

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, Michael Kauch, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Helga Daub, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Horst Friedrich (Bayreuth), Rainer Funke, Hans-Michael Goldmann, Joachim Günther (Plauen), Dr. Karlheinz Gutmacher, Dr. Christel Happach-Kasan, Klaus Haupt, Ulrich Heinrich, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Dirk Niebel, Günther Friedrich Nolting, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Gisela Piltz, Dr. Andreas Pinkwart, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Jürgen Türk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP**

### **Aktivitäten der Bundesregierung bezüglich der Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten**

Zur Umsetzung der Richtlinie 1999/30/EG des Rates über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in die Luft wurde in der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung u. a. für so genannte Feinstaubpartikel ein Immissionsgrenzwert festgelegt, der ab dem 1. Januar 2005 einzuhalten ist. Dabei darf der Immissionsgrenzwert für die Kurzzeitbelastung ( $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft) pro Jahr maximal 35 Überschreitungen aufweisen. Für alle Gebiete, in denen es bis zum 1. Januar 2005 zu Überschreitungen kam, muss ein Luftreinhalteplan erstellt werden, der „... langfristig Maßnahmen enthält, mit denen die Grenzwerte eingehalten werden können. Ballungsräume wie etwa das Rhein-Main-Gebiet können einen gemeinsamen Luftreinhalteplan aufstellen. Sollte nach dem 1. Januar 2005 und gegebenenfalls trotz der Umsetzung eines Luftreinhalteplans eine Überschreitung des Feinstaubgrenzwerts drohen oder eingetreten sein, besteht die Verpflichtung, so genannte Aktionspläne zu erstellen, die mithilfe von kurzfristig wirksamen Instrumenten die Immissionen unter die Grenzwerte drücken sollen. Die Aufstellung von Aktionsplänen kann von Bürgern auf dem Gerichtsweg eingeklagt werden“ (IW-Umwelt-Service Nr. 1/März 2005).

Der Bundesrat hat bereits in einer Entschließung aus dem Jahr 2004 darauf hingewiesen, dass dieser Wert in Deutschland vielfach überschritten wird, und dass die Einhaltung dieses Wertes auch für die absehbarere Zukunft nicht gesichert sei. Darüber hinaus hat der Bundesrat ausgeführt, „... dass im Mittel etwa die Hälfte der Feinstaubbelastung in der Innenstadt aus Quellen außerhalb der Ballungsräume stammt. Selbst in ländlichen und in Küstenregionen kommt es zu Überschreitungen durch Ferntransport und durch natürliche Feinstaubquellen“ (Beschluss, Bundesratsdrucksache 331/04). Tatsächlich erweist sich mitt-

lerweile die Einhaltung des Grenzwertes als überaus problematisch, was insbesondere auf der Ebene der Kommunen zu erheblichen Schwierigkeiten führt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie bewertet die Bundesregierung die derzeit in der Diskussion befindlichen Maßnahmenvorschläge zur Reduzierung der Feinstaubbelastung, namentlich im Einzelnen die Vorschläge
  - a) der Einführung von Straßenbenutzungsgebühren für Fahrzeuge in den Innenstädten („City-Maut“),
  - b) der Einführung von staubbelastungsabhängigen Fahrverboten und Tempolimits in den Innenstädten,
  - c) den Einbau von nachgeschalteten Abgas-Reinigungstechniken („Dieselruß-Filter“) vorzuschreiben,
  - d) den Einbau von nachgeschalteten Abgas-Reinigungstechniken („Dieselruß-Filter“) steuerlich oder auf anderem Wege durch den Einsatz öffentlicher Mittel zu fördern,
  - e) Maßnahmen zu ergreifen bzw. zu fördern, die den Verkehrsfluss in den Innenstädten und in deren Einzugsbereichen verbessern (Verkehrsbeschleunigung beispielsweise durch verbesserte Ampelschaltungen oder „intelligente“ elektronische Verkehrsleitsysteme),
  - f) Maßnahmen zur intensiveren Stadtbegrünung sowie zur staubarmen bzw. staubvermindernden Reinigung der Fahrbahnen zu ergreifen bzw. zu fördern,
  - g) die genannten Einzelmaßnahmen ggf. mit einer Förderung der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu verbinden?
2. Falls die Bundesregierung eine oder mehrere der genannten Maßnahmen für geeignet hält um die Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten zu reduzieren, um genau welche handelt es sich dabei und wie sollen diese auf konkret welche Weise, von wem und innerhalb welcher Zeit umgesetzt und finanziert werden?
3. Falls die Bundesregierung die vorgenannten Maßnahmen für ungeeignet oder unpraktikabel hält, weshalb und welche konkreten Maßnahmen hält die Bundesregierung stattdessen für geeignet, um die Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten zu reduzieren und wie sollen diese auf konkret welche Weise, von wem und innerhalb welcher Zeit umgesetzt werden?
4. Beabsichtigt die Bundesregierung, im Zusammenhang der aktuellen Debatte über die Feinstaubbelastung auf Bundesebene gesetzgeberisch tätig zu werden?
5. Wenn nein, weshalb nicht und wenn ja, welche konkreten gesetzgeberischen Maßnahmen sollen auf der Bundesebene innerhalb welches zeitlichen Rahmens ergriffen werden?
6. Teilt die Bundesregierung die Aussage, dass Maßnahmen einer verfehlten Verkehrspolitik zu einer erhöhten Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten beitragen, indem Investitionen im Bereich des Straßenbaus (beispielsweise durch den ggf. vorgezogenen und intensivierten Bau von Ortsumgehungen) unterlassen oder verzögert wurden?

Wenn nein, weshalb nicht?

Wenn ja, welche konkreten Schlussfolgerungen leitet die Bundesregierung daraus ab?

7. Teilt die Bundesregierung die Aussage, dass Maßnahmen einer verfehlten Siedlungs- und Steuerpolitik zu einer erhöhten Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten beitragen, indem beispielsweise das Zusammenwirken von Eigenheimzulage und der so genannten Pendlerpauschale zur Wohnortverlagerung ins Umland der Städte anreizen und das Aufkommen des Berufsverkehrs dadurch erhöht wird?

Wenn nein, weshalb nicht?

Wenn ja, welche konkreten Schlussfolgerungen leitet die Bundesregierung daraus ab?

8. Teilt die Bundesregierung die Aussage, dass die Privilegierung von Dieseldieselkraftstoff (beispielsweise in steuerlicher Hinsicht sowie mit Blick auf einzuhaltende Abgasvorschriften) zu einer erhöhten Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten beiträgt?

Wenn nein, weshalb nicht?

Wenn ja, welche konkreten Schlussfolgerungen leitet die Bundesregierung daraus ab?

9. Teilt die Bundesregierung die Aussage, dass die Einführung der so genannten LKW-Maut auf Autobahnen zu einer erhöhten Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten beiträgt, weil die Betroffenen auf Landstraßen und innerstädtische Straßen ausweichen, um der Mautpflicht zu entgehen?

Wenn nein, weshalb nicht?

Wenn ja, welche konkreten Schlussfolgerungen leitet die Bundesregierung daraus ab?

10. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung zutreffend, dass der Straßenverkehr lediglich mit 17 Prozent zur Feinstaubbelastung beiträgt, dass die Abgase von Diesel-PKW nur für ca. 3 Prozent des Feinstaubaufkommens in Deutschland und die Lastwagen für lediglich weitere 4 Prozent verantwortlich sind, und welche Schlussfolgerungen leitet die Bundesregierung daraus ggf. ab?

11. Aus welchen anderen Quellen werden Feinstaubpartikel in jeweils welchem relativen Umfang emittiert und gedenkt die Bundesregierung mit Blick auf diese Partikelemissionen tätig zu werden?

12. Welcher Anteil der regionalen oder lokalen Feinstaubpartikelimmission ist nach Kenntnis der Bundesregierung überhaupt auf menschliches Handeln (bzw. Unterlassen) zurückzuführen?

13. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Entstehungszusammenhänge der Feinstaubbelastung lediglich zu etwa einem Drittel wissenschaftlich bekannt sind, und dass ein zwei Jahre dauernder Versuch des Fraunhofer-Instituts für Verkehrs- und Infrastruktursysteme in Dresden unter anderem z. B. ergeben hat, dass es bei Staubmessungen an wenig befahrenen Stellen zu zehnmal mehr Überschreitungen der Grenzwerte gekommen ist als an einer vielbefahrenen Bundesautobahn (vgl. Artikel „Die unsichtbare Gefahr“, in: DER SPIEGEL vom 4. April 2005, S. 90)?

14. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass der Rauch einer einzigen Filterzigarette soviel Feinstaub produziert wie ein 100 Minuten laufender Dieselmotor?

15. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass eine temporär erhöhte Feinstaubbelastung maßgeblich auch auf bestimmte Wetterlagen sowie auf Sachverhalte zurückzuführen ist, die sich der Kontrolle durch die jeweils

- betreffende Kommune entziehen, z. B. weil es sich um ferntransportierten Staub handelt, der z. B. in benachbarten Ländern entsteht?
16. Hat die Bundesregierung bisher auf internationaler Ebene, insbesondere mit den benachbarten Partnerländern in der EU, bilaterale Gespräche oder Verhandlungen mit dem Ziel geführt, die betreffenden Staubbelastungen zu reduzieren?
  17. Wenn nein, weshalb nicht und wenn ja, mit genau welchen Nachbarländern wurden bisher entsprechende Gespräche oder Verhandlungen mit jeweils welchen Ergebnissen geführt?
  18. Hat die Bundesregierung bisher auf nationaler Ebene insbesondere mit den betroffenen Ländern sowie den Kommunen und ihren Spitzenverbänden Gespräche oder Verhandlungen mit dem Ziel geführt, geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Staubbelastung insbesondere in den Innenstädten zu erörtern und Wege zu deren Realisierung und Finanzierung zu diskutieren?
  19. Wenn nein, weshalb nicht und wenn ja, mit genau welchen Ländern wurden bisher entsprechende Gespräche oder Verhandlungen mit jeweils welchen Ergebnissen geführt?
  20. Wie hoch werden nach Einschätzung der Bundesregierung die Kosten sein, welche die Kommunen für Maßnahmen zur Eindämmung des Feinstaubes zu tragen haben werden?
  21. Wird sich die Bundesregierung an den Kosten beteiligen, welche den Kommunen für Maßnahmen zur Eindämmung des Feinstaubes entstehen werden?
  22. Wenn ja, in welcher Höhe und wenn nein, weshalb nicht?
  23. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung seit Inkrafttreten der europäischen Feinstaubrichtlinie ergriffen, um die Entwicklung, die Erprobung und den Einsatz von Techniken zu fördern, die geeignet sind, die Feinstaubbelastung insbesondere in den Innenstädten zu verringern?
  24. Falls eine Technologieförderung im Sinne der vorstehenden Frage stattgefunden hat, welche Techniken wurden weshalb, in welcher Weise und welchen Ergebnissen gefördert?

Berlin, den 19. April 2005

**Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion**