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Reduktion innerstädtischer NO_x-Belastung durch passiven Immissionsschutz

Zur Reduzierung städtischer NO_x-Belastungen können neben aktiven Maßnahmen des Immissionsschutzes, die auf eine Verminderung der NO_x-Emissionen an der Quelle ansetzen, auch passive Maßnahmen herangezogen werden. Solche Maßnahmen können gleichermaßen wie Emissionsminderungen geeignet sein, die Bevölkerung vor Luftschadstoffen zu schützen. Verkehrliche und bauliche Maßnahmen können zu einer besseren Verteilung der Schadstoffe und dadurch zur Reduzierung der Schadstoffkonzentration führen. Aufenthaltsräume und -orte der städtischen Bevölkerung lassen sich so gestalten, dass eine größere Entfernung zu Belastungsschwerpunkten realisiert wird. Schließlich lassen sich Schadstoffe durch technische und bauliche Maßnahmen der Luft entziehen.

Passive Maßnahmen des Immissionsschutzes, die geeignet sind, NO_x-Konzentrationen nachsorgend zu vermindern, werden zwar regelmäßig in kommunalen Luftreinhalteplänen angeführt. In der politischen Diskussion spielen neue und innovative Verfahren zur Einhaltung der NO₂-Immissionsgrenzwerte eine untergeordnete Rolle. Generell ist wenig über innovative Verfahren der Immissionsminderung und ihre praktische Relevanz bekannt. Zur Vermeidung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge, aber auch zur Reduzierung der gesamtwirtschaftlichen Kosten der Luftreinhaltung, sollten die Potentiale passiver Maßnahmen des Immissionsschutzes näher untersucht, bewertet und letztlich auch genutzt werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Maßnahmen des passiven Immissionsschutzes werden nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit bereits durchgeführt?

Welche Minderungen der NO_x-Konzentrationen an Verkehrsschwerpunkten werden dadurch jeweils erreicht?

2. Welche Studien oder Pilotprojekte hat die Bundesregierung einschließlich der ihr nachgeordneten Behörden zu passivem Immissionsschutz in Auftrag gegeben?

Welche Ergebnisse haben diese Studien jeweils konkret erbracht?

Wie schätzt die Bundesregierung das Verhältnis von Kosten zur Wirksamkeit dieser Maßnahmen aufgeschlüsselt nach einzelnen Möglichkeiten ein?

3. Welche dieser Studien bzw. Ergebnisse von Pilotprojekten sind wo veröffentlicht, und falls sie z. T. nicht veröffentlicht sein sollten, warum jeweils nicht, und wann hat die Bundesregierung vor, die betreffenden Ergebnisse auch ggf. noch laufender Studien oder Pilotprojekte jeweils zu veröffentlichen?

4. Welche konkreten Pläne für Pilotprojekte und neue Studien gibt es?

5. Welche weiteren Erkenntnisse (im Rahmen von Expertengesprächen, eigener und fremder Pilotprojekte oder Studien etc.) hat die Bundesregierung zur Durchführbarkeit, zu den Kosten und/oder zur Wirksamkeit der folgenden Möglichkeiten des passiven Immissionsschutzes:

- a) Beschichtungen bzw. anderweitige Verarbeitungen von Bauzusatzstoffen
- b) Nutzung von anderen Begrünungen
- c) Luftabsaugungen in die Kanalisation oder nach oben sowie andere Möglichkeiten der besseren Luftdurchmischung
- d) Stickoxid-reduzierende Asphalte bzw. Nachhaltige HighTech-Asphalte?

Wo sind diese Studien bzw. weiteren Ergebnisse ggf. veröffentlicht?

6. Welche weiteren Möglichkeiten des passiven Immissionsschutzes sind der Bundesregierung bekannt, und inwieweit wurden diese bisher erforscht?

7. Welche Maßnahmen des passiven Immissionsschutzes fördert die Bundesregierung jeweils im Rahmen welcher Fördermaßnahmen?

8. Werden Maßnahmen des passiven Immissionsschutzes auch im „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ berücksichtigt?

Wenn ja, welche, und wie hoch ist der Anteil dafür zur Verfügung gestellter Mittel?

9. Warum hat die Bundesregierung vor dem Hintergrund der nur punktuellen Belastung einzelner Städte bzw. einzelner Straßenzüge in den Städten den zielgenau wirkenden passiven Immissionsschutz nicht stärker gefördert?

10. Plant die Bundesregierung, den passiven Immissionsschutz in Zukunft stärker zu fördern?

Wie begründet die Bundesregierung ihre Entscheidung hierzu?

11. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass wirksame passive Immissionsschutzmaßnahmen in kommunalen Luftreinhalteplänen als gleichwertige Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen Anerkennung finden?

Berlin, den 12. Dezember 2018

Christian Lindner und Fraktion