



Wortprotokoll der 50. Sitzung

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz

Berlin, den 27. September 2023, 11:00 Uhr
Paul-Löbe-Haus, E.700

Vorsitz: Harald Ebner, MdB

Tagesordnung - Öffentliche Anhörung

Einzigster Tagesordnungspunkt

Seite 4

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

Stellungnahme des Deutschen Bundestages nach Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes zu den Verhandlungen über einen Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Luftqualität und saubere Luft für Europa

BT-Drucksache 20/7354

Hierzu wurde/wird verteilt:

20(16)197-A Stellungnahme
20(16)197-B Stellungnahme
20(16)197-C Stellungnahme
20(16)197-D Stellungnahme
20(16)197-E Stellungnahme
20(16)197-F Stellungnahme
20(16)197-G Stellungnahme
20(16)197-H Stellungnahme
20(16)197-I Stellungnahme
20(16)197-J Stellungnahme
20(16)197-K Stellungnahme

Federführend:

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

Mitberatend:

Wirtschaftsausschuss
Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
Ausschuss für Gesundheit
Verkehrsausschuss
Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und
Kommunen

Berichterstatter/in:

Abg. Daniel Rinkert [SPD]
Abg. Anja Karliczek [CDU/CSU]
Abg. Dr. Armin Grau [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]
Abg. Nils Gründer [FDP]
Abg. Andreas Bleck [AfD]
Abg. Amira Mohamed Ali [DIE LINKE.]



Liste der Sachverständigen

Dr. Christine Wilcken¹

Deutscher Städtetag

Emma Bud^{Fehler! Textmarke nicht definiert.}

ClientEarth gGmbH

Prof. Dr. Annette Peters²

Helmholtz Zentrum München

Dr. Puya Raad^{Fehler! Textmarke nicht definiert.}

Thyssenkrupp Steel Europe AG

Hauke Dierks³

Deutsche Industrie- und Handelskammer (DIHK)

Peter Müller-Baum^{Fehler! Textmarke nicht definiert.}

Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V. (VDMA)

Dr. Gerhard Scheuch^{Fehler! Textmarke nicht definiert.}

Einzelverständiger

Prof. Dr. med. Barbara Hoffmann⁴

Institut für Arbeits-, Sozial- und Umweltmedizin der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf

Anette Giersch⁵

Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)

Martin Schraag⁶

Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit e. V.

Dorothee Saar⁷

Deutsche Umwelthilfe e. V. (DUH)

¹ Die Vertreter der kommunalen Spitzenverbände sind gemäß § 69 a Absatz 2 GO-BT eingeladen.

² Auf Vorschlag der Fraktion der SPD zur öffentlichen Anhörung eingeladen.

³ Auf Vorschlag der Fraktion der CDU/CSU zur öffentlichen Anhörung eingeladen.

⁴ Auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zur öffentlichen Anhörung eingeladen.

⁵ Auf Vorschlag der Fraktion der FDP zur öffentlichen Anhörung eingeladen.

⁶ Auf Vorschlag der Fraktion der AfD zur öffentlichen Anhörung eingeladen.

⁷ Auf Vorschlag der Fraktion DIE LINKE. zur öffentlichen Anhörung eingeladen.



Mitglieder des Ausschusses

Fraktion	Ordentliche Mitglieder	Stellvertretende Mitglieder
SPD	Berghahn, Jürgen Blankenburg, Jakob Echeverria, Axel Heselhaus, Nadine Kersten, Dr. Franziska Kleebank, Helmut Kreiser, Dunja Rinkert, Daniel Schneider, Daniel Seitzl, Dr. Lina Thews, Michael Träger, Carsten	Baldy, Daniel Kassautzki, Anna Lehmann, Sylvia Mackensen-Geis, Isabel Miersch, Dr. Matthias Oehl, Lennard Schrodi, Michael Vontz, Emily Zschau, Katrin
CDU/CSU	Damerow, Astrid Engelhard, Alexander Grundmann, Oliver Hirte, Christian Karliczek, Anja Mack, Klaus Mayer-Lay, Volker Simon, Björn Weisgerber, Dr. Anja Wiener, Dr. Klaus	Bilger, Steffen Brehmer, Heike Feiler, Uwe Gebhart, Dr. Thomas Gramling, Fabian Kießling, Michael Reichel, Dr. Markus Stracke, Stephan Thies, Hans-Jürgen
BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN	Ebner, Harald Ganserer, Tessa Gesenhues, Dr. Jan-Niclas Grau, Dr. Armin Heitmann, Linda Rößner, Tabea	Bär, Karl Fester, Emilia Herrmann, Bernhard Nestle, Dr. Ingrid Schmidt, Stefan Verlinden, Dr. Julia
FDP	Al-Halak, Muhanad Gründer, Nils Harzer, Ulrike in der Beek, Olaf Skudelny, Judith	Busen, Karlheinz Hocker, Dr. Gero Clemens Konrad, Carina Seiter, Dr. Stephan Willkomm, Katharina
AfD	Bleck, Andreas Braun, Jürgen Ehrhorn, Thomas Kraft, Dr. Rainer	Bystron, Petr Frömming, Dr. Götz Hilse, Karsten Nolte, Jan Ralf
DIE LINKE.	Lenkert, Ralph Mohamed Ali, Amira	Pellmann, Sören Thomas Lutze

* Die unterschriebenen Anwesenheitslisten sowie die Liste der Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Video-/Telefonkonferenz werden dem Originalprotokoll beigelegt und sind während der laufenden und der darauffolgenden Wahlperiode im Sekretariat des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz und danach im Archiv des Deutschen Bundestages einsehbar.



Beginn der Sitzung: 11 Uhr

Einziger Tagesordnungspunkt

Antrag der Fraktion der CDU/CSU

**Stellungnahme des Deutschen Bundestages nach
Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes zu den
Verhandlungen über einen Vorschlag für eine
Richtlinie des Europäischen Parlaments und des
Rates über Luftqualität und saubere Luft für
Europa**

BT-Drucksache 20/7354

Vorsitzender: Sehr geehrte Damen und Herren,
ich darf jetzt alle bitten, die nicht berechtigt sind,
hier zu fotografieren, das auch einzustellen.

Hiermit eröffne ich die 50. Sitzung des
Ausschusses für Umwelt, Naturschutz, nukleare
Sicherheit und Verbraucherschutz. In der
heutigen öffentlichen Anhörung befassen wir uns
mit dem Antrag der Fraktion der CDU/CSU,
Stellungnahme des Deutschen Bundestages nach
Artikel 23 Absatz 3 des Grundgesetzes zu den
Verhandlungen über einen Vorschlag für eine
Richtlinie des Europäischen Parlaments und des
Rates über Luftqualität und saubere Luft für
Europa, auf der Bundestagsdrucksachennummer
20/7354. Ich begrüße alle Teilnehmerinnen und
Teilnehmer dieser öffentlichen Anhörung hier im
Saal und auch über Webex. An meiner Seite
begrüße ich die Parlamentarische Staatssekretärin
Frau Dr. Bettina Hoffmann aus dem BMUV.

Allgemeine Anmerkungen: Wie üblich weise ich
auf das Fotografierverbot im Sitzungssaal hin, das
auch für öffentliche Anhörungen gilt. Eine
Ausnahme von diesem Fotografierverbot bildet
die angemeldete und von den Obleuten erlaubte
Langzeitbelichtung mit einer Lochkamera – es
handelt sich um eine Blechdose auf einem Stativ
oben auf der Tribüne – im Rahmen eines
Kunstprojektes. Die Fotografin Angelika
Kohlmeier hat schon mehrere Ausschusssitzungen
und Fraktionssitzungen mit dieser Technik
begleitet. Ich darf Sie beruhigen: Personen,
Gesichter oder Details der Sitzung werden nicht
zu erkennen sein, zumindest dann nicht, wenn
Sie sich bewegen. Wenn Sie jetzt zwei Stunden
starr und unbeweglich sitzen, dann kann es schon
sein, dass Sie erkennbar sind. Die Bilder werden

in der Mitte des Jahres 2025 im Willy-Brandt-
Haus zu sehen sein. Mit Blick auf die Tribüne
begrüße ich auch Besucherinnen und Besucher
hier im Saal und darf an dieser Stelle auch darum
bitten, Nebengeräusche zu vermeiden, auch nicht
vom Fotografierverbot abzuweichen und auch
unseren sonstigen Regeln zu folgen.

Die Fraktion DIE LINKE. hat mitgeteilt, dass der
Abg. Victor Perli für diese Sitzung aus dem
Ausschuss austritt. Es tritt für die 50. Sitzung der
Abg. Thomas Lutze als Stellvertreter ein. Die
Sitzung heute wird aufgezeichnet und am
morgigen Tag von 11 Uhr bis 13 Uhr im
Parlamentsfernsehen auf Kanal drei übertragen.
Anschließend wird die Aufzeichnung auch in der
Mediathek verfügbar sein.

Jetzt darf ich ganz herzlich unsere
Sachverständigen begrüßen. Ich darf Sie aber auf
jeden Fall vorab auch noch mal auf Technik
aufmerksam machen. Bitte achten Sie darauf, dass
Ihre Tischmikrofone erst dann eingeschaltet sind,
wenn Sie reden und Sie dann auch wieder
ausgeschaltet sind, wenn Sie fertig sind. Wir
haben hier eine mikrofontesteuerte Kamera, die
bei der Aufzeichnung sonst ein bisschen verrückt
wird, wenn sie nicht weiß, wen sie denn
eigentlich ins Visier nehmen soll.

Ich möchte die Sachverständigen einleitend kurz
vorstellen. Wir haben hier im Saal fast alle: Frau
Dr. Wilcken vom Deutschen Städtetag, Frau Emma
Bud von ClientEarth, Frau Prof. Dr. Annette Peters
vom Helmholtz Zentrum in München, Herrn Dr.
Puya Raad von ThyssenKrupp Steel Europe, Herrn
Hauke Dierks von der Deutschen Industrie- und
Handelskammer, Herr Peter Müller-Baum ist noch
verspätet. Wir hoffen, dass er zügig zu uns stößt
und uns dann auch seinen Sachverstand kund-
geben kann. Ganz rechts außen sitzt Herr Dr.
Gerhard Scheuch als Einzelsachverständiger. Wir
haben hier Frau Prof. Dr. Barbara Hoffmann von
der Heinrich-Heine-Universität in Düsseldorf,
Frau Annette Giersch vom Bundesverband der
Deutschen Industrie. Viele sind hier häufige
Gäste. Per Webex zugeschaltet ist Herr Martin
Schraag von einer Gesellschaft für Fortschritt in
Freiheit und hier im Saal haben wir Frau
Dorothee Saar von der Deutschen Umwelthilfe.
Ihnen allen ein herzlich Willkommen!



Soweit die Sachverständigen im Vorfeld der Sitzung Stellungnahmen eingereicht haben, wurden Ihnen diese als Ausschussdrucksachen unter den Nummern 20(16)197-A bis 20(16)197-K übermittelt. Von der Sitzung soll ein Wortprotokoll angefertigt werden. Ich sehe da keinen Widerspruch, dann haben wir das so beschlossen.

Zunächst werden die Sachverständigen um ein einleitendes Statement à drei Minuten gebeten. Anschließend beginnen wir mit den Diskussionsrunden. Jede der sechs Fraktionen erhält je Runde fünf Minuten Zeit, die sowohl für Frage als auch für Antwort gelten. Es ist sinnvoll, dass Sie da auf die Zeit achten, insbesondere wenn Fragen geteilt werden. Wie Sie das aber machen, bleibt Ihnen überlassen. Es ist immer hilfreich, wenn bei der Fragestellung bereits die Befragten adressiert werden. Dann funktioniert es meistens ganz gut. Ich hoffe, wir kommen zu drei Runden. Je nach Zeitverlauf werden wir bei der dritten Runde vielleicht die Redezeit beschränken müssen, sodass wir pünktlich zum Ende kommen können. Die vorgesehene Reihenfolge der Statements entspricht der Reihenfolge auf der Liste und so werde ich Sie jetzt auch aufrufen. Kleiner Hinweis: Wir haben im Saal oben in diesem Würfel die Zeit mitlaufen, da können Sie sehen, wie viel von Ihren drei Minuten noch übrig ist. Und ich gebe Ihnen dann auch noch einen Hinweis, sollte es da knapp werden. Wir beginnen mit der Frau Dr. Wilcken vom Deutschen Städtetag. Bitte schön!

Dr. Christine Wilcken (Deutscher Städtetag): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren Abgeordnete, vielen Dank für die Möglichkeit, hier heute zu sprechen! Saubere Luft ist lebenswichtig für die Gesundheit in den Städten und auch für die Umwelt. Das ist klar. Die Städte in ganz Deutschland haben in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen. Sie haben Tempolimits auf den Weg gebracht, begrenzte Fahrspuren, Luftschneisen, Rad- und Verkehrswege ausgebaut. Und an vielen Stellen ist es gelungen, auch die Schadstoffe einzuhalten – die jetzt gültigen Schadstoffe. Und flächendeckend werden nahezu auch die Grenzwerte eingehalten. Wir wollen den Gesundheitsschutz – das ist klar – und wir halten auch die Anpassung der Luftqualitätsrichtlinie für

grundsätzlich richtig, aber wir haben auch gesehen, dass die Maßnahmen, die auf kommunaler Ebene getroffen werden können, auch Grenzen haben. Viele Kommunen haben erhebliche Hintergrundbelastungen und die Möglichkeiten, hierauf Einfluss zu nehmen, die sind weitestgehend auch ausgeschöpft. Und deswegen sind uns drei Punkte ganz zentral. Alle Sektoren müssen in den Blick genommen werden: Die Industrie, die Landwirtschaft, die Energieversorgung und der Verkehr. Und sie müssen da ihre Hebel in Bewegung setzen, damit die Schadstoffemissionen dort begrenzt werden, denn sie tragen einen erheblichen Teil der Luftverschmutzung bei und die Schadstoffe lassen sich am besten an der Quelle direkt vermeiden. Deswegen brauchen wir nicht nur strengere Grenzwerte bei den Immissionen, sondern eben auch bei den reduzierten Emissionen. Deswegen sehen wir auch Debatten wie der Euro-7 kritisch, weil wir brauchen diese Hebel dort und es macht keinen Sinn, an nur einer Ecke zu schrauben. Wir haben einen zweiten Punkt, der uns wichtig ist, weil wir die Sorge haben, dass die Verantwortung bei den Städten abgeladen wird, nämlich, wenn das Zusammenspiel dieser Dinge und dieses Rahmens nicht funktioniert und dazu dann noch Individualklagerechte oder Sammelklagerechte eingeführt werden. Dann besteht die große Sorge, dass wir hier erneut mit Klagen rechnen müssen und dem auch ausgesetzt sind. Und weil wir eben mit den Hintergrundbelastungen jetzt die vorgeschlagenen Werte vom Europäischen Parlament für 2030 und 2035 auch schon überschreiten, wird es wieder eine Welle geben, wo wir in den Grenzwerten sind. Ein dritter Punkt ist uns wichtig: Schadstoffemissionen entstehen nicht nur – es ist nicht nur eine Frage von *Hotspots*, es ist eine Frage von örtlichen und überörtlichen Begebenheiten: Tallage spielt eine Rolle, Flusslage spielt eine Rolle, Schiffsverkehr bringt hohe Emission. Und deswegen ist uns wichtig, dass ein ganzheitlicher Blick Eingang in die Grenzwertbestimmung findet. Also wir brauchen einen Rahmen, der sagt, klimatische Bedingungen und überörtliche Begebenheiten müssen berücksichtigt werden. Und letzter Punkt: Wenn Grenzwerte gerissen werden, dann ist ein Zusammenspiel von Ländern und Bund nötig, um auch Hilfestellungen für den Weg aus



den überschrittenen Grenzwerten zu leisten.
Danke schön!

Vorsitzender: Danke schön, Frau Dr. Wilcken!
Und die Nächste ist Frau Emma Bud für
ClientEarth!

Emma Bud (ClientEarth gGmbH): Vielen Dank,
Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Abgeordnete!
Gerne äußere ich mich im Namen der
Umweltrechtsorganisation ClientEarth. Wie Sie
vielleicht hören, ist Deutsch nicht meine
Muttersprache. Ich entschuldige mich im Voraus,
wenn ich Sprachfehler machen sollte.

Luftverschmutzung ist die weltweit größte
umweltbedingte Gesundheitsbedrohung. Jedes
Jahr führt sie zu sieben Millionen frühzeitigen
Todesfällen auf der ganzen Welt. Deutschland ist
von diesen Auswirkungen nicht ausgenommen. In
Deutschland wurden im Jahr 2020 umgerechnet
28.900 frühzeitige Todesfälle mit der Belastung
durch Feinstaub in Verbindung gebracht, während
im selben Jahr die Belastung durch
Stickstoffdioxid zu zusätzlichen 10.000
vorzeitigen Todesfällen geführt hat. Es handelt
sich um eine wahrhaftige Krise, die ernst
genommen werden muss. Im Hinblick auf diese
schwerwiegenden Folgen ist es notwendig, dass
unsere Gesetzgeber sich mit diesem Thema
auseinandersetzen. Die gegenwärtige
Luftqualitätsrichtlinie ist im Jahr 2008 in der
Europäischen Union in Kraft getreten und hat
seitdem zu erheblichen Verbesserungen unserer
Luftqualität geführt. Zum Beispiel ist zwischen
2011 und 2020 die durchschnittliche
Feinstaubkonzentration in Deutschland um die
Hälfte und die Stickstoffdioxidkonzentration um
ein Drittel gesunken. Diese Zahlen zeigen, dass
Gesetze funktionieren. Ein ambitionierter
Rechtsrahmen führt dazu, dass wirksame
Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung
getroffen werden. Die Folge dessen ist, dass
deutsche Bürgerinnen und Bürger heutzutage Luft
einatmen, die bemerkenswert sauberer ist, als sie
es vor einem Jahrzehnt war. Leider reicht dies
trotzdem nicht aus. Seit der Einführung der
gegenwärtigen Rechtsvorschriften haben mehr
und mehr Studien die negativen Auswirkungen
der Luftverschmutzung hervor. Folglich hat die
Weltgesundheitsorganisation (WHO) ihre
Empfehlungen zu den gesundheitlichen Folgen
der Luftverschmutzung aktualisiert und im

September 2021 neue Luftleitlinien veröffentlicht.
Diese ließen erkennen, dass bereits geringere
Schadstoffkonzentrationen als vorher
angenommen, negative Auswirkungen auf die
menschliche Gesundheit haben. Die neuen
Empfehlungen der WHO zeigen, dass die aktuelle
Luftqualitätsrichtlinie nicht mehr ausreicht, um
ihren Zweck zu erfüllen. Eine Überarbeitung der
Luftqualitätsnormen ist jetzt notwendig, um diese
Entwicklung zu berücksichtigen und die
gesundheitliche Belastung der Bevölkerung durch
Luftverschmutzung zu bekämpfen. Wenn die
heute geltende Richtlinie zu einer solchen
Verbesserung der Gesundheit der deutschen
Bevölkerung geführt hat, so können wir hoffen,
dass die zukünftige Fassung dasselbe tun wird.
Aber um das sicherzustellen, brauchen wir einen
Rechtsrahmen, der die wissenschaftlichen
Kenntnisse berücksichtigt. Dafür brauchen wir die
Ambition und den Einsatz der deutschen
Gesetzgeber. Sie haben eine einmalige
Möglichkeit, die Bürgerinnen und Bürger
Deutschlands und ganz Europas zu schützen. Wir
bitten Sie, diese Möglichkeit zu ergreifen. Danke
schön!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank, Frau Bud.
Als nächstes Frau Prof. Dr. Peters. Bitte schön!

Prof. Dr. Annette Peters (Helmholtz Zentrum
München): Herr Vorsitzender! Meine lieben
Abgeordneten! Die Novellierung der Grenzwerte
ist eine längst überfällige politische Maßnahme
aus Sicht der Gesundheitswissenschaft und ich
würde gerne die Frage beantworten: Hat sich die
wissenschaftliche Evidenz seit den Empfehlungen
der Weltgesundheitsorganisation weiter erhärtet?
Und die Antwort ist: Ja! Insbesondere, weil wir
weitere große Studien aus Europa und
Nordamerika haben, die eben in diesem niedrigen
Konzentrationsbereich den Zusammenhang
belegen. Und was ist das Neue an diesen Studien?
Zum einen nutzen sie gut charakterisierte
Kohorten mit den neuesten biomedizinischen
Tools und schauen sich auch individuelle
Faktoren an. Außerdem schließen sie in
administrativen Kohorten alle Teilnehmenden der
Bevölkerung ein und können so mit Hilfe von
einer verbesserten Expositionscharakterisierung
durch maschinelles Lernen eben diese Befunde,
auf denen die Empfehlungen der WHO beruhen,
weiter erhärten. Sie verwenden inzwischen



unterschiedliche methodische Ansätze und auch da gab es große wissenschaftliche Fortschritte. Wir wissen heute, dass die Schadstoffe nicht nur auf die Lunge wirken, sondern auch auf das Herz, auf den Stoffwechsel, dass sie neurodegenerative Erkrankungen befördern können, dass sie Krebs auslösen oder dazu beitragen können, sie haben Wirkungen in der Schwangerschaft und auf die frühkindliche Entwicklung und nicht nur auf die Lunge, sondern auch auf die kognitive Entwicklung. Und ein weiterer ganz wichtiger Punkt aus wissenschaftlicher Sicht ist, dass wir inzwischen die Auswirkungen des Klimawandels auch in Deutschland klar sehen. Wir haben vermehrt Todesfälle an Tagen mit hoher Hitzebelastung und wir sehen auch klar, dass sich bei hohen Luftfahrtschadstoffkonzentrationen die Hitze noch mal deutlich stärker auswirkt. Und wenn man das zusammennimmt, dann sind die Beschlüsse des Europäischen Parlaments durch die neuen Erkenntnisse sehr gut gestützt und sind in der Tat sehr, sehr wichtige Maßnahmen, um den Gesundheitsschutz in Deutschland und in Europa voranzubringen. Und aus meiner Sicht ist es zudem wichtig, dass, wenn es eine Stellungnahme des Bundestages gibt, da der Schutz der Gesundheit auch hervorgehoben wird und die dazu notwendigen Maßnahmen eben auch voll umfänglich dargestellt werden, gemeinsam auch mit all den Schwierigkeiten, die wir natürlich auch haben, diese Grenzwerte dann in Zukunft umzusetzen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank! Und wir kommen zu Herrn Dr. Raad, bitte schön!

Dr. Puya Raad (Thyssenkrupp Steel Europe AG): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Die ThyssenKrupp Steel Europe AG ist der größte Stahlhersteller Deutschlands, der mit einer Milliardeninvestition den Weg der Transformation der emissionsintensiven Hochofenroute zur klimaneutralen Direktproduktionsroute begonnen hat. Es wird hierzu bis 2027 eine erste Direktreduktionsanlage in Duisburg errichtet und in Betrieb genommen. Das Vorhaben wird mit circa 2 Milliarden Euro vom Bund und dem Land Nordrhein-Westfalen gefördert. Dabei wird künftig anstelle von Kohle, grüner Wasserstoff eingesetzt werden. Durch diese Transformation wird die CO₂-Emission bis 2030 um 30 Prozent, also circa

6 Millionen Tonnen, im Jahr reduziert. Im Jahr 2045 wollen wir komplett klimaneutral produzieren, was eine CO₂-Einsparung von 20 Millionen Tonnen ausmacht. Die Bedeutung der industriellen Transformation in der Stahl- und Grundstoffindustrie ist dem europäischen Gesetzgeber bekannt. Daher plädiert das Europäische Parlament auch dafür, in der kommenden EU-Industrieemissionsrichtlinie die Unternehmen von der Verpflichtung zur Anpassung ihrer Anlagen auszunehmen, die sich bis 2030 in der Transformation befinden. Denn es ist klar, dass die Investition in die Transformation sehr kostenintensiv ist und die anzupassenden Bestandsanlagen mit der Transformation sowieso wegfallen werden. Eine Anpassung an den Stand der Technik wäre daher unverhältnismäßig. Leider ist die besagte Bedeutung der industriellen Transformation in dem Kommissionsentwurf zur Novelle der Luftqualitätsrichtlinie nicht berücksichtigt worden. Die aufgrund der wissenschaftlichen Erkenntnisse der WHO verschärften, bis 2030 einzuhaltenden Grenzwerte, insbesondere für NO₂ und PM_{2,5} (Feinstaub) werden vielerorts zu Grenzwertüberschreitungen führen und bewirken, dass Vorhabenzulassungen für die Transformation behindert werden. Daher muss der Entwurf zwingend noch um den Aspekt der industriellen Transformation und seine Kohärenz mit der EU-Industrieemissionsrichtlinie ergänzt werden. Hierzu werden entsprechende Ausnahmen in Artikel 18 und 19 erforderlich. Auch muss in Artikel 12 des Entwurfs klargestellt werden, dass jegliche staatliche Maßnahmen zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte tatsächlich erst ab 2030 ergriffen werden dürfen, denn die Regelung verpflichtet staatliche Behörden dazu, bereits mit Inkrafttreten und Umsetzung der Richtlinie, also schon ab 2026, die erforderlichen Maßnahmen, wie aufwendige Luftreinhaltepläne vorzusehen, um die Emissionswerte unterhalb der Grenzwerte zu halten. Damit gelten die Grenzwerte nicht, wie in Anhang eins geregelt, ab 2030, sondern faktisch schon ab 2026 mit unmittelbaren Sanierungsfolgen für Anlagenbetreiber in der Transformation. Die Folge wären Standortschließungen, eine Gefahr für tausende gut bezahlter Arbeitsplätze in der Industrie, wie auch die Abhängigkeit von Kunststoffen aus dem Ausland, die nicht unter EU-Umweltstandards



produziert werden. Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

Vorsitzender: Vielen herzlichen Dank! Wir kommen zu Herrn Dierks. Bitte schön!

Hauke Dierks (Deutsche Industrie- und Handelskammer, DIHK): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren, Abgeordnete! Die Bewertung dieses Vorschlags der EU-Kommission zur Überarbeitung der Luftqualitätsrichtlinie ist nicht ganz einfach, weil man dafür eigentlich den Blick in die Glaskugel bräuchte, was wir für Schadstoffbelastungen im Jahr 2030 zu erwarten haben. Ich möchte Sie einmal noch an das Jahr 2019 erinnern. 2019 hat der Bundestag eine für mich bis heute bemerkenswerte Gesetzesänderung beschlossen. Er hat nämlich die Zulässigkeit von Fahrverboten auf eine Belastung beschränkt, wenn sie 50 Mikrogramm nur überschreitet – der eigentlich von der EU vorgeschriebene Grenzwert liegt bis heute bei 40 Mikrogramm für Stickstoffdioxid im Jahresmittel. Vorweggegangen – vielleicht erinnern Sie sich – ist ein politisches Drama und auch für viele Unternehmen ein Drama. Es gab die Diesellabgasaffäre, es gab verschiedene Bundesverwaltungsgerichts- und EuGH-Urteile. Es gab im Bundeskanzleramt verschiedene Dieseltreffen. Dieses Drama würde dieser Verordnungsentwurf sehr wahrscheinlich wiederholen. Er ändert nämlich an der Logik dieser Richtlinie wenig. Er verschärft im Wesentlichen die Grenzwerte und wenn die Grenzwerte nicht erreicht werden – das wird jetzt sogar noch etwas verschärft, die Grenzwerte müssen dann zwingend nach drei Jahren eingehalten werden – und wir würden mit ziemlicher Sicherheit, wenn eben diese Grenzwerte überschritten werden, ein vergleichbares Szenario erwarten können. Ich habe in dieser Zeit, um Ihnen das aus Sicht von Unternehmerinnen und Unternehmern zu schildern, verunsicherte Anrufe bekommen von Unternehmen, die Taxis, Busse, Nutzfahrzeuge betreiben, die nicht wussten, ob sie diese, weil die ja meistens dieselgetrieben sind, bis heute weiterbetreiben dürfen, vom KFZ-Gewerbe, die ihre Leasingflotten abschreiben mussten oder von Händlerinnen und Händlern, die Sorge haben, dass ihre ohnehin schon in schwieriger Situation befindlichen Innenstädte weiter an Attraktivität

nachlassen. 2019 – um Ihnen das mal deutlich zu machen – lagen etwa 15 Prozent der Messstationen für den Wert Stickstoffdioxid im Jahresmittel über den Grenzwerten. Das Umweltbundesamt hat so eine Prognose gemacht – unter den Voraussetzungen des Koalitionsvertrages – und schätzt es auf 12 Prozent, also dass auch für diesen Grenzwert 2030 der Wert wieder bei 12 Prozent der Messstationen über dem zulässigen Grenzwert liegen würde und bei PM_{2,5} sogar bei 18 Prozent. Ich muss zumindest davon ausgehen, dass wir ein ähnliches Szenario erwarten müssen, und würde mich sehr freuen, wenn wir diese Maßnahmen auf positive Maßnahmen begrenzen könnten und nicht wieder zu solchen nachfolgenden Maßnahmen wie Fahrverbote reden müssten. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke schön, Herr Dierks! Wie bereits erwähnt, wäre jetzt Herr Müller-Baum an der Reihe, der noch nicht da ist. Wir wechseln zu Herrn Dr. Scheuch. Bitte schön!

Dr. Gerhard Scheuch: Sehr geehrter Herr Vorsitzender Ebner! Meine Damen und Herren! Ich persönlich halte die Vorschläge der Weltgesundheitsorganisation und des Europaparlaments, den Feinstaubgrenzwert auf fünf Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresmittel abzusenken, für unrealistisch. Wir haben das eben schon gehört und ist auch aus meiner Ansicht nach unnötig. Ich gebe Ihnen drei Gründe dafür: Der erste Grund ist, dass über 50 Prozent der Weltbevölkerung in Gebieten leben, bei denen der nicht vom Menschen verursachte Feinstaub bereits deutlich über dieser fünf Mikrogramm-Grenze liegt. Das heißt, wenn es dort überhaupt keine Menschen gäbe, wäre der natürliche Feinstaubgehalt der Luft schon höher. Und auch in Deutschland gibt es einige Gebiete, bei denen wir große Probleme hätten.

Der zweite Grund ist, dass ich die Gesundheitsproblematik durch Feinstaub für überschätzt halte. Ich gebe Ihnen auch dazu ein Beispiel: Asthma. Es wird immer wieder behauptet, dass die Asthma-Inzidenz zunehmen würde bei zunehmenden Feinstaubwerten. Es gibt dazu eine interessante Studie aus dem Jahr 1990. In der damaligen Deutschen Demokratischen Republik lagen die Asthma-Inzidenzen bei 3,9 Prozent, in Westdeutschland lag die Asthma-



Inzidenz damals bei 6,8 Prozent. Es wird keiner bestreiten, dass die Feinstaubwerte im Osten unserer Republik deutlich höher waren als im Westen. Es gibt aber auch andere Länder auf der Welt, zum Beispiel Indien, China und Pakistan, das sind die Länder mit den höchsten Feinstaubwerten. Dort sind aber die Asthma-Inzidenzen um die zwei Prozent, während sie in Schweden, Australien und Neuseeland – das sind Länder, die jetzt schon die fünf Mikrogramm-Grenze einhalten – bei 13, 20 und 20,9 Prozent liegen, also zehnmal so hoch. Ich will jetzt nicht fordern, dass wir wieder schmutzigere Luft brauchen, um Asthma zu bekämpfen. Ich will Ihnen damit nur zeigen, wie unsinnig manche Korrelationen sind. Es passt einfach nicht, mehr Feinstaub heißt weniger Asthma-Inzidenz, aber das hat wahrscheinlich nichts miteinander zu tun. Auch ich bin für saubere Luft. Der dritte Punkt ist, den ich anführen möchte: Der moderne Mensch lebt heute nicht mehr im Freien. Das Bundesumweltamt hat festgestellt, dass wir uns nur noch zehn Prozent unserer Zeit im Freien aufhalten. In Innenräumen haben wir aber ganz andere Grenzwerte, darum kümmert sich kein Mensch. Maximale Arbeitsplatzkonzentration, also Menschen dürfen bei einer Arbeitsplatzkonzentration des Feinstaubes bei 1 250 Mikrogramm pro Kubikmeter arbeiten. Ich halte das auch für zu hoch. Aber das ist der Gesetzgeber. Der Wert ist also 250-mal höher als der Wert, den die WHO vorschlägt. Und als allerletztes möchte ich noch sagen, dass ich deswegen weitere regulatorische Maßnahmen für nicht sehr sinnvoll halte, zumindest keine Absenkung auf diese ominösen fünf Mikrogramm. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke schön, Herr Dr. Scheuch! Und mittlerweile ist Herr Müller-Baum eingetroffen. Sind Sie sprechfähig? Dann wären Sie gleich dran mit Ihren drei Minuten!

Peter Müller-Baum (Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V., VDMA): Vielen Dank! Und so viel Zeit muss sein: Es tut mir sehr leid, dass ich zu spät bin. Das ist nicht meine Art! Mein Puffer wurde sukzessive aufgefressen heute Morgen. Vielen Dank für die Einladung!

Sehr geehrte Damen und Herren! Sie haben netterweise von anderen Leuten ein Papier auf den Tisch gelegt bekommen in Vorbereitung

meines Statements (Anlag 12). Das ist eine Datenquelle zur Hintergrundstation Schwarzwald-Süd. Diese Hintergrundstation ist die Einzige, die Einzige in ganz Deutschland, die bislang mehrfach den Wert von fünf Mikrogramm unterschritten hat. Alle anderen, inklusive Hintergrundstationen, sind dazu nicht in der Lage. Sie sehen auf dem Foto sehr leicht, dass diese Messstation mitten im Wald auf einem Berg ist, ohne jegliche Zivilisation drum herum, wenn man das so schwarz-weiß darstellen möchte. Was bedeutet also ein Grenzwert von fünf Mikrogramm? Ich beziehe mich damit auf die Vorschläge aus dem EU-Parlament, was nicht heißen soll, dass die Kommissionsvorschläge unbedingt leicht zu erreichen sind, aber sie sind zumindest im Bereich des Realistischen. Diese fünf Mikrogramm würden, wenn sie denn kommen, flächendeckende Fahrverbote bedeuten, an denen übrigens auch – das belegen neuere Studien – eine 100 Prozent batterieelektrische Flotte nichts ändern würde, da wir bei diesen Partikeln, die hier gemessen werden, heutzutage insbesondere von Reifenabrieb und Bremsabrieb ausgehen; also auch das würde nichts ändern. Sie hätten also flächendeckende Fahrverbote. Die Populisten hier im Raum würden es Ihnen sicherlich danken. Damit komme ich zu meinem eigentlichen Thema, denn ich spreche hier für die Industrie: Sie hätten mit Sicherheit erhebliche Einschränkungen bei Zulassungen von neuen Anlagen, die in irgendeiner Form Emissionen verursachen. Das, was wir heute brauchen in der Transformation, ist genau das Gegenteil und nicht eine Verzögerung, wenn nicht sogar Verhinderung von Genehmigungsverfahren für Industrieanlagen. Sie würden mit einem solchen Grenzwert die Deindustrialisierung in Deutschland befördern. Das ist unsere Sichtweise. Den zweiten Punkt, den ich ansprechen möchte, ist, dass die Datenlage in Deutschland, vor allen Dingen aber in Europa, sehr schwierig ist. In Deutschland haben wir relativ viele Messstationen. Da können Sie beim Umweltbundesamt sehr genau sehen, wer welche Grenzwerte, welche Messstationen, welche Grenzwerte einhält. In anderen EU-Mitgliedstaaten ist das mitnichten der Fall. Es gibt Länder, die tatsächlich ein Luftreinhalteproblem haben, die so wenige Messstationen haben beziehungsweise diese Messstationen so platziert haben, dass eine Gesetzgebung, wie sie jetzt



angedacht wäre, in diesen Ländern nichts ändern würde, bei uns aber massive Einschränkungen für Industrie und Gesellschaft insgesamt mit sich bringen würde.

Vorsitzender: Danke schön, Herr Müller-Baum! Und wir kommen zu Frau Prof. Dr. Hoffmann!

Prof. Dr. Barbara Hoffmann (Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Gelegenheit, hier zu sprechen! Ich möchte heute im Wesentlichen drei Punkte bringen. Erstens: Luftverschmutzung ist in hohem Maße gesundheitsschädlich. Anderweitige Berichte sind Einzelmeinungen, die nicht durch die wissenschaftliche Evidenz gestützt werden. Die Gesundheitsschäden sind vielfältig, kurz- und langfristig. Ich habe Ihnen in meiner schriftlichen Stellungnahme eine Liste der wichtigsten kausalen Gesundheitsschäden aufbereitet und außerdem habe ich Ihnen einen *Link* kopiert vom Schweizer Tropen- und Public Health-Institut, da können Sie selbst mal drauf gehen zu einer interaktiven Grafik und selber schauen, welche Gesundheitseffekte von der Luftverschmutzung ausgelöst werden. Diese Gesundheitseffekte sind tatsächlich ursächlich. Daran gibt es wirklich keinen ernstzunehmenden Zweifel mehr. Diese ursächlichen Zusammenhänge sind abgeleitet worden durch eine – ich möchte sagen – erdrückende Masse an Evidenz, bestehend aus Zellexperimenten, Tierexperimenten, Humanexpositionsexperimenten und auch epidemiologischen Studien. Der allergeringste Teil sind einfache Korrelationsstudien, die wir für die Evidenzerfassung überhaupt nicht mehr benutzen. Für keine andere Umweltextposition gibt es eine derart umfangreiche und erdrückende Evidenzlage. Die Studien der letzten zehn Jahre zeigen, dass die Effekte außerdem zu sehen sind bis runter zu den niedrigsten gemessenen Werten, das heißt zum Beispiel auch in Kanada und in Skandinavien. Das heißt, dass auch in Deutschland bei den heute vorliegenden, deutlich gesunkenen Werten immer noch ernsthafte Gesundheitsschäden entstehen. Das bringt mich zum zweiten Punkt: Die Krankheitslast, die wir in Deutschland durch Luftverschmutzung haben, ist weiterhin groß. Die Luftverschmutzung in Deutschland nur durch Feinstaub in der Außenluft steht heute auf Platz 8 von 52 der

wichtigsten Risikofaktoren. Schlechte Luft verkürzt in Deutschland die Lebenserwartung um ein knappes Jahr. Laut Berechnungen der Europäischen Umweltagentur kam es in Deutschland in 2018 zu circa 70.000 Todesfällen, die durch die Luftverschmutzung ausgelöst wurden. Nur um mal die Größenordnung zu vergleichen: Im Jahr 2021 hatten wir 72.000 Todesfälle durch Corona. Wir nehmen für kein anderes essenzielles Lebensmittel eine derartige Krankheitslast in Kauf. Man stelle sich nur mal vor, das Trinkwasser wäre so verschmutzt in Deutschland, dass daran 70.000 Menschen jedes Jahr sterben – undenkbar. Mein dritter Punkt: Luftverschmutzung ist teuer für die Gesellschaft und für den Einzelnen. Ich nenne jetzt hier nicht einfach nur ein paar Zahlen von einer politisch ideologischen Splittergruppe, sondern die offiziellen Zahlen der Europäischen Kommission. Jedes Jahr kommen durch die Krankheitslast mehrere 100 Milliarden Euro an Schäden zustande, Arbeitgeber verlieren 8 Milliarden Euro jedes Jahr durch Krankheitstage. Auf der anderen Seite führt eine Verbesserung der Situation zu wirtschaftlichem Wachstum und auch das sind Zahlen der Europäischen Kommission. Es wird bei einer schnellstmöglichen Angleichung an die WHO mit einem Wirtschaftswachstum von 0,4 Prozent gerechnet. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke schön, Frau Dr. Hoffmann und wir kommen zu Frau Giersch. Bitte schön!

Annette Giersch (Bundesverband der Deutschen Industrie e. V.,BDI): Vielen Dank, Herr Ebner! Sehr geehrte Damen und Herren! Gerne stelle ich die Position des BDI dar und spreche damit für 100.000 Unternehmen in Deutschland aus 39 verschiedenen Industriebranchen. Die Verbesserung der Luftqualität ist ein wichtiges Thema. Der Richtlinienentwurf der EU-Kommission über Luftqualität stößt bei der Industrie dennoch auf erhebliche Bedenken. Die EU-Kommission schlägt neue, sehr ambitionierte Grenzwerte für verschiedene Luftschadstoffe ab dem Jahr 2030 vor. Das Europäische Parlament will die Grenzwerte ab dem Jahr 2035 sogar noch weiter absenken. Wenn diese neuen Luftgrenzwerte zu früh gelten, können die Auswirkungen in Deutschland erheblich sein. Es könnte zu unzumutbaren Eingriffen in Wirtschaft, Mobilität, Landwirtschaft und Wohnen kommen,



Fahrverbote sind dabei nur ein Stichwort. Vor diesem Hintergrund möchte ich auf folgende drei Punkte hinweisen.

Erstens: Die von der EU-Kommission vorgeschlagenen neuen Grenzwerte sollten aus Sicht der Industrie frühestens ab dem Jahr 2040 gelten und nicht bereits ab 2030. Diese angemessene Übergangsfrist bis 2040 ist erforderlich, denn es besteht noch ein erheblicher Abstand zwischen der aktuellen Luftqualitätssituation und den neuen Grenzwerten. Eine Einhaltung der neuen Werte bis 2030 ist unrealistisch. Die Grenzwerte für Stickoxide, NO_x und Feinstaub PM_{2,5} werden nur durch Maßnahmen in anderen Politikfeldern einzuhalten sein, insbesondere im Klimaschutz und im Verkehrsbereich. Zu nennen sind hier der Hochlauf der Elektromobilität und die Wasserstofftransformation. Deren Effekte werden aber erst weit in den 2030er Jahren hinaus spürbar sein. Deswegen ist eine Einhaltung der neuen Luftgrenzwerte ab 2030 unrealistisch – und die vom Europäischen Parlament vorgeschlagenen, noch strengeren Grenzwerte ab 2035 sind dann erst recht unrealistisch.

Zweitens: Die Herausforderungen der Transformation zur Klimaneutralität müssen auch berücksichtigt werden. Die Vorschläge von EU-Kommission und Parlament tun dies bisher nicht. Eine erfolgreiche Transformation ist aber eine Voraussetzung für eine effektive Emissionsminderung in den Industrieanlagen und entsprechende Luftreinhaltung. Drittens: Zusätzliche Klagesanktionen und Schadensersatzvorschriften sollten nicht eingeführt werden. Diese führen zu erheblichen finanziellen Risiken für den Staat. Wir würden es daher begrüßen, wenn sich die Bundesregierung und der Deutsche Bundestag für eine Stärkung des Industriestandortes Deutschland im Rahmen der Verhandlungen um die Luftqualitätsrichtlinie einsetzen. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke schön, Frau Giersch! Vorbildlich in der Zeit. Wir wechseln in den virtuellen Raum. So er da ist, hat Herr Martin Schraag von einer Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit das Wort.

Martin Schraag (Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit e. V.): Sehr geehrte Damen und Herren!

Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Erst mal vielen Dank für die Gelegenheit der Anhörung. Die neuen Grenzwerte der EU postulieren linear zu null gehende Dosis-Wirkungszusammenhänge. Ich war mein ganzes Berufsleben als Diplom-Ingenieur in der Medizintechnik tätig und bin Experte im Risikomanagement von Medizinprodukten. Die Risikoanalyse für Medizinprodukte umfasst eine breite Palette potenzieller Gefahrenquellen, deren Risiken analysiert und bewertet werden müssen. Das umfasst elektrische, mechanische, magnetische, thermische, chemische und biologische Risiken sowohl für Bedienungspersonal als auch für Patienten. Diese sind durch eine Vielzahl von auch in der EU harmonisierten Normen adressiert. Für diese Risiken existieren Grenzwerte, die als sicher gelten. Es gibt da keine linear zu Null gehenden Dosis-Wirkungszusammenhänge, wie das nun von der WHO für Schadstoffe in der Luft postuliert wird. Die neuen Leitlinien der WHO, die in eine europäische Richtlinie übernommen werden sollen, sind im Rahmen des etablierten Risikomanagements in Sachen menschlicher Gesundheit ein Paradigmenwechsel. Dieser ist schon eine geraume Zeit in der Diskussion und wenn ich das richtig verfolgt habe, geschah das auf Drängen des Europäischen Büros der WHO in Bonn. Ich nehme jedenfalls nicht an, dass es auf Drängen Indiens, Südamerikas oder Südostasiens geschah – Länder, die in Bezug auf Luftschadstoffe eher im Fokus stehen müssten. Da es üblich ist, finanzielle Interessen in solchen Fragen offenzulegen, weise ich darauf hin, dass Deutschland einer der größten Geldgeber der WHO ist. Ein linear zu Null gehender Dosis-Wirkungszusammenhang ist nicht Ergebnis klinischer beziehungsweise toxikologischer Studien, sondern das Ergebnis sogenannter epidemiologischer Studien, deren Rechenmodelle schon mal im Risikorauschen nichtexistierende kausale Zusammenhänge finden. Für die jetzt geforderten niedrigen Grenzwerte von Stickstoffdioxid, auf die ich mich hier konzentriere, fehlt meines Erachtens jede Plausibilität. Vielen Dank!

Vorsitzender: Danke schön! Und dann wechseln wir zurück in den Saal und kommen als Letzte in der Runde zu Frau Saar!



Dorothee Saar (Deutsche Umwelthilfe e. V., DUH): Vielen Dank, Herr Vorsitzender! Vielen Dank, meine Damen und Herren Abgeordneten, für die Gelegenheit hier sprechen zu dürfen! Im September 2021 hat die WHO die ja schon erwähnten neuen Empfehlungen für die Luftqualitätsstandards nach einer umfangreichen Überarbeitung der vorhergehenden Standards veröffentlicht. Diese Aktualisierung war dringend notwendig, da im Laufe der letzten zwei Jahrzehnte eine überwältigende Menge an neuen Erkenntnissen zu den gesundheitlichen Auswirkungen von Luftverschmutzung gewonnen wurde. Die WHO – wenn ich das als Nichtwissenschaftlerin sagen darf – hat in einem langwierigen Prozess über 500 wissenschaftliche Studien geprüft und bewertet und auf dieser Basis evidenzbasierte Empfehlungen ausgesprochen. Diese Empfehlungen entsprechen allen wissenschaftlichen Standards. Sie sind ein ausgewogenes Ergebnis, das auch berücksichtigt, dass selbst unterhalb dieser Werte, die die WHO nun empfiehlt, Gesundheitslasten nachgewiesen sind. Im Ergebnis können wir sagen: Wir benötigen eine erhebliche Nachbesserung der bestehenden Luftqualitätsstandards, um die Gesundheit der Menschen ausreichend schützen zu können. Diese neuen Empfehlungen drücken damit auch aus, in welchem erheblichen Umfang Luftverschmutzung Auswirkungen auf unsere Gesundheit hat. Auf die gesundheitlichen Effekte sind Frau Dr. Peters und Frau Dr. Hoffmann schon eingegangen, aber ich möchte diese Zahlen trotzdem noch mal nennen. Wir haben 63.000 vorzeitige Todesfälle allein in Deutschland aufgrund der Feinstaubbelastung. 14 Prozent der Asthmaerkrankungen – in Deutschland sind insgesamt mehr als 3 Millionen Menschen von dieser Krankheit betroffen – waren laut einer Untersuchung des Umweltbundesamtes aus dem Jahr 2018 auf die Luftbelastung mit Stickstoffdioxid zurückzuführen. Allein in Deutschland beliefen sich die Kosten für Atemwegserkrankungen – und wie wir gehört haben, ist das ja nicht nur ein Krankheitsbild, das mit der Luftbelastung in Verbindung gebracht wird – auf rund 18,8 Milliarden Euro. Das sind Zahlen des Statistischen Bundesamtes und allein 2 Milliarden Euro davon wurden aufgewendet für die Behandlung von Asthmaerkrankungen. Es ist also nicht nur ein individuelles gesundheitliches

Problem, dem wir gegenüberstehen, sondern tatsächlich auch ein gesellschaftliches, volkswirtschaftliches Problem. Wir haben in den letzten Jahrzehnten eine erhebliche Verbesserung der Luftqualität erreicht – das ist schon gesagt worden –, trotzdem ist das kein Grund, hier die Hände in den Schoß zu legen. Die heutigen Luftqualitätsstandards sind überholt. Sie entsprechen nicht dem Stand der Wissenschaft und sie sind auch viele Jahre lang überschritten worden. Auch heute noch haben wir Stellen in Deutschland, an denen der NO₂-Wert nicht eingehalten wird. Diese Erfahrung sollte uns lehren, wie notwendig es ist, vorausschauend zu planen und Maßnahmen rechtzeitig einzuleiten, um die Luftqualität ständig und stetig weiter zu verbessern. Dazu sind eben diese Standardsetzungen notwendig, einerseits um den Handlungsspielraum für die zuständigen Behörden zu schaffen und andererseits aber auch, um allen Beteiligten entsprechende Planungssicherheit zu bieten. Saubere Luft macht die Gesellschaft gesünder, sie macht sie stärker, sie macht sie auch reicher und sie ist auch ein wesentlicher Mitreiber der Transformation, die wir aus Klimaschutzgründen ohnehin vor uns haben. Danke schön!

Vorsitzender: Dankeschön! Damit haben wir alle Eingangsstatements gehört und wir treten ein in unsere Frage-Antwort-Runde. Für die SPD beginnt der Kollege Abg. Daniel Rinkert!

Abg. **Daniel Rinkert** (SPD): Erst einmal herzlichen Dank an die Sachverständigen für die Stellungnahmen. Es ist schön, dass wir heute erneut über einen Vorschlag der KOM sprechen können. Meine erste Frage geht an Frau Bud. Wann müssen aus Ihrer Sicht Luftqualitätspläne nach dem Kommissionsentwurf erstellt werden und wie würden Sie die vorgeschlagene Regelung bewerten? Meine zweite Frage geht an Frau Prof. Dr. Peters: Welchen Zusammenhang gibt es zwischen der Bekämpfung des Klimawandels und den Schutz der Bevölkerung vor Luftschadstoffen in Bezug auf die Gesundheit?

Emma Bud (ClientEarth gGmbH): Nach dem Kommissionsentwurf gibt es zwei Zeitpunkte, an denen Luftqualitätspläne erstellt werden müssen. Wie in der derzeitigen Fassung der Richtlinie besteht die Pflicht, einen Plan zu erstellen, wenn ein Grenzwert in einem bestimmten Gebiet



überschritten wird. Was in den Entwürfen neu ist, ist die Pflicht, einen Plan im Voraus zu erstellen, welcher von dem Europäischen Parlament in seiner Verhandlungsposition als Luftqualitätsfahrplan bezeichnet wird. Solche Pläne müssen in den Gebieten erstellt werden, in denen aktuell die ab 2030 geltenden Grenzwerte überschritten werden, um die neuen Grenzwerte rechtzeitig zu erreichen. Wir, also ClientEarth, befürworten diesen neuen Ansatz nachdrücklich. Diese Bestimmungen können unserer Meinung nach Behörden nur dienlich sein. Die Maßnahmen, die unter den Luftqualitätsplänen nach Überschreitungen ergriffen werden müssen, müssen rasch umgesetzt werden, um den Grenzwertüberschreitungsraum so kurz wie möglich zu halten. Im Vergleich geben Luftqualitätsfahrpläne den Behörden Zeit, Veränderungen schrittweise einzuführen. Eine solche lange Einführungsphase bietet mehr Sicherheit für Bürgerinnen und Bürger und für Unternehmen, welche im Voraus erfahren werden, welche politischen Entscheidungen sie in Zukunft eventuell betreffen werden. Außerdem wird eine wichtige Wirkung von dieser Luftqualitätsfahrpläne sein, dass die Grenzwertüberschreitungen und daher auch die schädlichsten Auswirkungen schlechter Luftqualität auf die menschliche Gesundheit vermieden werden. Maßnahmen, die erst nach einem Verstoß ergriffen werden, sind bereits zu spät. Die Grenzwerte sind zum Schutz der Bevölkerung gegen gesundheitsschädliche Luft gedacht. Werden die Grenzwerte überschritten, ist der Staat bereits daran gescheitert, seine Bürgerinnen und Bürger vor erheblichen Gesundheitsrisiken zu schützen.

Prof. Dr. Annette Peters (Helmholtz Zentrum München): Zum einen hatte ich im Eingangsstatement beschrieben, dass wir schon heute beobachten, dass ein gesundheitlicher Zusammenhang zwischen Hitze- und Luftschadstoffbelastung besteht und wir erwarten da durch den Klimawandel eine Veränderung und wahrscheinlich eine klare Verschärfung dieses Problems. Der zweite wichtige Punkt ist, dass ja Maßnahmen zum Klimaschutz *Win-Win*-Situationen hervorrufen können und gerade die Maßnahmen zur Dekarbonisierung und zur erneuerbaren Energie direkt die verbrennungsabhängigen Luftschadstoffe

reduzieren werden. Wir wissen natürlich auch, dass aber alle Sektoren betrachtet werden müssen, weil es natürlich auch Bereiche gibt, wo es sozusagen gegenläufige Entwicklungen geben könnte, und das müssen wir uns aus wissenschaftlicher Sicht rechtzeitig angucken. Und ein ganz wichtiger Punkt aus meiner Sicht ist, dass wir in einer immer wärmer werdenden Welt mit diesen Maßnahmen, die wir gegen den Klimawandel und zur Anpassung nehmen, wahrscheinlich trotzdem ja noch Temperaturerhöhungen haben werden, aber diese Maßnahmen, wenn wir sie klug einsetzen, gleichzeitig die Luftschadstoffe reduzieren. Das heißt, mit den Luftschadstoffen hat man dann ein Maß für Erfolg in diesem Bereich, sowohl im Gesundheitssektor als auch bei den Maßnahmen. Und ich glaube, das ist ein ganz wichtiger Zusammenhang, den man in diesen Debatten noch mehr herausstellen sollte.

Abg. Anja Karliczek (CDU/CSU): Wir haben soeben viele Zahlen gehört: 60.000 bis 70.000 Menschen, die jährlich vorzeitig sterben. Herr Dr. Scheuch, meine erste Frage geht an Sie: Warum sind Sie der Meinung, dass die derzeitigen Grenzwerte ausreichend sind? Und das zweite ist, Herr Dierks, vielleicht stellen Sie mal dar, was das in der Praxis auf der einen Seite für die Wirtschaft, aber auch für die Kommunen bedeutet. Sie müssten dann ja mit denjenigen in der Wirtschaft in Kontakt treten, die dann die Verbote aussprechen und umsetzen müssen.

Dr. Gerhard Scheuch: Ich versuche, die erste Frage einmal zu beantworten. Wir haben eben schon verschiedene Zahlen gehört. Das ist auch immer wieder überraschend: vorzeitige Todesfälle. Wir sterben wahrscheinlich alle vorzeitig. Wenn wir uns gesund ernähren, wenn wir nicht rauchen, wenn wir keinen Alkohol trinken würden, dann würden wir wahrscheinlich alle 100 Jahre alt werden. Also, alle sterben vorzeitig. Diese vorzeitigen Todesfälle sind immer ein ganz komischer Wert, den ich nie richtig greifen kann. Der ist auch epidemiologisch gar nicht richtig definiert. Das Bundesstatistikamt hat gesagt, in Deutschland sterben etwa 215.000 Menschen vorzeitig – das bedeutet vor dem 70. oder 75. Lebensjahr. Ich will Ihnen ein Beispiel geben. Wir haben eben drei Zahlen gehört. Frau Bud hat gesagt, 29.800 würden



vorzeitig sterben, Frau Prof. Dr. Hoffmann hat 70.000 genannt und Frau Saar 63.000. Daran sieht man schon, das sind Schätzungen. Das sind keine echten Messungen. Es wird immer suggeriert, dass gemessen werde. Ein einfaches Beispiel: Zigarettenrauch. An Zigarettenrauchen sterben vorzeitig 121.000 Menschen. Ich kann nicht verstehen, dass 70.000 Menschen vorzeitig an dem bisschen Umweltschadstoff sterben. Man muss das mal ausrechnen: Wenn ein Mensch hier in Berlin an der Straße mit 15 Mikrogramm pro Kubikmeter sein Leben lang lebt, nimmt er zwei Gramm Staub auf. Das schafft ein Zigarettenraucher in zehn Tagen. Ein Zigarettenraucher nimmt in seinem Leben vier bis fünf Kilogramm Staub auf, trotzdem ist es eine ähnliche Relation, da fehlt mir die Plausibilität. Ich halte auch die jetzigen Grenzwerte für durchaus verbesserungsfähig. In Amerika zum Beispiel gilt aktuell ein Feinstaubgrenzwert von zwölf Mikrogramm. Das halte ich für sinnvoll. Deutlich niedrigere Grenzwerte sind zwar wünschenswert – auch ich wünsche mir saubere Luft –, nur wir werden es nicht schaffen. Wir werden es einfach nicht schaffen. Solange Menschen in Deutschland leben, sich bewegen und arbeiten müssen, werden wir einfach diesen Wert von fünf Mikrogramm nicht erreichen können. Das ist ein Traum. Das schaffen wir im hohen Schwarzwald oder vielleicht auf der Zugspitze. Wir schaffen das nicht mal im Kellerwald, wo ich wohne. Und deswegen bin ich dafür, diese Grenzwerte nicht so stark zu verschärfen, wie von der Weltgesundheitsorganisation gefordert. Es wäre zwar wünschenswert, aber es ist nicht praktikabel.

Hauke Dierks (Deutsche Industrie- und Handelskammer, DIHK): Bei der Betroffenheit von Unternehmen und auch den Anwohnern ist es wichtig, sich zu vergegenwärtigen, dass nicht nur die großen Städte wie Berlin, Hamburg, Stuttgart oder München, sondern eben auch Städte wie Limburg, Darmstadt, Pforzheim, Hagen oder Kiel nach den aktuellen Belastungen von solchen Grenzwertüberschreitungen betroffen wären. Das sind kleinere, mittelgroße Städte, die mit ganz dramatischen Maßnahmen versuchen, ihre Innenstädte attraktiver zu machen. Niemand in diesen Städten sperrt sich gegen nachhaltige Mobilität oder Klimaschutzmaßnahmen in Unternehmen. Wir haben viele Maßnahmen für

nachhaltige Mobilitätskonzepte, für Mobilitätshubs in Gewerbegebieten, Energieeffizienzberatung für Unternehmen und so weiter. Unternehmen überall machen das gerade. Aber die Logik der Luftqualitätsrichtlinie ist eben, dass, wenn nur an einem einzelnen *Hotspot* – zum Beispiel an einer Einfahrtsstraße – ein Grenzwert überschritten wird, dann ist der Grenzwert überschritten und es müssen Maßnahmen ergriffen werden, um den Grenzwert so schnell wie möglich einzuhalten. Selbst wenn das nur wenige Meter in einem ganzen Stadtgebiet sind. Die Maßnahmen – davon habe ich Ihnen vorhin erzählt – sind dann am Ende auf wenige Fahrverbote in Deutschland herausgelaufen – aufgrund dieser vielen vorher dramatischen politischen Entscheidungen. Ich befürchte, dass das 2030 dann wieder so eintreten würde. Wir werden dann also gerade für die Innenstädte wieder ein Szenario bekommen, ähnlich wie bei der Corona-Pandemie und versuchen, uns daraus wieder zu berappeln.

Abg. **Prof. Dr. Armin Grau** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte zunächst einmal Frau Prof. Dr. Hoffmann die Gelegenheit geben, jetzt nochmals Stellung zu den gerade gehörten Infragestellungen wichtiger wissenschaftlicher Konzepte zu nehmen. Wir haben gerade gehört, dass dieses Konzept der Berechnung vorzeitiger Todesfälle massiv infrage gestellt wird. Mir als epidemiologisch vorgebildeten Arzt ist das Konzept vertraut. Ich möchte Sie bitten, da vielleicht noch mal ein paar Worte dazu zu sagen. Die zweite Frage wäre dann: Wie beurteilen Sie denn die Machbarkeit der neuen Grenzwerte? Welche Sektoren müsste man speziell angehen? Und wenn Zeit ist in dieser Runde, dann würde ich auch Frau Saar bitten, zu dieser zweiten Frage noch mal Stellung zu nehmen.

Prof. Dr. Barbara Hoffmann (Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf): Zunächst zum Konzept der Krankheitslast: Dabei handelt es sich um eine wissenschaftliche Methode. Die ist weltweit anerkannt, wird weltweit zur Einschätzung von Risiken und Krankheitslasten genutzt und um politische und präventive Maßnahmen zu steuern. Es gibt keinen ernsthaften Zweifel daran, dass diese Krankheitslastberechnungen sinnvoll und wissenschaftlich belegt sind. Es gibt aber eine ganze Menge unterschiedlicher Maßzahlen und



die stehen dann mehr oder weniger in der Kritik von einzelnen Gruppen. Also es gibt die Todesfälle, die eben nicht mehr sogenannte vorzeitige Todesfälle sind. Das ist ein veraltetes Konzept, was Herr Scheuch hier eben genannt hatte, sondern das wird heute mit anderen Methoden gemacht. Es gibt die sogenannten *Years of Life Lost* oder es gibt die *Disability Adjusted Life Years*. Zudem kann man auch den Verlust an Lebenserwartung berechnen. Es ist eigentlich relativ egal, was man von diesen Maßzahlen berechnet. Im Endeffekt kommt immer Ähnliches dabei raus. Also das *Ranking* der einzelnen Risikofaktoren bleibt weitestgehend bestehen, egal welche dieser Maßzahlen man jetzt berechnet und natürlich gibt es unterschiedliche Zahlen. Wir haben hier soeben unterschiedliche Zahlen genannt, weil wir uns eben auf unterschiedliche Dinge bezogen haben. Ich habe von der Gesamtkrankheitslast in Deutschland durch Luftverschmutzung insgesamt geredet. Frau Saar hat über die Krankheitslast durch Feinstaub alleine geredet und Frau Bud hat über die Krankheitslast für die Konzentrationen oberhalb der WHO-Empfehlungen geredet. Also das sind ganz unterschiedliche Dinge, die dann natürlich auch zu unterschiedlichen Zahlen führen. So viel zum ersten Punkt.

Der zweite Punkt: Die Machbarkeit. Die Machbarkeit ist in erster Linie eine Frage des politischen Willens. Wir haben Instrumente, sowohl auf europäischer, nationaler und lokaler Ebene, die sich auf die unterschiedlichsten politischen Maßnahmen beziehen. Das heißt, mit dem entsprechenden Willen können wir auch die Belastungen absenken. Was ich beobachte, ist, dass sich in Deutschland die Diskussion sehr stark auf den Verkehrssektor konzentriert. Denn das ist das, was wir am Ehesten spüren und das, worauf sich dann speziell die Maßnahmen in den Städten reduzieren, weil die Städte eben nur ein beschränktes Arsenal an Maßnahmen haben. Wir müssen aber alle Sektoren mit einbeziehen. Dazu gehört insbesondere die Landwirtschaft als einem der wichtigsten Emittenten für Vorläufersubstanzen von Feinstaub, natürlich Industrie- und Energieerzeugung und der Hausbrand, der in letzter Zeit durch die Kaminöfen eine Renaissance erlebt hat. Das heißt, mit den entsprechenden Maßnahmen können wir ganz erheblich die Vorbelastung senken, sodass

die Städte nachher nicht mehr zu Fahrverboten greifen müssen.

Dorothee Saar (Deutsche Umwelthilfe e. V., DUH): In der Tat, die Landwirtschaft hätte ich jetzt auch genannt. Ammoniak ist da der Vorläuferstoff. Wir haben mit Ammoniak mit Blick auf die Nitratbelastung der Grundwasser große Probleme in Deutschland bei der Umsetzung der Düngeverordnung. Frau Dr. Wilcken hat ja vorhin schon gesagt, es gehören auch andere Gesetzesverfahren dazu, Stichwort Euro-7. Dieses Vorhaben wird gerade gewissermaßen an die Wand gefahren, wenn ich das mal so salopp formulieren darf. Das ist natürlich nicht zielführend. Die Aufbereitung des Dieselskandals ist auch ein wesentlicher Treiber beziehungsweise sie könnte einer sein. Nach wie vor fahren viel zu viele Fahrzeuge mit zu hohen Stickoxidemissionen durch unsere Straßen. Das Stichwort Reifenabrieb: Natürlich gilt das auch für Elektrofahrzeuge oder batterieelektrische Fahrzeuge. Hier gilt es mit Verkehrswendemaßnahmen zu kombinieren, die den individuellen motorisierten Verkehr, insbesondere im städtischen Raum, wo wir Alternativen haben, reduzieren. Und letzter Punkt: Die Holzförderung ist schon genannt worden. Auch hier gibt es technische Lösungen. Es gibt den „Blauen Engel“, es gibt Abgasreduzierungen, die aber verbindlich festzusetzen sind.

Abg. **Nils Gründer** (FDP): Ich habe zwei Fragen an Frau Giersch und zwar zum einen: In ihrem Eingangsstatement haben Sie betont, dass es vor allem für die Einführung und Umsetzung der Richtlinien mehr Zeit brauche. Vielleicht können Sie da noch mal näher darauf eingehen, warum das so ist. Und mich würde interessieren, wie Ihre Mitglieder das derzeitige Zusammenspiel aus Richtlinien und Gesetzen in der EU und der Bundesrepublik Deutschland zur Luftreinhaltung bewerten?

Annette Giersch (Bundesverband der Deutschen Industrie e. V., BDI): Zur ersten Frage: Also wir befürchten vor allen Dingen, dass wir die neuen Werte, die die KOM vorschlägt, auf keinen Fall bis 2030 erreichen werden. Das Europäische Parlament geht dann noch weiter und will ab 2035 die Werte noch weiter absenken und halbieren – beispielsweise für Feinstaub, das



halten wir für noch unrealistischer. Wir müssen uns ja fragen, wo wir eigentlich herkommen. Wir haben momentan den Wert bei Feinstaub von 2,5 Mikrometer $PM_{2,5}$, einer der kritischen Schadstoffe hier, das heißt, einen Wert von 25 Mikrogramm pro Kubikmeter. Dieser Wert soll bis 2030 mehr als halbiert werden. Wenn es nach dem Parlament geht, soll dieser Wert noch weiter abgesenkt werden. Das Problem ist aber: Wir haben diesen erheblichen Abstand zwischen der jetzigen Situation an den Messstellen und dem, wo wir eigentlich hinwollen. Das hat Herr Müller-Baum ja schon am Beispiel der Hintergrundstation gesagt. In 2022 hatten wir bei $PM_{2,5}$ an 100 Prozent der Stationen Überschreitungen – beziehungsweise an 100 Prozent der Stationen würden wir es nicht einhalten. Wir halten also die Werte nicht ein. Und wie sollen wir das bis 2030 schaffen? Das sind ja nun nicht mehr so viele Jahre. Und dann wird immer gefragt: Ja, die Machbarkeit, der politische Wille, aber was heißt denn politischer Wille? Politischer Wille heißt, es müssen Maßnahmen auf den Weg gebracht werden, die auch wirken, die bis 2030 Wirkung entfalten und die Gebiete, die wir uns da angucken können, ist der Klimaschutz. Sicher, wenn wir fossile Energien weniger einsetzen, haben wir positive Effekte für die Luftreinhaltung. Das wird gemacht. Die Industrie hat sich da auf den Weg gemacht. Herr Raad hat es eben gesagt: Das sind große Transformationsprojekte, die sehr, sehr viel Geld kosten, die aber natürlich auch sehr, sehr viel für die Luftqualität bringen werden. Dann haben wir den ganzen Verkehrsbereich, die Elektrifizierung, Dinge wie Euro-7, die Stärkung der Schiene. Herr Müller-Baum sagte es vorhin schon: Es gibt eine neue Studie, die morgen von der Bosch GmbH veröffentlicht wird. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass selbst wenn man alle Verkehrsmaßnahmen umsetzt und 100 Prozent Elektromobilität auf der Straße erreicht, die Werte trotzdem nicht schafft – wie gesagt bei 100 Prozent Elektromobilität. Dann ist die Frage: Was für Maßnahmen sollen die Städte und Kommunen denn dann noch zusätzlich ergreifen, wenn noch nicht mal so was ausreichen würde? Also insofern ist unser Vorschlag, dass wir sagen, 2030 ist einfach viel zu kurz. In sechs Jahren oder sieben Jahren – je nachdem, wie man rechnet – sind wir eben in der Verkehrswende noch nicht so weit. Und wir sind auch beim

Einsatz von Wasserstoff in der Industrie natürlich noch nicht so weit. So etwas muss geplant, gebaut und umgesetzt werden. Das heißt, wir werden in Deutschland 2030 Überschreitungen haben, vermutlich auch noch flächendeckend. Wir glauben, in Ballungsräumen wird man den $PM_{2,5}$ Wert der WHO nicht einhalten können. Und dann reißen wir in Deutschland flächendeckend die Werte und das wollen wir vermeiden. Deswegen der Vorschlag, dass die Werte erst 2040 zur Geltung kommen. Und ich sage Ihnen, auch da gibt es noch große Zweifel, ob man das wird einhalten können. Aber das ist eben die Idee, dass man sagt, wir brauchen zumindest auf der Zeitschiene eine Streckung, um diese Werte überhaupt erreichen zu können.

Die zweite Frage betraf die Maßnahmen in Europa und im Bund. Natürlich, Feinstaub ist auch ein überregionales Thema. Auch wenn wir hier in Deutschland zu 100 Prozent Elektromobilität kommen, weil es gefördert wird, weil wir da vorankommen, weil die Bundesregierung möglicherweise noch Fördertöpfe aufmacht – die anderen europäischen Staaten müssen entsprechend mitziehen. Auch in den anderen Ländern müssen die Leute genug Geld haben, um Elektromobile zu kaufen und das ist ja wie gesagt, nur ein Bereich. Also das heißt, europäische Regelungen brauchen wir natürlich und die müssen in allen Ländern auch umgesetzt werden.

Abg. **Andreas Bleck** (AfD): Ich danke allen Sachverständigen für Ihre Stellungnahmen. Meine Fragen richte ich an Herrn Schraag und ich hoffe, dass ich möglicherweise in der ersten Runde noch eine zweite Frage stellen kann. Herr Schraag, die nationalen Grenzwerte beispielsweise von Stickstoffdioxid sind ja sehr unterschiedlich. Wir kennen Länder, da gibt es die 100 Mikrogramm pro Kubikmeter, in der europäischen Union gelten 40 Mikrogramm pro Kubikmeter, jetzt werden zehn Mikrogramm pro Kubikmeter von der Weltgesundheitsorganisation gefordert. Und dass, obwohl das Studienpotenzial eigentlich überall das Gleiche sein sollte. Diesbezüglich würde mich natürlich interessieren, wie man sich das erklären kann, also warum wir da so unterschiedliche Grenzwerte haben.

Martin Schraag (Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit e. V.): In der Tat, ich meine, eigentlich müsste die WHO oder primär die EU eine



Erklärung liefern. Es reicht nicht, einfach auf einen neuen wissenschaftlichen Stand zu verweisen für derartige Änderungen, die am Ende auch große Einschnitte für die Bevölkerung und die Kommunen bedeuten würden. Die Parlamentarier müssten eine kritische Diskussion einfordern, die auch allgemein verständlich ist, und zwar auch eher im Detail und nicht nur mit Verweisen. Wie lassen sich sonst die Diskrepanzen um einen Faktor zehn und Änderungen um einen Faktor vier in einem Umfeld, das schon seit zig Jahren Wissenschaft nicht beachtet wird, erklären? Allen Metastudien stehen dieselben wissenschaftlichen Studien zur Verfügung. Die WHO schlägt nach einer stufenweisen Reduzierung als Endzustand einen Leitwert für Stickstoffdioxid in der Außenluft von zehn Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresmittel vor. Die US-Umweltbehörde EPA ermittelte im Jahr 2016 bei weitgehend gleicher Studienlage einen Grenzwert von 100 Mikrogramm pro Kubikmeter. So viel zu den zweifelhaften Grenzwerten. Kalifornien hat in oft praktizierter Manier diesen Grenzwert auf 60 Mikrogramm pro Kubikmeter verschärft. Die Schweiz hat einen Grenzwert von 30 Mikrogramm pro Kubikmeter forciert, allerdings in der Umsetzung mit anderem Blick auf die Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen als beispielsweise Deutschland und die EU, man denke an die Vertragsverletzungsverfahren. Die WHO hat bis vor wenigen Jahren eingeräumt, dass für den existierenden Leitwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter die wissenschaftliche Evidenz fehle. Allein dies ist ein deutlicher Hinweis, dass die Wissenschaft bereits bei dem bisherigen Grenzwert der EU von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter eher im Nebel stochert. Möglicherweise machen allein die Auswahlkriterien von Studien einen Unterschied. Die Parlamentarier sollten erfahren, welcher entscheidende Erkenntnisprung zu den neuen WHO-Werten geführt hat und diesen dann gezielt in einer breiten Expertengruppe zur Prüfung geben. Der Vollständigkeit halber sei noch der Arbeitsplatz-Grenzwert für Stickstoffdioxid erwähnt, der in Deutschland 960 Mikrogramm pro Kubikmeter beträgt, also knapp das Zehnfache der neuen WHO-Grenze.

Abg. **Andreas Bleck** (AfD): Ich würde dazu gerne noch eine Anschlussfrage stellen. Sie sehen ja das

Konzept der Anzahl vorzeitiger Todesfälle kritisch und sprachen vorhin an – ich hoffe, dass ich das einigermaßen richtig aufgeschrieben habe –, dass Sie auch das Konzept der verlorenen Lebenszeit kritisch sehen, weil es gewissermaßen in einem statistischen Grundrauschen verschwindet. Was konkret meinen Sie damit?

Martin Schraag (Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit e. V.): Ja, ich hatte das in meiner Stellungnahme bereits erwähnt. Die Europäische Umweltagentur erstellt jährlich die Ergebnisse epidemiologischer Berechnungen zur Sterblichkeit der Einwohner. Die eine Kennzahl ist für den Bericht von 2020 für das Jahr 2018: 379.000 Todesfälle in 28 Ländern und davon 54.000 für Stickstoffdioxid. Das sind die Zahlen, die Medien und Politiker benutzen, um die Gefährlichkeit von Schadstoffen zu plakativieren. Es gibt aber eine zweite Kennzahl, wie vorhin erwähnt: Das sind die verlorenen Lebensjahre, berechnet auf 100.000 Einwohner. Rechnet man diese Zahl auf jeden Einwohner um, verliert dieser statistisch elf Stunden Lebenszeit wegen Stickstoffdioxid. Das sind für einen 75-jährigen etwa 0,017 Prozent der Lebenszeit. Das ist vielleicht besser nachvollziehbar, in welchem statistischen Rauschen sich diese Berechnungen bilden.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Bevor meine erste Frage an die Frau Saar geht, gestatten Sie mir trotzdem eine kurze Vorbemerkung. Neben dem Dank an die Referenten hat es mich jetzt gerade sehr fassungslos gemacht, dass hier im Deutschen Bundestag allen Ernstes behauptet wird, in der früheren DDR sei die Anzahl der an Asthma Erkrankten nur halb so groß gewesen wie in der Bundesrepublik. Ich bin selber im Südwesten von Leipzig aufgewachsen. Ich hatte als Kind und Jugendlicher starkes Asthma und habe heute noch damit zu knabbern. Deswegen möchte ich einfach mal in Richtung der CDU/CSU-Fraktion den Hinweis machen, dass Sie da vielleicht mal ein kleines bisschen genauer draufschauen sollten, welchen Sachverstand Sie hier einladen.

Jetzt zu meiner Frage an Frau Saar: Welche positiven Auswirkungen hätte denn die Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinie?

(Zwischenruf, unverständlich)



Ich habe Ihnen, Herr Kollege von der AfD, auch nicht reingeredet. Was frech ist und was nicht, das entscheide immer noch ich. Das kann ich vielleicht auch entscheiden, aber nicht Sie.

Dorothee Saar (Deutsche Umwelthilfe e. V., DUH): Jetzt muss ich leider nochmal nach der Frage fragen.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Welche positiven Auswirkungen hätte – ganz konkret – die Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinie aus Ihrer Sicht?

Dorothee Saar (Deutsche Umwelthilfe e. V., DUH): Wenn wir vorhin gewissermaßen über die verlorenen Lebensjahre, über den Verlust von Lebensqualität durch Asthmaerkrankungen und andere Erkrankungen gesprochen haben, dann ist das natürlich genau ein Effekt, der sich positiv zeigen würde. Je besser die Luftqualität ist, desto geringer sind die Risiken, an Krankheiten zu erkranken, die mit Luftverschmutzung in Verbindung stehen. Das sind nicht nur Asthmaerkrankungen, sondern es sind auch Herz-Kreislauf-Erkrankungen, sondern auch COPD, also chronische Lungenerkrankungen und so weiter. Ich denke, dass man sich vielleicht bei allen Statistiken und runterrechenbaren Zahlen von mir aus doch noch immer mal vergegenwärtigen sollte, was das an persönlichem Leid für die Betroffenen und für ihre Familien bedeutet. Wir hören immer wieder Berichte von praktizierenden Ärzten, die von ihren oft jugendlichen Patienten berichten, die gewissermaßen an ihrem körperlichen Befinden spüren, wie die Luftqualität heute ist. Zum anderen denke ich, dass viele Luftschadstoffe einen Klimaeffekt haben. Bei Ruß ist das ganz gut dokumentiert. Aus diesem Grund ist Deutschland ja auch wie die Europäische Union Mitglied der *Climate and Clean Air Coalition*, die sich im internationalen Kontext darum bemüht, Luftschadstoffe und Klimaschadstoffe gemeinsam zu adressieren, zum gegenseitigen *Benefit* mit Blick auf Klimawirkung und auf die Gesundheit. Vielleicht ist es auch noch interessant, einen sozialen Aspekt mit einzubringen. Wir haben ja bei diesen negativen Auswirkungen auf die Gesundheit insbesondere Menschen zu beachten, die an stark befahrenen Straßen wohnen, weil sie sich eine andere Wohnung oftmals nicht leisten können. Hier ist die Verkehrslast am höchsten

und daher ist es auch insbesondere aus sozialer Sicht ein Gebot, die Maßnahmen umzusetzen, die wir heute zur Verfügung haben, die wir umsetzen könnten, wenn wir die Grenzwerte entsprechend anpassen. Viele Kommunen wollen das auch tun, sind aber mit der geltenden Gesetzeslage noch nicht umfassend in der Lage, das auch zu tun.

Letzter Punkt: Wir hatten ja schon die wirtschaftlichen Aspekte angesprochen. Frau Dr. Hoffmann hat es erwähnt, nämlich die Krankheitstage, die jedem einzelnen Unternehmen zur Last fallen, wenn ihre Mitarbeitenden nicht zur Arbeit erscheinen können, weil sie eben akut unter bestimmten Erkrankungen leiden, die auf die Luftverschmutzung zurückzuführen sind. Es ist natürlich auch ein volkswirtschaftlicher Aspekt, wenn wir die Ausgaben unserer Krankenkassen et cetera reduzieren können. Indem wir diese Krankheitslast reduzieren, haben wir natürlich mehr Geld zur Verfügung, das wir sinnvollerweise an anderer Stelle ausgeben könnten.

Vorsitzender: Vielen Dank! Ich schlage fürs Zeitmanagement vor, dass wir die zweite Runde nochmal mit fünf Minuten durchführen, aber die dritte auf zwei Minuten kürzen, sonst kommen wir nicht durch. Also, wenn Sie sich alle schon drauf einstellen, dann starten wir die zweite Runde. Nochmal der Kollege Abg. Daniel Rinkert für die SPD-Fraktion!

Abg. **Daniel Rinkert** (SPD): Meine erste Frage geht an Herrn Dr. Raad. Sie haben vorhin unter anderem ausgeführt, dass die von der EU-Kommission vorgeschlagene Richtlinie Projekte der Transformation in der Industrie behindern könnte, und haben Ausnahmen vorgeschlagen. Wie könnten diese Ausnahmen geregelt sein? Und meine zweite Frage geht an Frau Prof. Dr. Peters. Vielleicht können Sie etwas sagen, wie Sie die Luftqualität in Deutschland grundsätzlich einschätzen?

Dr. Puya Raad (Thyssenkrupp Steel Europe AG): Konkret könnte man in Artikel 18 – also dort, wo es um die Ausnahmen von der Grenzwerteinhaltung nach Artikel 13 geht – regeln, dass Anlagenbetreiber die in einer grundlegenden Transformation sind, von den Maßnahmen ausgenommen sind, wenn sie einen



Transformationsplan oder Sanierungsplan – die Industrieemissionsrichtlinie regelt das – vorlegen, aus dem sich ergibt, dass die Grenzwertüberschreitung behoben werden kann, beziehungsweise, dass damit eine signifikante, qualitative Verbesserung einhergehen kann. In Artikel 19 müsste man dann quasi konsequent regeln, dass Anlagenbetreiber in der industriellen Transformation von der Luftreinhalteplanung für einen begrenzten Zeitraum – sagen wir mal zehn Jahre – auszunehmen sind. Letztlich muss man bei diesen Ausnahmebestimmungen – die Industrieemissionsrichtlinie wird für die industrielle Transformation Ausnahmen enthalten – aus Gründen der Kohärenz dafür sorgen, dass die Ausnahmen, die dort geregelt werden, auch in der Luftqualitätsrichtlinie ihren Niederschlag finden.

Prof. Dr. Annette Peters (Helmholtz Zentrum München): Ja, in Bezug auf die Luftqualität in Deutschland haben wir deutliche Verbesserungen gesehen, wenn man sich die letzten zehn Jahre anguckt und es ist ganz wichtig festzustellen, dass die 25 Mikrogramm pro Kubikmeter $PM_{2,5}$ aus gesundheitlicher Sicht eigentlich nie ein Grenzwert hätten sein dürfen. Das wusste man auch schon 2008. Das heißt, es ist besser, wenn man sich jetzt im ersten Schritt auf die Werte von zehn Mikrogramm pro Kubikmeter bezieht und da gibt es aus meiner Sicht eigentlich immer noch sehr, sehr viel zu tun in Deutschland. Aber das Jahr 2022 war gar nicht so schlecht. Zum Beispiel sind die beiden Messstationen in Potsdam mit 9,9 Mikrogramm pro Kubikmeter gerade unterhalb des Grenzwertes. Hier in Berlin-Mitte ist der Wert darüber – irgendwo zwischen 11 und 13 Mikrogramm pro Kubikmeter. Das heißt, es ist viel passiert. Es gibt aus gesundheitlicher Sicht noch viel zu tun, aber es ist aus unserer Sicht mit den technischen Möglichkeiten, die wir haben, und der Transformation, die ja dankenswerterweise auch unterwegs ist, wirklich machbar. Insbesondere im Bereich von NO_2 bilden wir *Hotspots* ab. Das ist sicherlich ein Bereich, wo es noch mehr Arbeit gibt. Der ist wichtig, aber auch dort sehen wir Verbesserungen.

Ich hatte eingangs ausgeführt, dass wir jetzt in den neuen Studien maschinelles Lernen benutzen, um die Belastung der Bevölkerung am Wohnort besser zu schätzen. Diese Modelle können die Belastung

besser schätzen, insbesondere an Stellen, wo wir keine Messstationen haben. Wenn man sich dort die Trends anguckt – das können Sie sich beispielsweise auf den Seiten des Umweltbundesamtes als auch bei den neuen EU-Projekten angucken –, dann gehen die Werte wirklich auch in den Hintergrundbereichen runter. Das heißt, diese ganzen Anstrengungen, die wir jetzt im Moment unternehmen, die lohnen sich. Und sie lohnen sich darüber hinaus – für die Gesundheit und für den Klimawandel.

Vielleicht als letzten Punkt: Schadstoffe, insbesondere Luftschadstoffe sind unheimlich komplex. Wir haben ein paar Leitkomponenten, die wir messen, aber wir haben in Deutschland auch hochauflösende Messstationen. Dort haben wir auch die Möglichkeit, das mit technischen Mitteln besser zu verstehen und mit Innovationen in der Messtechnik in Wechselwirkung mit der Modellierung die Maßnahmen voranzutreiben. Das ist aus meiner Sicht ein ganz wichtiger Aspekt gerade auch im Hinblick auf die Ultrafeinpartikel, die ja ein weiteres noch nicht reguliertes Maß sind. Diesbezüglich haben wir *Know-How* in Deutschland, das wir dringend nutzen sollten.

Abg. Anja Karliczek (CDU/CSU): Ich würde gerne auch nochmal auf das Thema Messstellen, Messstationen und Messdaten eingehen. Lieber Herr Müller-Baum, Sie haben eben schon etwas gesagt zu der Frage „EU-weiter Vergleich“. Können Sie das vielleicht nochmal ein bisschen weiter ausführen hinsichtlich der Messdaten und der Messstationen? Und meine zweite Frage geht erneut an Herrn Dierks. „Belastungen schätzen“, dieses Stichwort ist mir gerade von den Ausführungen von Frau Prof. Dr. Peters hängengeblieben. Die Maßnahmen zur Luftreinhaltung schätzen Sie als ineffizient ein. So steht es in Ihrem Statement. Können Sie sagen, warum?

Peter Müller-Baum (Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V., VDMA): Es ist tatsächlich so, dass es in der EU, was die Anzahl der Messstellen und den Standort anbelangt, erhebliche Unterschiede gibt. Also wir in Deutschland haben beispielsweise zu $PM_{2,5}$ mehr als 250 Messstationen. Selbst das ist eigentlich zu wenig, aber im Vergleich zum EU-Ausland sehr viel. Es gibt Länder, wo nur zwei Hände voll



Stationen insgesamt stehen. Manche Länder haben industrienah überhaupt keine Messstellen zu PM_{2,5} stehen. Das heißt, wir treffen jetzt Annahmen oder verabschieden eine Gesetzgebung mit massiven Auswirkungen, ohne wirklich die Datenlage in Europa zu kennen. Dazu kommt, dass sowohl die Anzahl als auch der Standort – auch der ist erheblich – sehr unterschiedlich sind. In Deutschland sind wir da sehr gut. Wir stellen die immer gerne verkehrsnah oder industrienah auf. Andere Länder sind da gewissermaßen "cleverer", die stellen die nämlich einfach ein paar Meter weiter weg und sie haben einen exponentiellen Rückgang der Emissionen je weiter sie weggehen. Bildlich oder vereinfacht dargestellt, heißt das: Wenn sie den Abstand verdoppeln, haben sie nicht etwa eine Halbierung der Messwerte, sondern ein Viertel der Messwerte. Also, es ist ein exponentieller Kurvenverlauf. Das heißt, wir vergleichen nicht nur Äpfel mit Birnen, sondern Äpfel mit Kartoffeln – und auf dieser Basis dann so ein Gesetz mit den eben dargestellten massiven Auswirkungen zu erlassen, ist schon fragwürdig.

Hauke Dierks (Deutsche Industrie- und Handelskammer, DIHK): Warum sind die Maßnahmen, die aufgrund der Luftqualitätsrichtlinie in Luftreinhalteplänen ergriffen werden, am Ende häufig ineffizient? Wir haben das erlebt. Die Messung der Luftqualität muss eben an den Orten mit der höchsten Belastung stattfinden. Wir haben deswegen Luftreinhaltepläne, bei denen auf ganz wenigen Streckenabschnitten innerhalb der Stadt diese Werte überschritten werden. In über 90 Prozent, manchmal über 99 Prozent der restlichen Stadtfläche werden die Grenzwerte eingehalten. Nun muss man sich auf diese Standorte konzentrieren. Das wird dazu führen, dass man – auch wenn es sehr viel geeignetere Maßnahmen gibt, Frau Prof. Dr. Hoffmann hat das ausgeführt –, dass es da sicherlich noch einige Bereiche gibt, in denen man sehr viel mehr für die Luftqualität tun könnte. Man wird sich wieder auf den Verkehr, auf bestimmte Industriegebiete oder Industriestandorte konzentrieren müssen, weil die eben bei bestimmten *Hotspots* sind, die man innerhalb von drei Jahren ergreifen kann. Sie werden sonst kaum eine Möglichkeit für nachhaltige Mobilität, also ÖPNV-Ausweitung, Elektromobilität-Ausweitung oder mehr

Energieeffizienz finden. Selbst der Hausbrand hat bisher – soweit ich weiß – kaum Maßnahmen aufgrund der Luftreinhalteplanung ergeben. Die werden Sie kaum ergreifen können, um an diesen einzelnen *Hotspots*, die aufgrund schlechter Belüftung, aufgrund eines hohen Verkehrsaufkommens oder eines Emittenten im Industriebereich überschritten werden. Das wird auch Unternehmen betreffen – Herr Dr. Raad hat das beschrieben –, die gerade auf dem Pfad der Transformation sind oder diese sogar schon umgesetzt haben. Biomasse wird mit Sicherheit mindestens im gleichen Maße wie bisher genutzt werden. Wir wissen nicht, wie die Emissionen von Stickoxiden bei der Nutzung von Wasserstoff aussehen werden – beispielsweise bei dem, was derzeit unter dem Stichwort „*H₂-ready*“ läuft. All das wissen wir noch nicht genau. Ich habe aber jetzt diese Prognosen des Umweltbundesamtes vorliegen und deshalb würde ich sagen, dass wir das bis 2030 so in dieser Form nicht erreichen werden. Ich denke zudem – wenn diese Logik bestehen bleibt, dass wir uns auf diese einzelnen *Hotspots* konzentrieren müssen –, wir wieder etwas Vergleichbares wie 2019 erleben werden.

Abg. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Ich würde gerne die letzten zehn Sekunden nutzen, um Folgendes klarzustellen: Man kann bezüglich der Aussagen von Experten unterschiedlicher Meinung sein, aber dass wir Experten beleidigen, das finde ich, ist unserem Parlament nicht würdig.

(Beifall)

Vorsitzender: Dankeschön! Wir kommen zu BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Kollege Abg. Prof. Dr. Armin Grau.

Abg. **Prof. Dr. Armin Grau** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Ich möchte gern nochmal Frau Prof. Dr. Hoffmann fragen: Wie bewerten Sie die Einführung von Grenzwerten in den letzten Jahrzehnten? Wie hat sich das ausgewirkt auf die menschliche Gesundheit und was erwarten Sie vor diesem Hintergrund jetzt bei einer Einhaltung der neuen vorgeschlagenen WHO-Grenzwerte? Und wie bewerten Sie den Vorschlag von der CDU/CSU, hier die Novelle bis 2040 aufzuschieben, etwa um anderen Maßnahmen wie Elektromobilität erstmal Zeit zu geben? Dann vielleicht noch die Frage an Frau Saar: Inwieweit stellt die Luftverschmutzung auch eine Gefahr für



die Umwelt dar, also außerhalb der Luft, also für Wasser, Boden, Pflanzen und Tiere?

Prof. Dr. Barbara Hoffmann (Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf): Also zunächst zu den Grenzwerten und zur Einführung: Verbindliche Grenzwerte sind das einzige wirklich funktionierende Instrument, welches in Europa in den letzten Jahren dazu geführt hat, dass die Situation deutlich besser geworden ist. Insofern ist es notwendig, dass wir diese wirklich verbindlichen Grenzwerte definieren. Jetzt wurde ja viel über die Machbarkeit geredet und ich möchte nochmal ganz kurz sagen: Wir sind nicht ganz so ahnungslos, wie es in 2030 aussehen wird. Die EU-Kommission hat in ihrer Gesundheitsfolgenabschätzung natürlich auch Projektionen gemacht, was man unter Kombination unterschiedlicher Maßnahmen erreichen kann. Die Lage stellt sich demnach so dar, dass es für Deutschland bis 2030 unter Nutzung der bisherigen Maßnahmen bereits in großen Teilen zu einer Unterschreitung der fünf Mikrogramm Grenze kommen wird. Es wurden ja schon eine ganze Menge Gesetze verabschiedet; leider wird jetzt wohl die Euro-7-Abgasnorm abgeschwächt – das ist zwar noch nicht verabschiedet, ist aber in Verhandlung. Hinzukommen werden andere Emissionsreduktionsmaßnahmen, die dazu führen werden, dass die Belastung absinken wird. Das heißt, Deutschland ist schon auf einem sehr, sehr guten Weg. Was aber bei uns der Fall ist: Wir importieren einen großen Teil unserer Schadstoffe. Speziell Feinstäube werden über hunderte von Kilometern transportiert. Das heißt, wir bekommen eine ganze Menge von den Nachbarn ab. Wenn nur wir auf diesem Weg weitergehen, aber die anderen Länder nichts machen und sich zurücklehnen, weil die Grenzwerte in Europa zu lax sind, importieren wir weiterhin reichlich Feinstaub und Gesundheitseffekte aus den anderen Ländern. Das heißt, wir müssen auch die anderen Länder dazu bringen, dass sie auch ihre Hausaufgaben machen, genauso wie wir das tun. Eine Verschiebung führt natürlich dazu, dass wir die Gesundheitseffekte, von denen wir gesprochen haben, noch länger haben werden, also mit vielen 1 000 Toten pro Jahr sowie Krankheitslasten und Kosten für die Unternehmer aufgrund von Krankheitsausfällen. Das wird halt alles dann verlängert stattfinden.

Dorothee Saar (Deutsche Umwelthilfe e. V., DUH): Ja, man kann in der Tat verschiedene Aspekte nennen. Wenn man die Luftverschmutzungseffekte auf die Umwelt betrachtet, könnte man zum Beispiel in Erinnerung rufen, dass ungefähr zwei Drittel unserer Natura 2000 Gebiete – also der besonders schützenswerten Biotope in Deutschland – gefährdet sind, weil die Nitratbelastung aufgrund der Stickoxideinträge zu hoch ist. Die sind jetzt aus unterschiedlichen Quellen. Das kommt nicht nur aus der Luft, sondern hängt auch mit der Landwirtschaft zusammen. Aber es ist eben auch Stickoxid aus dem Verkehr. In den Niederlanden hat man aufgrund dieser hohen Belastung auch im Verkehrsbereich Maßnahmen ergriffen beziehungsweise ergreifen müssen – wie zum Beispiel die Einführung eines Tempolimits von 100 Kilometer pro Stunde zunächst auf Autobahnen, welches jetzt auf 90 Kilometer pro Stunde nochmal runtergesetzt wurde. Es gibt Hinweise auf Belastungen einzelner Arten, insbesondere Insekten. Ich habe das jetzt noch nicht genau angeguckt, aber den Hinweis gesehen, dass es eine neue Studie gibt zur Auswirkung auf Hummeln, wenn diese mit Schadstoffen in Berührung kommen. Und ich denke, gerade was Insektenschutz angeht, haben wir allen Grund, dort zusätzliche Belastungen zu vermeiden, wenn wir es denn können.

Den Punkt Klimaschutz hatte ich schon angesprochen. Viele der Schadstoffe haben auch einen negativen Effekt auf das Klima. Der IPCC (*Intergovernmental Panel on Climate Change*) sagt ganz eindeutig: Wenn wir nicht zusätzlich zu CO₂ diese klimarelevanten Luftschadstoffe adressieren, und zwar zeitnah, dann werden wir die Pariser Klimaschutzziele nicht einhalten können. Der Vorteil davon ist, dass diese Schadstoffe mit Blick auf ihre Klimawirkung als kurzlebige Klimaschadstoffe bezeichnet werden. Das heißt, wir werden hier nicht nur unmittelbar einen gesundheitlichen Effekt sehen, sondern eben auch in der Minderung der Klimabelastung. Ein weiterer Punkt sind vielleicht noch Ernteauffälle. Ozon ist ja ein Folgestoff der NO₂-Belastung und wir haben Ernteauffälle in Europa in Milliardenhöhe, die wir verringern könnten, wenn wir die Ozonbelastung verringern.



Vorsitzender: Vielen Dank, Frau Saar! Lassen Sie mich an der Stelle noch einmal ergänzen. Ich habe es schon zweimal gemacht vorhin im Ausschuss. Ich darf darum bitten, dass wir alle im gegenseitigen Respekt miteinander umgehen – alle wissen, was gemeint ist. Wir kommen zur FDP, zum Kollegen Abg. Nils Gründer!

Abg. **Nils Gründer** (FDP): Ich habe noch mal zwei Fragen an Frau Giersch. Und zwar zum Stichwort Beweislastumkehr: Wie muss ich mir das vorstellen? Können Sie das vielleicht für uns einmal skizzieren, wie so ein Ablauf wäre, wenn ein Unternehmen beweisen müsste, dass es einen Schaden nicht verursacht hat? Und zum Stichwort europäische Vorgaben, da wäre meine Frage noch: Welche Konsequenzen hätte es auf den Wirtschaftsstandort Deutschland und im Hinblick auf Arbeitsplätze, wenn es einen nicht einheitlichen Vollzug der Richtlinie gäbe? Ob Sie dazu noch Stellung beziehen können?

Annette Giersch (Bundesverband der Deutschen Industrie e. V., BDI): Zum Thema Beweislastumkehr: Tatsächlich ist das auch eine unserer großen Sorgen, wenn wir die Geltung der Grenzwerte ab 2030 so scharf schalten. Wir haben im Kommissionsvorschlag sehr weite Ermächtigungsgrundlagen und Schadensersatzansprüche für Gesundheitsschäden. Die können sehr weit eingeklagt werden. Und auch wenn möglicherweise die Dinge gut laufen, Maßnahmen umgesetzt werden, wir genug Elektromobilität haben, wir die Transformation sehr, sehr schnell umgesetzt haben, Wasserstoff überall verfügbar ist – das alles sind politische Annahmen, die wir jetzt treffen, die auch alle gut laufen müssen. Also wir glauben nicht, wenn man sich die Studien anguckt, dass das bis 2030 alles so weit kommt und dann werden wir Überschreitungen an unseren Messstationen haben. Wenn es nach dem Kommissionsvorschlag geht und er so bleiben würde, können die Bürgerinnen und Bürger beispielsweise Gesundheitsschäden beim Staat einklagen und dann bei den Kommunen schauen, ob es dort Überschreitungen gibt. Daraufhin könnten sie Gesundheitsschäden einklagen und die Beweislastumkehr ist da ein großes Problem. Wenn dann nämlich nachgewiesen werden muss, dass der Gesundheitsschaden nicht durch den Feinstaub verursacht wurde, sondern aus dieser

oder jener Quelle. Es geht dann nicht um den Nachweis einer hundertprozentigen Verursachung, sondern es reicht, wenn die Ursache zum Gesundheitsschaden beigetragen hat. Beweisen Sie erst mal, dass das nicht dazu beigetragen hat. Es reicht, wenn sie selber emittiert haben – auch wenn es nur ein kleiner Anteil an den Emissionen war. Also insofern ist der Kommissionsvorschlag, was diese Vorschriften betrifft, sehr, sehr weitgehend und wir glauben, dass der Staat sich da in sehr erhebliche finanzielle Risiken begibt. Es wäre denkbar, dass jeder Bürger kommt und sagt, er habe Asthma oder eine andere Krankheit und der Feinstaub hat dazu beigetragen. Also das ist einer der Gründe, warum wir sagen, man sollte noch mal genau darauf gucken, ob Deutschland sich dem tatsächlich aussetzen und die Grenzwerte ab 2030 so scharf stellen will. Es sind letztlich politische Annahmen, die wir treffen, von denen wir gar nicht so sicher sind, ob wir dahin kommen. Und insofern geht unser Vorschlag dahin, die Geltung der Grenzwerte, ohne die Höhe weiter zu betrachten, einfach weiter nach hinten zu schieben, um die Situation realistischer zu machen. Was heißt das für den Standort? Es geht letztlich um die europäische Wettbewerbsfähigkeit, wenn wir dann Überschreitungsgebiete haben. Wir haben viele Ballungsräume in Deutschland. Ich meine, man kann wahrscheinlich sagen, NRW ist ein einziger großer Ballungsraum. Wir erwarten da Überschreitungen. Selbst hundert Prozent Elektromobilität würden nicht ausreichen. Wir können ja nicht in ganz NRW den Verkehr lahmlegen, da müsste man weitere Maßnahmen ergreifen. Das heißt, es kann dann auch Industrieunternehmen treffen. Vielleicht müsste die Produktion gedrosselt werden, vielleicht müssten einzelne Anlagen an *Hotspots* abgestellt werden – natürlich hat das dann Auswirkungen auf die europäische Wettbewerbsfähigkeit und natürlich haben wir Unternehmen nicht deutschlandweit auf der grünen Wiese verteilt, damit dann die Emissionen irgendwo nicht so eine Rolle spielen. Vielmehr haben wir viel Industrie in den Ballungsräumen, wo wir einfach in ein großes Problem hineinlaufen, wenn wir die Werte 2030 scharf schalten. Und noch mal der Punkt: Das Europäische Parlament möchte die Werte ja 2035 dann noch weiter anschärfen, das



heißt, das Problem dürfte sich dann vergrößern für die Industrie.

Abg. **Andreas Bleck** (AfD): Meine Frage richtet sich an Herrn Schraag. Auf den ersten Blick wirken die bestehenden NO₂-Grenzwerte für die Umgebungsluft einerseits und den Innenbereich für maximale Arbeitsplatzkonzentration andererseits widersprüchlich. Wie kann man sich das eigentlich erklären?

Martin Schraag (Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit e. V.): Ich habe beispielsweise den Innenraum-Richtwert nicht erwähnt. Genau genommen gibt es im Innenraum keinen Grenz-, sondern einen Richtwert – formal wohl deswegen, weil dort im Gegensatz zur Außenluft nicht gemessen werden muss. Innenraumrichtwerte werden nach dem sogenannten Basisschema definiert und der Richtwert I steht für eine lebenslang unkritische Exposition, der Richtwert II sollte nicht überschritten werden. Ich habe den Richtwert I für NO₂ deswegen nicht erwähnt, weil dieser aktuell sehr exotisch behandelt wird und dahinter ein recht merkwürdiger Vorgang steht, bei dem die Regeln des Basisschemas völlig missachtet wurden. Der Ausschuss für Innenraumrichtwerte sollte vor einigen Jahren im Auftrag des Bundesumweltministeriums neue Richtwerte definieren. Im Dezember 2018 wurde ein „Richtwert I“ für NO₂ von 80 Mikrogramm pro Kubikmeter verkündet. Der Richtwert I ist normalerweise lebenslang unkritisch. Überraschenderweise war das der Doppelte des Grenzwerts der Außenluft. Dieser Richtwert I wurde dann aber abweichend vom Basisschema zu einem Kurzzeitrichtwert erklärt und damit laufen auch die Handlungsanweisungen des Basisschemas ins Leere. Es gibt normalerweise keine Handlungsanweisung unterhalb dieses Richtwertes I und daraus ergibt sich die Situation, dass aus fast 60 unterschiedlichen Schadstoffen NO₂ mit einem Kurzzeitrichtwert als Exot heraussticht. Wobei gerade NO₂ von allen Schadstoffen umfangreich erforscht wird. Im Mai 2019 gab es dann eine Stellungnahme des Ausschusses zur Ableitung von Langzeitrichtwerten, wonach zurzeit keine hinreichend geeigneten humanen oder tierexperimentellen Studien vorlägen – so viel nur zur Studienlage und zu dem Konsens, der anscheinend existiert. Man möge hilfsweise einen

Leitwert der WHO für Außenluft von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter heranziehen. Meines Erachtens spricht der Vorgang für eine politische Intervention. Es wäre eher an den Parlamentariern, dies aufzuklären. Die Frage wäre auch, ob der Ausschuss seine Langzeitempfehlung in Zukunft dann auf zehn Mikrogramm pro Kubikmeter ändern würde. Dann müsste er vermutlich menschliche Leben in Innenräumen etwas reduziert werden.

Abg. **Andreas Bleck** (AfD): In Ihrer Stellungnahme habe ich auch gelesen, dass Sie auf die Dieselfahrverbote eingegangen sind und ich meine Sie richtig verstanden zu haben, dass die dafür eingesetzten Messgeräte, die ja die NO₂-Messwerte im Grunde genommen geliefert haben, dass die für solche Messungen eigentlich gar nicht geeignet waren. Das würde mich mal interessieren, was es damit Ihrer Meinung nach auf sich hat.

Martin Schraag (Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit e. V.): Sie verstehen mich richtig und eine Absenkung des Grenzwerts würde die Situation noch verschärfen. Es betrifft die Messstationen am Verkehr. Und diese Messstationen waren ja die einzigen, die auch zu Fahrverboten beigetragen haben. Die NO₂-Messgeräte mussten nach der Euronorm 14211 zugelassen werden. Bekannt ist, dass es in Verkehrsnähe Messprobleme gibt. Das hängt mit den starken NO₂-Konzentrationsschwankungen zusammen und die Euronorm weist explizit darauf hin. Deshalb muss für die Zulassung ein sogenannter Feldtest nahe am Verkehr durchgeführt werden. Da messen dann zwei Messgeräte parallel und dürfen nach drei Monaten Betrieb im Ergebnis nicht mehr als fünf Prozent auseinanderliegen. Diese entscheidende Zulassungsprüfung nach der Euronorm 14211 wurde entgegen der Anforderung bei allen Gerätetypen vom TÜV-Rheinland immer auf einem Parkplatz abseits des Verkehrs durchgeführt. Dabei hat der TÜV-Rheinland in Köln auch einen Messplatz in Verkehrsnähe. Trotz des Verstoßes haben TÜV-Rheinland und das Umweltbundesamt gemeinsam ein Konformitätszertifikat ausgestellt, auf das sich die zuständigen Landesbehörden verlassen haben. Ich betrachte dieses Problem nach wie vor nicht konform adressiert und für tiefere Grenzwerte erst recht nicht.



Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Meine zweite Frage geht nochmal an Frau Saar. Was ist aus Ihrer Sicht im Bereich von Monitoring und Datenerhebung notwendig, um die hier geäußerten Ziele zu realisieren?

Dorothee Saar (Deutsche Umwelthilfe e. V., DUH): Es sind ja schon Punkte zur Datenerhebung und Messungen zur Modellierung genannt worden. Die EU-Kommission macht in ihrem Gesetzesvorschlag dazu auch ganz konkrete Vorschläge, das Parlament hat, das nochmal spezifiziert. Ich denke, dass wir ein solides Messnetz brauchen, eine transparente Datendarstellung, auch die Veröffentlichung von Stundenwerten, um die Situation flächendeckend bewerten zu können. Der Kollege hat vorhin erwähnt, dass Deutschland so dumm sei und sich an die bestehenden Regelungen halte, während andere Mitgliedstaaten das nicht machen. Das kann natürlich kein Grund sein, jetzt selber auch nachlässig zu werden. Im Gegenteil: Gerade weil es eben in anderen Mitgliedstaaten womöglich vorkommt, dass die Messstationen nicht richtig platziert sind, sind dort schon verschiedene Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet worden. Auch wir als Deutsche Umwelthilfe haben immer wieder darauf hingewiesen, dass es wichtig ist, so zu messen, dass eben auch die Belastung der Menschen vor Ort am besten erkennbar ist. Eine wichtige Modellierung oder eine fortlaufende Erhebung der Daten ist auch wichtig, um den Effekt der eingeleiteten Maßnahmen tatsächlich bewerten zu können und zu schauen, ob wir vielleicht gegensteuern müssen. Das Beispiel in Kiel ist erwähnt worden, wo an einer Stelle, in der sich starker Verkehr mit unmittelbar angrenzender Wohnbebauung treffen, Maßnahmen ergriffen werden müssen, die dazu führen, dass die Überschreitungen an dieser Stelle ausbleiben oder vermieden werden. Wir wissen aber zum Beispiel aus den sehr guten Datenlagen in Berlin, dass Maßnahmen, die wir in Berlin eingesetzt haben, auch zu einer Verbesserung in Potsdam geführt haben, weil es eben zu einer Änderung der Flottenzusammensetzung und zu entsprechenden Nachrüstungen gekommen ist. Eine umfassende Modellierung und Erhebung von Daten brauchen wir auch, um zu wissen: Wie sind die Fernströme der Luftschadstoffbelastung? Luftverschmutzung macht eben nicht an der Grenze halt. Wir belasten andere Länder, wir werden belastet durch andere

Länder und auch deswegen ist es notwendig zu gucken: Wo sind die *Hotspots*, welche Maßnahmen machen Sinn, welche Maßnahmen wirken dort und wie können wir Transparenz über den gesamten Wirkungsraum der EU-Richtlinie herstellen?

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Ich hätte nochmal eine ergänzende Nachfrage. Wenn wir über Feinstaub reden, wird das häufig zumindest in der öffentlichen Diskussion reduziert auf die Frage, was am entsprechenden Auspuffrohr hinten rauskommt. Jetzt haben wir aber die batteriegebundene Elektromobilität als neuen Zweig und scheinbar das Problem gelöst. Aber es gibt ja noch die Entstehung von Feinstaub durch Abrieb, durch Bremsen und Bremsbeläge. Welche Rolle spielt denn das noch? Anders ausgedrückt: Bleibt da noch viel übrig, ist das ein Problem?

Dorothee Saar (Deutsche Umwelthilfe e. V., DUH): Es ist tatsächlich ein Problem, was mit Blick auf Mikroplastikbelastungen zu betrachten ist. Die Euro-7-Norm hätte die Chance gegeben, hier eine entsprechende Regulierung oder eine entsprechende Begrenzung des Abtriebs vorzunehmen. Wir werden sehen, was am Ende dabei herauskommt. Die Belastungen aus dem Auspuff sind durch die Einführung wirksamer Abgasreinigung und dank effektiver Gesetzgebung schrittweise reduziert worden. Was bislang noch zu wenig reguliert ist, sind eben die Feinstaubemissionen aus der Holzfeuerung, das ist zunehmend der größte Faktor, den wir bei der Feinstaubbelastung sehen. Und was eben noch nicht ausreichend adressiert ist, ist der Feinstaub, der indirekt über die Landwirtschaft kommt. Darf ich noch einen Satz ergänzen? Diese Feinstaubproblematik unterstreicht ja nur, dass es keine Lösung sein kann, wenn wir darauf abzielen, alle PKWs, die wir heute haben, alle Fahrzeuge, die heute unterwegs sind, mit einer Batterie auszustatten und davon ausgehen, dass das Problem damit erledigt sei.

Vorsitzender: Jetzt kommen wir zur dritten Runde und die wird sportlich. Wir haben jetzt zwei Minuten vorgesehen. Das heißt, bitte schnelle, kurze Fragen und schnelle, kurze Antworten! Herr Kollege Abg. Daniel Rinkert von der SPD-Fraktion!



Abg. **Daniel Rinkert** (SPD): Herr Dr. Raad, Sie führen in Ihrer Stellungnahme aus, dass man die Emissionsgesetzgebung erst mal wirken lassen sollte, bevor man jetzt die weitere Gesetzgebung verschärft. Könnten Sie das bitte nochmal erläutern? Und Frau Bud, wie beurteilen Sie die Durchsetzungsbestimmungen des Kommissionsentwurfs?

Dr. Puya Raad (Thyssenkrupp Steel Europe AG): Ausgehend von dem europäischen *Green Deal* und dem „Fit for 55-Paket“ werden wir in allen Sektoren grundlegende Veränderungen haben. Die Landwirtschaft und die Industrie bekommen durch die Industriemissionsrichtlinie neue, verschärfte Grenzwerte, der Verkehr wird auf E-Mobilität umgelegt, die Euro-7-Norm soll kommen, Verbrennungsmotoren werden ab 2035 verboten, Gebäudeenergieversorgung wird auf erneuerbare Energien umgestellt. All diese Maßnahmen, die die Emittenten betreffen, müssen ja ihre Zeit bekommen, um zu wirken. Deswegen wäre es aus meiner Sicht verfehlt, wenn man mit der jetzigen verschärften Emissionsgesetzgebung diese Maßnahmen aushöhlen würde. Die Folge wäre – das wurde schon angesprochen – weitreichende Diesel-Verkehrsverbote in den Städten, aber auch Kraftwagen-Verkehrsverbote, weil die E-Mobilität auch nicht ausreicht, um die Grenzwerte einzuhalten. Damit würde auch die industrielle Transformation behindert und in der Folge würde man die gesellschaftliche Akzeptanz für mehr Umweltschutz und Klimaschutz gefährden, aber auch die industrielle Transformation verhindern. Deswegen würde ich es unterstützen, wenn die Grenzwerte ab 2040 gelten würden.

Emma Bud (ClientEarth gGmbH): Es war gerade die Rede von der Beweislast. Ich würde in diesem Zusammenhang nur betonen, dass es im Artikel 28 in erster Linie um Schadensersatz geht und dass Betroffene nur ein Recht auf Schadenersatz haben, wenn sie beweisen können, dass sie gesetzwidrigen Konzentrationen von Schadstoffen ausgesetzt wurden. Wir haben schon gehört, dass Deutschland eigentlich auf einem guten Weg ist und dass sie unter Krankheiten leiden, die von Diesel verursacht sein können. Also nicht, dass sie nur beigetragen haben, aber dass diese illegale Luftverschmutzung die plausibelste Erklärung ist. Das ist schon eine hohe Beweislast und es gibt

solche Bestimmungen schon in anderen Arten von EU-Regelungen, die in Deutschland schon umgesetzt worden sind. Man sollte keine Angst davor haben. Das wird nicht zu exzessiven Klagewellen oder unverhältnismäßigen Summen führen.

Abg. **Anja Karliczek** (CDU/CSU): Das Erste ist: In der EU-Luftqualitätsrichtlinie wird vom sogenannten *Average Exposure Index* (AEI – Durchschnittlicher Expositionsindex) gesprochen. Lieber Herr Müller-Baum, vielleicht klären Sie uns auf, was das ist, und wie schätzen Sie den Vorschlag, der daraus folgt, ein. Das Zweite ist: Herr Dr. Scheuch, Sie haben gesagt, dass der Feinstaubgrenzwert von fünf Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresmittel nicht sinnvoll ist. Vielleicht sagen Sie auch kurz noch etwas dazu.

Peter Müller-Baum (Verband Deutscher Maschinen- und Anlagenbau e. V., VDMA): Ich versuche das sehr kurz zu erklären, wobei das durchaus ein bisschen *tricky* ist, denn dieser sogenannte *Average Exposure Index* ist ein Mittelwert des urbanen Hintergrunds über mehrere Jahre. Die Idee im Gesetzesvorschlag ist, dass der jetzt sukzessive sinken soll, bis der WHO-Richtwert erreicht ist. Anders ausgedrückt: Bis dieser Wert nicht erreicht ist, muss man immer weiter absenken und entsprechende Maßnahmen ergreifen. Letztendlich wird dadurch ein Grenzwert – und zwar der WHO-Richtwert – über die Hintertür eingeführt. Selbst wenn man im Gesetz nur zehn Mikrogramm beispielsweise bei PM_{2,5} stünden, hätten sie letztendlich diesen Richtwert von fünf aus der WHO als Ziel und müssten den sukzessive erreichen.

Dr. Gerhard Scheuch: In der Tat, die fünf Mikrogramm sind einfach unrealistisch. Ich hatte es schon in meinem Eingangsstatement erwähnt: 50 Prozent der Weltbevölkerung – das wurde von dem *Massachusetts Institute of Technology* gerade festgestellt – leben in Gebieten, in denen der nicht vom Menschen verursachte Feinstaub bereits deutlich über dieser fünf Mikrogramm-Grenze liegt. Selbst wenn man diese Menschen dort wegnimmt, dann wird in diesen Gebieten trotzdem diese fünf Mikrogramm Grenze gerissen, einfach weil der natürliche Feinstaubgehalt – zum Beispiel Saharastaub – sehr hoch ist. Das und Ähnliches wird uns in Deutschland passieren.



Wir werden einfach Gebiete haben, wo wir den Wert nicht einhalten können.

Herr Abg. Lutze, ich möchte noch ganz kurz auf Ihre Bemerkung eingehen. Die Daten, die ich Ihnen genannt habe, die stammen nicht von mir. Die stammen vom Helmholtz Zentrum für Umwelt und Gesundheit und wurden im Jahr 1990 verfasst. Das ist eine wissenschaftliche Studie, die besagt, dass in der ehemaligen DDR die Asthmainzidenz bei 3,9 Prozent lag, im Vergleich zum Westen von 5,9 Prozent. Heuschnupfen zum Beispiel war im Osten mit 2,7 Prozent gegenüber 8,6 Prozent im Westen verbreitet. Das sind wissenschaftlich erhobene Daten, die ich mir nicht ausgedacht habe. Ich bin hierfür deswegen ein Experte, weil ich auch lange Jahre Präsident der Internationalen Gesellschaft für Aerosolmedizin (ISAM) war. Also, ich möchte das einmal klarstellen und mich nicht als „Unexperte“ beleidigen lassen.

Abg. **Prof. Dr. Armin Grau** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Meine Frage richtet sich an Frau Prof. Dr. Hoffmann. Ich möchte Ihnen nochmal die Gelegenheit geben, etwas zu dem Argument der natürlichen Belastung mit Feinstäuben zu sagen. Auch möchte ich die Frage stellen, welche anderen Länder schon ähnliche Richtlinien erlassen haben und welche Erfahrungen man aus deren Umsetzung ziehen kann.

Prof. Dr. Barbara Hoffmann (Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf): Ganz kurz zu den Feinstäuben aus natürlichen Quellen: Der Vorschlag der Kommission sieht ohnehin vor, dass der Feinstaub aus natürlichen Quellen von der gemessenen Konzentration abgezogen werden kann. Das heißt jetzt nicht, dass Feinstaub aus natürlichen Quellen ungefährlich wäre oder gesundheitlich nichts ausmachen würde. Aber es wird in dem Vorschlag der Kommission durchaus berücksichtigt, dass die Länder nichts dagegen machen beziehungsweise nur sehr, sehr wenig dagegen machen können. Deswegen kann das von dem gemessenen Wert abgezogen werden. Die andere Frage war nach den Erfahrungen in anderen Ländern. Die Schweiz hat bereits vor Jahren die damals gültigen WHO-Empfehlungen übernommen und war damit eines der ersten Länder, die das tatsächlich gemacht hat. Das war natürlich noch der alte Wert für Feinstaub von zehn Mikrogramm. Sie hat damit gute

Erfahrungen gemacht. Ich möchte auch noch etwas zu dem Grenzwert von NO₂ in den USA sagen, der heute schon angesprochen wurde. Es ist richtig, dass der Langzeitgrenzwert bei denen sehr, sehr hoch ist. Das hat auch etwas damit zu tun, dass NO₂ in den USA keine so große Rolle spielt, weil die sehr viel strengere Abgasregelungen haben. Auf der anderen Seite haben die aber den gleichen oder fast ähnlichen Kurzzeitgrenzwert wie wir für NO₂. Das führt dazu, dass die Belastungen von NO₂ in den USA tatsächlich nicht höher sind als bei uns. Also da wird gewissermaßen durch die Hintertür eine strenge oder strengere Langzeitkonzentration eingefordert.

Abg. **Nils Gründer** (FDP): Ich hätte noch mal eine Frage an Sie, Frau Giersch. Welche Auswirkungen hätte aus Ihrer Sicht ein nahezu bedingungsloses Klagerecht, welches Sie in Ihrer Stellungnahme ansprechen, auf die Industrie?

Annette Giersch (Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI)): In der Tat sehen wir das Klagerecht als Risiko für den Staat und natürlich auch für andere Emittenten, insbesondere die Industrie an. Zum Thema Einklagbarkeit von Gesundheitsschäden: Da gab es im letzten Jahr einen Fall in Frankreich. Da hat jemand wegen Asthma auf über 19 Millionen Euro Schadensersatz gegen den Staat geklagt, weil diese Krankheit durch die Luftqualität verursacht worden sei. Das wurde seinerzeit vom EuGH abgewiesen, denn die europäischen Vorgaben enthielten eben noch nicht diese Ermächtigungsgrundlage. Das wäre jetzt allerdings anders, wenn der Kommissionsvorschlag so käme. Insofern kann man sich vorstellen, dass die finanziellen Risiken tatsächlich sehr hoch sein können, wenn sie denn kommen. Gleiches gilt, wenn jemand klagt, der beispielsweise im Bereich einer Industrieanlage wohnt. Dann sind die Risiken für Industrieanlagen-Betreiber natürlich ebenfalls da – gerade vor dem Hintergrund, dass – wie wir es ja gehört haben – Feinstaub überregional wirkt. Es sind also gar nicht unbedingt nur die Emissionen vor Ort, die eine Rolle spielen. Deswegen glauben wir, dass wir es eben nicht – zumindest nicht flächendeckend – bis 2030 schaffen werden, diese sehr ambitionierten Werte einzuhalten. Vor diesem Hintergrund schlagen wir diesen



Übergangszeitraum bis 2040 vor, damit wir nicht in solche Klagerisiken reinlaufen, wie sie bisher im Kommissionsvorschlag verankert sind.

Abg. **Andreas Bleck** (AfD): Herr Schraag, mich würde der aktuelle Stand der Messwerte in den europäischen Mitgliedstaaten interessieren – vor allem auch mal ganz konkret, wie es um die reale Exposition steht.

Martin Schraag (Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit e. V.): Die reale Situation ist die, dass es einige Länder gibt, die heute selbst im städtischen Hintergrund noch nicht die 40 Mikrogramm pro Kubikmeter einhalten, also nicht nur in Verkehrsnähe. In Deutschland ist es so, dass an den meisten Stellen oder fast überall ein realer Wert von 20 Mikrogramm pro Kubikmeter unterschritten wird und wir nur noch in einem relativ begrenzten Bereich im Verkehrsbereich nahe an den 40 Mikrogramm pro Kubikmeter sind. In Stuttgart am berühmten Neckartor haben wir 50 Meter hinter dem Neckartor schon die Hälfte oder weniger als die Hälfte der Werte. In Südeuropa wird das Problem ein viel Größeres sein. Deshalb vermute ich, dass die südeuropäischen Länder gegen diese neuen Grenzwerte viel höheren Widerstand leisten als das jetzt vielleicht hier in Deutschland der Fall ist.

Abg. **Thomas Lutze** (DIE LINKE.): Herr Dr. Scheuch, für den Fall, dass ich Sie beleidigt haben sollte, möchte ich mich in aller Form entschuldigen. Das war nicht mein Ansinnen. Aber manchmal ist es so, wenn man von einem bestimmten Thema selbst über Jahrzehnte betroffen war, dass man dann etwas anders reagiert, als man das im normalen politischen Geschäft macht. Ich bin trotzdem der Meinung, dass ich noch innerhalb der Grenzen war. Aber sei es drum – deswegen die Entschuldigung. Sie haben gerade die Quellenangabe für Ihre Aussage gemacht: Helmholtz Zentrum 1990. Jetzt würde mich aber Folgendes interessieren: Irgendwie komme ich auch heute nicht an diese Daten heran, aber wenn wir von der früheren DDR reden, können wir ja nicht das Jahr 1990 als Maßstab nehmen. Zumindest in der zweiten Jahreshälfte gab es so gut wie keine DDR mehr, sondern man muss ja zumindest die 1980er Jahre nehmen. Es würde mich einmal interessieren, wer denn in den 1980er Jahren vergleichbare Werte in

der früheren DDR aufgenommen beziehungsweise gemessen hat. Ich bin in dem Land aufgewachsen. Ich habe von früh bis spät gehört, dass es bei uns keine Umweltverschmutzung gibt. Und was es nicht gibt, das kann man auch schlecht messen. Wenn man das Fenster aufgemacht hat – ich habe teilweise sechs Stunden in der Schule gesessen, da war es verboten, Fenster aufzumachen, weil drin die Luft besser war als draußen. Also in dieser Umwelt bin ich aufgewachsen und die Propaganda sagte gerade das Gegenteil. Deswegen würde mich mal interessieren: Wer hat denn vor 1990 in der früheren DDR realistische Werte gemessen?

Dr. Gerhard Scheuch: Es gab damals eine sehr intensive Aerosolmedizin-Gruppe in Ostberlin. Die Internationale Gesellschaft für Aerosolmedizin ist von einem Professor aus Ostberlin gegründet worden, der sich mit Aerosolmedizin beschäftigt hatte. Es gab also schon aktive Messsysteme im Osten. Wir haben damals vom Helmholtz Zentrum für Umwelt und Gesundheit direkt nach der Grenzöffnung Messgeräte in verschiedene Städte im Osten verbracht und haben dort die Konzentration der Luftschadstoffe gemessen. Sie haben natürlich auch Recht. Ich habe über Asthma geredet, Asthma hat nichts mit Feinstaub zu tun. COPD, vermutlich die Erkrankung, an der Sie leiden, hat sehr wohl etwas mit Feinstaub zu tun. Die Werte waren damals exorbitant hoch und die Leute sind an chronisch obstruktiven Lungenerkrankungen erkrankt, aber nicht an Asthma. Wir haben damals im Jahr 1990 dann diese Zahlen aufgenommen. Die Frau in München hat das getan und dann auch veröffentlicht.

Vorsitzender: Damit haben wir das jetzt doch noch zu einem schönen, guten runden Ende geführt. Ich bedanke mich bei Ihnen allen, bei den Sachverständigen für die Auskunft, die Sie uns gegeben haben und auch bei Ihnen, liebe Kolleginnen und Kollegen, für die Diskussion und wünsche Ihnen, liebe Sachverständige, eine gute Heimkehr. Uns allen eine gute Plenarwoche!

Schluss der Sitzung: 13:00 Uhr



Verweis auf Stellungnahmen der Sachverständigen im Anlagenkonvolut

Dr. Christine **Wilcken**
A-Drs. 20(16)197-K

Emma **Bud**
A-Drs. 20(16)197-F

Prof. Dr. Annette **Peters**
A-Drs. 20(16)197-J

Dr. Puya **Raad**
A-Drs. 20(16)197-E

Hauke **Dierks**
A-Drs. 20(16)197-H

Peter **Müller-Baum**
A-Drs. 20(16)197-D
Tischvorlage

Dr. Gerhard **Scheuch**
A-Drs. 20(16)197-A

Prof. Dr. med. Barbara **Hoffmann**
A-Drs. 20(16)197-I

Anette **Giersch**
A-Drs. 20(16)197-C

Martin **Schraag**
A-Drs. 20(16)197-B

Dorothee **Saar**
A-Drs. 20(16)197-G