

Antrag

der AfD-Fraktion

Thema: **Dieseldebatte in Sachsen offen führen**

Der Landtag möge beschließen:

I. Der Landtag stellt fest,

1. die Automobilindustrie in Sachsen mit ihren rund 780 Zulieferern und insgesamt 95.000 Beschäftigten ist ein bedeutender Standortfaktor. Dieser Faktor ist aufgrund des Dieselskandals und der aufgeheizten politischen Debatte in Gefahr.
2. Die bislang beschlossenen Forderungen in der Abschlusserklärung des „Nationalen Forum Diesel“ gehen teilweise auch zu Lasten deutscher Verbraucher sowie kleiner und mittelständischer Unternehmen (KMUs).
3. Eine Gesundheitsgefährdung geht nicht nur von Stickoxiden aus. Die Reduktion der Diskussion darauf ist deshalb falsch und gefährlich.
4. Zur Bewertung der Außenluft muss immer ein Konvolut mehrerer Schadstoffe gleichzeitig betrachtet werden, insbesondere beim Stickoxid darf die Messung nicht allein auf dem Stickstoffdioxid beruhen.
5. Derzeit geltende Mess- und Grenzwerte für verkehrsbezogene Emissionen in Sachsen, Deutschland und der Europäischen Union rufen häufig verfälschte Rückschlüsse in Bezug auf die Gefährlichkeit von Verkehrsabgasen hervor.

Dresden,



Unterzeichner: Jörg Urban
Datum: 23.08.2017

II. Die Staatsregierung wird aufgefordert zu berichten,

1. wie weit die Diskussionen im sächsischen Kabinett zu den in Punkt III.3.a. bis III.3.d. genannten Themen fortgeschritten ist und welche konkreten Positionen dazu vorliegen.
2. was sie in Zusammenhang mit der „Dieselaffäre“ im Hinblick auf den Erhalt von Standorten, Arbeitsplätzen und der Schadensabwendung für die sächsische Automobilindustrie unternommen hat.
3. wie viele der 30 Messstationen von Annaberg-Buchholz bis Zwickau-Werdauer Straße den Standort-Anforderungen entsprechend den folgenden Kriterien der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung genügen wonach insbesondere:
„Probenahmestellen für den Verkehr
 - *in Bezug auf alle Schadstoffe mindestens 25 m von großen Kreuzungen und mindestens 4 m von der Mitte des nächstgelegenen Fahrstreifens entfernt sein sollen,*
 - *für Stickstoffdioxid- und Kohlenmonoxid-Messungen höchstens 5 m vom Fahrbahnrand entfernt sein sollen“.*
4. inwieweit und wie häufig sie seit Beginn der Legislaturperiode Regierungserklärungen, Stellungnahmen der Staatsminister oder sonstige offizielle Dokumente an Unternehmen, an denen sie beteiligt ist, zur Vorlage gegeben hat bzw. solche Dokumente von diesen Unternehmen abändern oder gegenlesen lassen hat.

III. Die Staatsregierung wird aufgefordert,

1. den Einfluss auf die Gesundheit der Bevölkerung von verkehrsbedingten NO_x-Emissionen im Kontext des Emissionsmixes wissenschaftlich ermitteln zu lassen.
2. die verkehrsspezifischen Emissionsgrenzwerte und Messverfahren auf den Prüfstand zu stellen und insbesondere ihre Eignung in Bezug zur Wirkung auf die menschliche Gesundheit unter wissenschaftlichen Gesichtspunkten neu bewerten zu lassen.
3. bis zum Vorliegen der aktuellen Bewertungen der Forderungen zu den Punkten III. 1. und III. 2., sich auf Bundes- und EU-Ebene dafür einzusetzen, keine weiteren restriktiven Maßnahmen einzuführen, welche Besitzer von Dieselfahrzeugen beeinträchtigen, benachteiligen oder weiter einschränken. Hierzu sich insbesondere dafür einzusetzen, dass:
 - a. das Dieselprivileg erhalten bleibt,
 - b. die Einführung einer E-Auto- und anderer in diesem Zusammenhang stehenden Quoten verhindert wird,
 - c. Dieselverbotszonen nicht eingeführt werden,
 - d. keine Fristen zur Abschaffung von Diesel- oder Verbrennungsmotoren in Kraft treten.
4. sich auf Bundesebene und im Bundesrat für eine technologieoffene Debatte über die Zukunft sämtlicher Antriebstechnologien einzusetzen.

Begründung

Zu I.1.

Die Beschäftigten- und Unternehmenszahlen am Automobilstandort Sachsen sprechen für sich. Eine politische Profilierung auf Kosten der Automobilindustrie würde nicht nur zu einer hohen Zahl von Arbeitsplatzverlusten, sondern in Folge dessen auch zu Steuermindereinnahmen sowie zum Verlust von anerkannter „Ingenieurskunst“ führen.

Zu I.2.

Forderungen in der Abschlusserklärung des „Nationalen Forum Diesel“ nach denen beispielsweise die Hersteller mit eigenfinanzierten wettbewerblichen Maßnahmen (z.B. „Umstiegsprämien“) Anreize für den Wechsel von Dieselfahrzeugen älterer Standards als Euro 5 auf Fahrzeuge mit modernster Abgasnachbehandlung oder E-Fahrzeuge schaffen, sind in ihrem Nutzen für die Gesundheit wissenschaftlich nicht belegt. Die Verkürzung der Produktnutzungsdauer widerspricht zudem Umweltgesichtspunkten. Eine längere Produktnutzung schont endliche sowie energieintensive Ressourcen. Künstlich geförderte Nachfrage nach neuen Produkten, bewirkt genau das Gegenteil. Bei der Forderung nach „Umstiegsprämien“ bleibt ferner unberücksichtigt, dass gerade Pendler sowie KMUs, die häufig Dieselfahrzeuge nutzen, die Last der über die „Umstiegsprämie“ hinausgehenden Kosten selbstständig tragen müssen.

Zu I.3.

Stickoxide als alleiniges Übel der Schadstoffbelastung der Außenluft zu betrachten ist falsch. Gesundheitsgefahren gehen bspw. ebenso von den bisher wenig beachteten ultrafeinen Feinstäuben aus. Ebenso werden Wechselwirkungen der Schadstoffe untereinander zu wenig betrachtet. Aus Gasen entstehen sekundäre Feinstäube, die meist sehr fein sind und zu erheblichen gesundheitlichen Belastungen führen.

Zu I.4.

Das Stickstoffdioxid (NO₂) wird als Indikator für die Höhe der Stickoxidemissionen (NO_x) herangezogen. Bei der Festlegung der Grenzwerthöhe für NO₂ in der Außenluft orientierte sich der Gesetzgeber an WHO-Empfehlungen und Kohortenstudien aus den USA der 1990er Jahre. Die konkreten Situationen können sich jedoch von Land zu Land massiv unterscheiden, sodass diese dort ermittelten Grenzwerte nicht unmittelbar übertragbar sind. Zudem besteht breiter Konsens, dass mit der alleinigen Fokussierung auf das NO₂ nicht auf gesundheitliche Auswirkungen des Gesamtemissionsgemisches vom Straßenverkehr geschlossen werden kann.

In den aktuellen Übersichtsarbeiten der WHO¹ und EPA² aus den Jahren 2015 und 2016 ist noch immer keine Bewertung der gesundheitlichen Auswirkungen des Gesamtemissionsmixes erfolgt, eine Durchführung wird jedoch selbst dort empfohlen.

Zu I.5.

Für Feinstaubbelastungen sind die wissenschaftlichen Erkenntnisse weiter als die Grenzwertfestsetzungen. Die Gesundheitsgefahr für den Feinstaub geht vor allem von sehr kleinen Partikeln (PM_{0,1}) aus.³ Derzeitige Grenzwerte orientieren sich an der Partikelmasse, nicht an deren Größe oder Anzahl. Für diese ultrafeinen Partikel gibt es keine gesonderten Grenzwerte. Diese Partikel sind aufgrund ihrer geringen Masse zudem nur wenig in den bestehenden Grenzwerten berücksichtigt. Die Interpretation dieser

¹ http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0013/301720/Evidence-future-update-AQGs-mtg-report-Bonn-sept-oct-15.pdf?ua=1.

² <https://www.epa.gov/isa/integrated-science-assessment-isa-nitrogen-dioxide-health-criteria>.

³ https://www.lanuv.nrw.de/fileadmin/lanuv/gesundheit/schadstoffe/gesundheitliche_wirkungen.pdf.

unzulänglichen und lückenhaften Messwerte bezüglich der gesundheitlichen Auswirkungen ist somit nur bedingt möglich. Bei der Interpretation der Messwerte sowie der Ableitung von entsprechenden Maßnahmen müssen zudem äußere Einflüsse, wie Wetterdaten, oder weitere Emissionsquellen berücksichtigt werden. Bei vollständiger Betrachtung sind daher nicht nur einseitig verkehrsbezogene Maßnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastung angezeigt.

Zu II.1.

Seit dem Bekanntwerden des Abgasskandals in der Öffentlichkeit wurden medial „Ideen“ von Mandatsträgern und Behördenvertretern zur Abschaffung des Dieselpatents, der Einführung einer E-Auto-Quote, Dieserverbotzonen sowie Fristen zur Abschaffung von Diesel- und Verbrennungsmotoren, geäußert. Der Berichtsteil dient dazu, die Position der Staatsregierung zu diesen verbraucherschädigenden Maßnahmen zu evaluieren, um weiteres politisches Handeln aus dieser Position abzuleiten sowie den Verbraucher darüber informieren zu können.

Zu II.2.

Wie unter Ziffer I.1. ausgeführt, ist die Automobilindustrie ein bedeutender Standortfaktor in Sachsen. Die Staatsregierung wird aufgefordert, zu berichten, was sie im Zuge der „Dieselaffäre“ zum Erhalt dieses Standortes unternommen hat.

Zu II.3

Ausschließlich aus validen Messungen können wissenschaftlich fundierte Maßnahmen abgeleitet werden. Valide Messungen ergeben sich aus der Einhaltung der Standortanforderungen der Messstationen. Nach stichprobenartigen Ortsbegehungen sowie digitalen Auswertungen, bestehen erhebliche Zweifel daran.

Zu II.4.

Ziel des Antragspunktes ist es, zu überprüfen, inwieweit eine neue Verantwortungskultur, wie sie in der Abschlusserklärung zum „Nationalen Forum Diesel“ für die Automobilindustrie eingefordert wird, für staatliches Handeln gegeben und geboten ist.

Zu III. 1 und 2.

In den Anhörungen des 5. Bundestagsuntersuchungsausschusses bestand bei den geladenen Sachverständigen keine Einigkeit, wie die Wirkung von Stickoxiden aus Dieselabgasen auf die Gesundheit der Bevölkerung zu beurteilen sei. Der Sachverständige Prof. Dr. Greim führte sinngemäß aus, dass es sich beim NO₂, einem Messwert zur Luftreinheit, um einen Marker für das Gesamtgemisch handle. Das Gesamtgemisch bestehe aus tausenden von Stoffen, sodass es praktisch gar nicht nachgewiesen sei, ob dem NO₂ oder dem Gesamtgemisch die Auswirkungen auf die Gesundheit zugerechnet werden müssten.⁴ Der Sachverständige der deutschen Umwelthilfe konnte keine direkten Belege für eine ausschließliche Kausalität zwischen den Emissionsbelastungen durch Stickstoffoxide und der von ihm angegebenen Zahl von diesbezüglichen Todesfällen benennen. Er sagte, dass im Einzelfall der Zusammenhang von Todesfällen aufgrund von durch Dieselfahrzeugen emittiertem NO₂ nicht belegbar sei.⁵

⁴ <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/129/1812900.pdf> (Seite 166).

⁵ <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/129/1812900.pdf> (Seite 169).

Nach diesen Erkenntnissen müssen die Emissionsgrenzwerte überprüft werden. Die Auswahl der Indikatoren sowie deren Höhe werden in Bezug zur Wirkung auf die menschliche Gesundheit neu gestaltet.

Zu III. 3.

Maßnahmen zur Reduktion der Luftbelastung sollten wissenschaftlich begründet und zielgenau ausgewählt werden. Ad hoc Maßnahmen, wie die genannten, sind weder wissenschaftlich begründet noch nach derzeitigem Stand angemessen. Erst wenn die Wirkung von Stickoxiden im Verhältnis zu den Verkehrsemissionen im Gesamten auf die menschliche Gesundheit nachgewiesen ist, können die Luftreinheit bezweifelt und Maßnahmen abgeleitet werden.

Zu III 4.

Einseitige E-Auto-Quoten sind in der Gesamtbetrachtung innovationsfeindlich und somit in Hinblick auf saubere Antriebstechnologien nicht zielführend. E-Autos weisen eine schlechte Umweltbilanz⁶ auf, emittieren nur geringfügig weniger Schadstoffe und die Rohstoffgewinnung für die Batterien erfolgt unter mangelhaften Umwelt-, Arbeits- und Kinderschutzstandards.

6