

16.06.2020

Antrag

der Fraktion der AfD

Freispruch für den Diesel – Die Corona-Pandemie offenbart eklatante Fehler bei der Beurteilung der Schadstoffbelastung durch Stickstoffdioxid

I. Ausgangslage

Anfang des Jahres 2019 hatte Bundeskanzlerin Merkel die Nationale Akademie der Wissenschaften Leopoldina um eine naturwissenschaftliche Stellungnahme zur Luftverschmutzung in den Innenstädten gebeten. Die namhaften Wissenschaftler aus den Fachgebieten Medizin, Toxikologie, Biologie, Chemie, Epidemiologie und weiteren Disziplinen haben sich mit der Validität der Grenzwerte beschäftigt und das Verhältnis von Aufwand und Nutzen der bisherigen Schutzmaßnahmen beurteilt. Im April 2019 wurden die Ergebnisse in der Ad-hoc-Stellungnahme „Saubere Luft – Stickstoffdioxide und Feinstaub in der Atemluft: Grundlagen und Empfehlungen“ veröffentlicht.¹

Die zentralen Aussagen der deutschen Naturforscher sind dabei:

- Deutschland hat in den vergangenen Jahrzehnten erhebliche Fortschritte bei der Luftreinhaltung erzielt.
- Der EU-Grenzwerte für NO₂ von 40 µg/m³ ist „relativ streng“. Eine exakte Grenzziehung zwischen gefährlich und ungefährlich (im Sinne eines Schwellenwerts) ist unmöglich.
- Kleine Änderungen der Aufstellungsorte, die innerhalb gesetzlicher Spielräume liegen, führen zu sehr unterschiedlichen Messergebnissen.
- Eine Verbesserung der Luftqualität ist durch Fahrverbote nicht zu erwarten.

Auf der Basis des Verbandsklagerechts hat die Deutsche Umwelthilfe e.V. (DUH) gegen viele deutsche Großstädte geklagt. Sie forderte Diesel-Fahrverbote in die Luftreinhaltepläne verbindlich festzuschreiben. Zuerst für die Städte Essen, Dortmund und Bonn, später auch für die Städte Hagen, Oberhausen, Gelsenkirchen, Bielefeld, Bochum, Düren und Paderborn.

Das NRW-Umweltministerium hat sich in der Folge der Klagewelle mit der DUH auf Vergleiche geeinigt. Mit diesen Vergleichen sollten Diesel-Fahrverbote in NRW abgewendet werden. Doch trotz der Vergleiche werden verkehrsleitende Maßnahmen, wie Diesel-Fahrverbote und auch sog. „Umweltspuren“, in den Kommunen immer noch diskutiert. Teilweise sind „Umweltspuren“ schon beschlossen worden, wie beispielsweise in Düsseldorf. Gleichwohl bekannt ist, dass Umweltspuren zusätzlichen Umgehungsverkehr verursachen und die Luftqualität im gesamten Stadtgebiet verschlechtern, statt verbessern.

¹ Nationale Akademie der Wissenschaften Leopoldina (2019): Saubere Luft. Stickstoffoxide und Feinstaub in der Atemluft: Grundlagen und Empfehlungen. Halle (Saale).

Am 30. April 2020 hat das NRW-Umweltministerium eine Pressemitteilung über die Entwicklung der Messwerte für NO₂ herausgegeben. Das Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) hat darin eine gesonderte Auswertung von Luftqualitätsmessdaten für den Zeitraum vom 16. März bis zum 14. April 2020 vorgenommen. Der LANUV-Präsident kommt zum Schluss: „Die für den Verkehr typischen NO₂-Maxima am Morgen und Nachmittag sind nach wie vor erkennbar, jedoch niedriger als sonst. Weniger Verkehr führt zu niedrigeren Stickstoffdioxidwerten.“ Auch NRW-Umweltministerin Heinen-Esser versichert, dass der Kfz-Verkehr „nachweislich der maßgebliche Verursacher der Belastung“ sei und verspricht die Maßnahmenpakete zur Luftreinhaltung in den Kommunen weiter „ambitioniert“ umzusetzen.

Der kausale Zusammenhang zwischen Verkehr und der Emission von Stickstoffdioxid ist bekannt. Es stellt sich jedoch die Frage, ob während der Corona-Pandemie die Immissionswerte im gleichen Umfang gesunken sind wie das Verkehrsaufkommen. Ein Blick auf die veröffentlichten Monatsberichte zur Luftqualität des LANUV zeigen ein ganz anderes Bild der Schadstoffbelastung durch NO₂.²

So zeigt der direkte Vergleich der Monate Februar und März eine deutliche Zunahme der NO₂-Mittelwerte. 25 von 57 NO₂-Messstationen haben schlechtere NO₂-Mittelwerte registriert. 12 Messstationen blieben unverändert. Über alle Messstationen gemittelt, sind die NO₂-Mittelwerte von Februar bis März insgesamt um 19 µg/m³ gestiegen.

Noch deutlicher sind die NO₂-Mittelwerte über alle NO₂-Messstationen von März bis April mit insgesamt 73 µg/m³ gestiegen. So stieg z.B. der NO₂-Mittelwerte der Messstationen auf der Brackeler Straße in Dortmund (VDOM) von 31 µg/m³ im Februar 2020 und 37 µg/m³ im März 2020 auf 41 µg/m³ im April 2020. Damit überschritten die Messstationen während der Corona-Pandemie den strengen EU-Grenzwert von 40 µg/m³. An Hand der Ergebnisse der Luftqualitätsüberwachung ist eine Verbesserung der Luftqualität, wie von Frau Ministerin Heinen-Esser in ihrer Pressemitteilung beschrieben, nicht zu erkennen.

Der Landesbetrieb Straßen.NRW hat Zählungen an zehn ausgewählten Autobahnen durchgeführt und festgestellt, dass das Verkehrsaufkommen in NRW um knapp 30 Prozent abgenommen hat. Kurz nach der Einführung der Kontaktsperrung Anfang März 2020 betrug der Einbruch beim Verkehrsaufkommen sogar mehr als 70 Prozent.³ Auch nach einer Studie des Instituts der deutschen Wirtschaft hat der Pkw-Verkehr im bevölkerungsreichsten Bundesland in Corona-Zeiten im Vergleich zu 2018 um fast die Hälfte abgenommen.

Dieses einmalige „Verkehrsexperiment des Lebens“ belegt: Der *Corona-Effekt*, im Hinblick auf das Verkehrsaufkommen, spiegelt sich nicht die Darstellung der NO₂-Messwerte wider. Der Diesel trägt nicht in dem Maße zur Stickstoff-Immissionen an den Messstellen bei, wie es von amtlichen und nicht-amtlichen „Umweltschützern“ bislang vermutet wird. Vielmehr müssen in Zukunft auch andere Faktoren bei der Erhebung der Schadstoffbelastung berücksichtigt werden; dazu zählen vor allem Wettereffekte und Wohnungslage. Aus diesem Grund müssen die Referenzmethoden für Stickstoffdioxid überarbeitet und um die Erkenntnisse der Corona-Pandemie ergänzt werden.

² <https://www.lanuv.nrw.de/umwelt/luft/immissionen/berichte-und-trends/monatswerte>

³ <https://www.wn.de/NRW/4200108-Verkehr-Autobahn-Verkehr-nimmt-wieder-zu>

II. Der Landtag stellt fest,

- dass sich die Luftqualität in Nordrhein-Westfalen immer weiter verbessert hat, dass jedoch ein einzelner Verursacher der Schadstoffbelastung nicht ermittelt werden kann;
- dass der EU-Grenzwert für NO₂ zu niedrig angesetzt und der WHO-Luftgüteleitwert willkürlich für die Straßen übernommen wurde;
- dass selbst bei ordnungsgemäß aufgestellten Messstationen erhebliche Schwankungen bei der Datenerhebung erfolgen können;
- dass bisher nicht bekannt ist, wie hoch jeweils die örtlichen Hintergrundwerte sind;
- dass Diesel-Fahrverbote unbegründet sind;
- dass die politische Diesel-Hysterie unzählige Diesel-Besitzer lautlos enteignet und die deutsche Schlüsselindustrie massiv geschädigt hat.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf,

1. in der Fortschreibung der Luftreinhaltepläne die „Umweltspuren“ und den Rückbau von mehrspurigen Pkw-Straßen als Maßnahme zur Luftreinhaltung zu streichen;
2. sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass die EU-Richtlinie 2008/50/EG mit dem EU-weiten verbindlichen Immissionsgrenzwert für NO₂ von 40 µg/m³ revidiert und eine neue Methode zur Ermittlung der örtlichen Hintergrundbelastung entwickelt wird;
3. keine weiteren Zugeständnisse an die DUH in Form von Vergleichen zu machen und sich in allen politischen Gremien für eine schnelle Rehabilitation des Diesels einzusetzen;
4. darauf hinzuwirken, dass der DUH die Gemeinnützigkeit aberkannt, ihr das Recht zur Verbandsklage nach dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz entzogen und sie zukünftig von staatlicher Förderung ausgeschlossen wird.

Dr. Christian Blex
Markus Wagner
Andreas Keith

und Fraktion