



## Antrag

der Abgeordneten **Gerd Mannes, Franz Bergmüller, Uli Henkel, Ferdinand Mang, Dr. Ralph Müller, Josef Seidl, Markus Bayerbach, Ulrich Singer, Prof. Dr. Ingo Hahn, Katrin Ebner-Steiner, Christoph Maier, Richard Graupner, Roland Magerl** und **Fraktion (AfD)**

### **Einheitliche Messverfahren für Stickoxide durchsetzen - Fahrverbote wirksam verhindern**

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf allen Ebenen dafür einzusetzen,

1. unverzüglich klinische sowie toxikologische Studien zur Wirkung von Stickstoffdioxid in Auftrag zu geben, um der geäußerten Kritik an dem aus EU-Richtlinien übernommenen Jahresmittelgrenzwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  für  $\text{NO}_2$  seitens prominenter Toxikologen Rechnung zu tragen und diese zu überprüfen,
2. auf EU-Ebene die Erstellung umfangreicher klinischer sowie toxikologischer Studien zu erwirken, deren Ziel die Ermittlung eines rationalen Grenzwertes ist,
3. auf EU-Ebene eine Aussetzung der europäischen Luftqualitätsrichtlinie zu erwirken, bis ein entsprechendes toxikologisches Gutachten vorliegt,
4. bundesweite Vergleichbarkeit der Messergebnisse von verkehrsnahen  $\text{NO}_2$ -Messstationen herzustellen.

Hierfür sind die gemeinsamen Vorschriften in Anlage 3 der 39. Bundesimmissionschutzverordnung dergestalt zu konkretisieren, dass

- a) Messstationen 10 Meter vom Fahrbahnrand sowie 50 Meter von verkehrsreichen Kreuzungen installiert werden müssen
  - b) Luft in einem Bogen von mindestens 270 Grad bei Messstationen an der Baufluchtlinie frei strömen können muss
  - c) sich der Messeinlass der Messstationen in einer Höhe von 4 Metern über dem Boden befinden muss
  - d) der Messeinlass mindestens 3 Meter von Gebäuden, Balkonen, Bäumen und anderen Hindernissen entfernt sein muss
5. der deutschen Umwelthilfe alle Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt gestrichen werden.

### **Begründung:**

Seit Längerem werden öffentlichkeitswirksam begründete Einwände von namhaften Experten wie dem Lungenspezialisten Prof. Dr. Dieter Köhler und dem Toxikologen Prof. Dr. Helmut Greim vorgebracht, die unter anderem die Methodik epidemiologischer Studien zur Wirkung von  $\text{NO}_2$  kritisieren und darauf hinweisen, dass der Jahresmittelgrenzwert innerhalb der europäischen Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) auf WHO-Studien zurückzuführen sind, statt, wie es toxikologischer Praxis entspricht, empirische Tests

im Rahmen klinischer Studien durchzuführen. Zudem sagt die WHO-Studie „Review of evidence on health aspects of air pollution“ aus, dass toxikologische Untersuchungen zunehmend darauf hinweisen, dass auch andere Schadstoffe für einige der beobachteten nachteiligen Auswirkungen auf die Gesundheit verantwortlich sein könnten.

Die Industrienation Deutschland muss seit einiger Zeit auch miterleben, wie Diesel-Fahrer und generell Pkw-Besitzer von selbsternannten Umweltverbänden an den Pranger gestellt werden und ein öffentlicher Feldzug gegen eines der wichtigsten Fortbewegungsmittel der Deutschen stattfindet. Die Folge sind nicht nur massive finanzielle Schäden für Halter von Diesel-Fahrzeugen, sondern auch die Verteufelung des Verbrennungsmotors, von dessen Produktion nach Schätzungen des Ifo (2017) ca. 620.000 Arbeitsplätze in Deutschland abhängig sind. Daraus resultieren nicht nur massive Wertverluste für bis zu 15,2 Mio. Diesel-Fahrer, sondern auch unzumutbare Einschnitte in die individuelle Freiheit der Pkw-Halter, da sie wie beispielsweise in Hamburg und Essen nicht mehr in die Innenstadt einfahren dürfen, wenn sie nicht die entsprechende Abgasnorm erfüllen. Gerade für schwächere Einkommenschichten stellt dies einen massiven Eingriff dar, da diese nicht die Möglichkeit besitzen, je nach politischer Großwetterlage ihre Pkw umrüsten zu lassen, oder ein neues Fahrzeug zu kaufen.

Leider erleben wir, dass die Auswahl der Standorte der Messstationen den Landesregierungen der politischen Einflussnahme unterliegt und diese aus ideologischen Gesichtspunkten Messstationen derart positionieren, dass die Messergebnisse möglichst hoch ausfallen. Somit werden Fahrverbote nicht aufgrund robuster Daten verhängt, sondern als politisches Instrument durch interessierte Parteien eingesetzt. Die Folgen dieser Praxis sind enorm und für die Industrienation Deutschland außerordentlich schädlich. Es besteht dringender Handlungsbedarf seitens der Bundesregierung, die dafür Sorge tragen muss, dass einheitliche und nachvollziehbare Kriterien bei der Auswahl der Standorte der Messstationen gelten.

Da EU-Richtlinien lediglich Intervalle als Kriterium für die Positionierung von Messstationen angeben ist davon auszugehen, dass die EU die Immissionsbelastung innerhalb der vorgegebenen Intervalle als gleichwertig betrachtet und den Mitgliedstaaten konkrete Abstände selbst überlässt. Von dieser Möglichkeit ist angesichts der Versäumnisse früherer Bundesregierungen und der daraus folgenden steigenden Zahl unzumutbarer Durchfahrverbote für Dieselfahrverbote umgehend Gebrauch zu machen.

Maßgeblich verantwortlich für die steigende Zahl freiheitsfeindlicher Durchfahrverbote ist der „gemeinnützige“ und klageberechtigte Umweltverein Deutsche Umwelthilfe, die trotz ihrer auffällig geringen Mitgliederzahl ihrem Jahresbericht zu Folge im Jahr 2017 einen Umsatz von 8,1 Mio. Euro erzielen konnte. Die Deutsche Umwelthilfe ist aber durch ihre für sich selbst außerordentlich einträgliche Abmahnpraxis und privater Finanzierung durch direkte und indirekte Profiteure von Fahrverboten wie ausländischen Konkurrenten der deutschen Autoindustrie, mehr als Vertreter von Partikularinteressen sowie als profitorientiertes Unternehmen, denn als gemeinnütziger Umweltverein einzustufen.