

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Karlheinz Busen, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Dr. Marcel Klinge, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Auslegung von Emissionsquellen in der Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV).

Laut Anlage 3c der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) gilt in Bezug auf Messstellen und Emissionsquellen: „Der Messeinlass darf nicht in nächster Nähe von Emissionsquellen angebracht werden, um die unmittelbare Einleitung von Emissionen, die nicht mit der Umgebungsluft vermischt sind, zu vermeiden.“

Die Bundesregierung äußerte in ihrer Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/9685 auf die Frage, ob die in der Anlage 3c der 39. BImSchV genannten Emissionsquellen auch Emissionsquellen des Straßenverkehrs einschließen oder ausschließlich übrige Emissionsquellen gemeint sind, dass die Regelung der 39. BImSchV sich allgemein auf Emissionen bezieht (Frage 14 der Kleinen Anfrage).

Dieser Auslegung folgt beispielsweise auch das Land Niedersachsen, das mithilfe von Modellrechnungen die tatsächliche Belastung der Wohnbevölkerung in Straßenzügen mit straßennahen Messungen feststellen lässt. Damit konnte das Land, etwa in Oldenburg, einzelne Messwerte von Stationen, die „zu nah am Auspuff“ stehen, als – auch für die kleinräumige Betrachtung – nicht repräsentativ einordnen und damit drohende Fahrverbote verhindern. Aktuelle Überprüfungsmessungen an repräsentativen Orten bestätigen inzwischen die neuen Modellrechnungen in Niedersachsen (www.umwelt.niedersachsen.de/luftreinhaltung/debatte-um-luftreinhaltung-in-niedersachsen-145082.html).

Der TÜV Rheinland dagegen interpretiert die 39. BImSchV in Bezug auf Messstellen und Emissionsquellen in seinem Gutachten für das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) vom 27. Juni 2019 ausdrücklich anders als die Bundesregierung in ihrer oben genannten Antwort, wie folgt: „An Verkehrsstandorten sind mit der ‚Vermeidung von Emissionsquellen‘ nicht die Verkehrsemissionen gemeint, sondern andersartige, störende Emissionen aus Punktquellen (z. B. Imbissbuden), die eine Repräsentativität der Messungen für verkehrsbedingte Immissionen verhindern. Verkehrsemissionen selber erfolgen auf Auspuffhöhe der Fahrzeuge

(www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Luft/tuev_bericht_probenahmestellen_no2_bf.pdf)“.

Hierdurch entsteht aus Sicht der Fragesteller das Bild einer grundsätzlich unterschiedlichen Interpretation der 39. BImSchV bezüglich der Natur relevanter Emissionsquellen durch die Bundesregierung einerseits und dem vom BMU beauftragten TÜV Rheinland andererseits.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Vertritt die Bundesregierung weiterhin die Position, dass die 39. BImSchV sich in Bezug auf die Regelung der Nähe von Emissionsquellen zu Messstellen allgemein auf alle Emissionen und ihre Quellen bezieht?
2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Position des TÜV Rheinland, wie im genannten Gutachten für das BMU geäußert, in Bezug auf Emissionsquellen nach 39. BImSchV?
3. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Position des TÜV Rheinland sowie aus den Modellrechnungen des Landes Niedersachsen in Bezug auf die Repräsentativität der Messungen nach 39. BImSchV, insbesondere für NO₂?
4. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, dass der TÜV Rheinland von 70 insgesamt überprüften Messstellen allein bei 19 eine Ortsbeobachtung durchgeführt hat, insbesondere im Hinblick auf die Repräsentativität (vgl. www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Luft/tuev_bericht_probenahmestellen_no2_bf.pdf, S. 8)?
5. Gab es Gespräche bzw. Schriftverkehr auf Leitungs- oder Arbeitsebene zwischen der Bundesregierung bzw. ihrer nachgeordneten Behörden und der niedersächsischen Landesregierung bzw. ihrer nachgeordneten Behörden zum Thema der o. g. Modellrechnungen bzw. der Repräsentativität straßennaher Messungen nach 39. BImSchV (Abfrage über BMU, Umweltbundesamt – UBA –, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur – BMVI – und Bundeskanzleramt ausreichend)?
Zu welchen Ergebnissen führte dieser Austausch ggf., und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung auf dieser Grundlage auch im Hinblick auf Messverfahren in anderen Bundesländern?
6. Plant die Bundesregierung Schritte, um die Repräsentativität der Messungen nach 39. BImSchV, insbesondere für NO₂, zu verbessern, und wenn ja, was will sie unternehmen und wann?
7. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die o. g. Aussagen des Gutachtens des TÜV Rheinland aufgrund der Position des TÜV Rheinland in Bezug auf Emissionsquellen nach 39. BImSchV falsch, nicht sachdienlich oder nur teilweise sachdienlich sind?
8. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die dem Gutachten des TÜV Rheinland zugrundeliegenden Untersuchungen wiederholt werden müssen oder dass anderweitig eine Übereinstimmung mit der geäußerten Position der Bundesregierung hergestellt werden muss?
9. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Gutachten des TÜV Rheinland für den Straßenverkehr, insbesondere für den Verkehrsfluss in der Bundesrepublik?
10. Wie viele Kommunen mit NO₂-Grenzwertüberschreitungen würden nach Schätzung der Bundesregierung die NO₂-Grenzwerte einhalten, wenn die

Einleitung der Emissionen des Straßenverkehrs, soweit nicht ausreichend mit der Umgebungsluft vermischt, verhindert würde?

11. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Abweichungen von zuletzt gemessenen NO₂-Werten sowie anderen Daten von Messstellen, sollte ergänzend zu bestehenden Messungen Modellrechnungen wie im Land Niedersachsen in die Werte einfließen (bitte insgesamt sowie für individuelle Messstationen auflisten)?

Berlin, den 14. Oktober 2019

Christian Lindner und Fraktion

