

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Gerald Ullrich, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Modellrechnungen bei NO₂-Messungen

Dieselfahrverbote gefährden die Mobilität in Deutschland. Durch Urteile zu strecken- und flächenbezogenen Fahrverboten wird vielen Menschen die Möglichkeit genommen, ihr bisheriges Leben ungestört weiterzuführen. Insbesondere Pendler und Stadtbewohner sind davon betroffen, in ihrem beruflichen wie privaten Alltag. Gleichzeitig bedeuten Dieselfahrverbote eine stille Enteignung von Dieselhaltern, die ihre Wagen nur noch für einen Bruchteil des ursprünglichen Marktpreises abgeben können.

Auf Drucksache 18/16903 des Abgeordnetenhauses Berlin (Antwort auf die Schriftliche Anfrage des Abgeordneten Henner Schmidt, FDP) schreibt die Senatsverwaltung: „Für die Beurteilung der Einhaltung des Stickstoffdioxid (NO₂)-Grenzwerts, der als Jahresmittelwert definiert ist, ist als Qualitätsziel gemäß Anlage 1 Abschnitt A der 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung (39. BImSchV) für die Modellrechnung eine Unsicherheit bis max. 30 Prozent vorgegeben. Dies ist durch Vergleich der Modellergebnisse mit ortsfesten Messungen zu ermitteln.“ In § 13 Absatz 2 der 39. BImSchV ist dagegen festgelegt, dass in Gebieten, in denen die relevanten Schadstoffe die obere Beurteilungsschwelle überschreiten, zur Beurteilung der Luftqualität ortsfeste Messungen durchzuführen sind. Diese Regelung ist ausdrücklich gegenüber den Gebieten, in denen die betreffenden Schadstoffe die obere Beurteilungsschwelle unterschreiten, abgegrenzt, in denen zur Beurteilung der Luftqualität auch eine Kombination von ortsfesten Messungen und Modellrechnungen angewandt werden kann (vgl. § 13 Absatz 3).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Ist es nach Auffassung der Bundesregierung in Gebieten, in denen die NO₂-Belastung über der oberen Beurteilungsschwelle liegt, zur Beurteilung der Luftqualität nach der 39. BImSchV ausreichend, eine Kombination von ortsfesten Messungen und Modellrechnungen bzw. nur Modellrechnungen mit orientierenden bzw. validierenden Messungen anzuwenden?
Wie interpretiert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang § 13 Absatz 2 Satz 2?
2. Welche Prognoseprogramme für NO₂-Konzentrationen nutzen die Bundesländer nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte nach Bundesländern auflisten)?
3. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, bei welchen Gerichtsverfahren zu Fahrverboten in Deutschland die Ergebnisse von Prognoseprogrammen bisher relevant waren?
4. Wie erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung die Verarbeitung der Messergebnisse ortsfester Messstellen in diesen Prognoseprogrammen jeweils?
5. Sind diese Programme und deren Anwendung zur Beurteilung der Luftqualität aus Sicht der Bundesregierung jeweils mit der 39. BImSchV konform?
6. Wie häufig werden diese Modellrechnungen nach Kenntnis der Bundesregierung validiert (bitte nach Bundesländern auflisten)?
7. Sind diese Programme, deren methodische Grundlagen und die zugrunde liegende Datenbasis sowie deren Anwendung nach Kenntnis der Bundesregierung dokumentiert und in transparenter, gemeinverständlicher Form für die Öffentlichkeit verfügbar?
8. Haben zwischenzeitliche neue Messergebnisse, durch ortsfeste Messstellen oder Passivsammler, Auswirkungen auf die Modellrechnungen, die Messergebnisse aus einem bestimmten Basisjahr verwenden?
9. Haben die Modellergebnisse von Prognoseprogrammen für NO₂-Konzentrationen nach Kenntnis der Bundesregierung Auswirkungen auf die offiziellen NO₂-Jahresmittelwerte und/oder die gemeldete Luftqualität (bitte nach Kommunen auflisten)?
10. In welchen Straßen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung gerichtlich bzw. durch die zuständigen Behörden angeordnete Einfahrts- oder Durchfahrverbote für Dieselfahrzeuge, an denen sich keine Messstellen befanden (bitte nach betroffenen Kommunen auflisten)?
11. Wenn ja, auf welcher Rechtsgrundlage werden nach Auffassung der Bundesregierung Fahrverbote statt durch Messungen allein auf Basis von Modellrechnungen begründet?

Berlin, den 12. Dezember 2018

Christian Lindner und Fraktion