

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Bernhard Braun (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

und

A n t w o r t

des Ministeriums für Umwelt und Forsten

Einhaltung der „EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie“ in Rheinland-Pfalz

Die **Kleine Anfrage 2185** vom 5. Januar 2005 hat folgenden Wortlaut:

Zum 1. Januar 2005 treten nach einer Übergangszeit von acht Jahren die Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie für Feinstaub verbindlich in Kraft, wie sie in der 22. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (22. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt sind. Auf Grund von bekannten Messdaten vorangegangener Jahre muss davon ausgegangen werden, dass in der Umgebung von Straßen mit hohem Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen besonders in innerstädtischen Bereichen Grenzwertüberschreitungen des „PM 10-Feinstaub“ (particulate matter, mit einem Teilchendurchmesser kleiner zehn Mikrometer) auftreten werden. Aus umweltmedizinischer Sicht ist bisher keine Konzentration bekannt, unterhalb derer diese Feinstäube keine Gesundheitsgefahr mehr darstellen.

Vielmehr handelt es sich bei den o. g. Grenzwerten um eine längst überfällige umwelt- und gesundheitspolitische Festlegung, um die gegenwärtig in Deutschland statistisch zu erwartenden 10 000 bis 19 000 zusätzlichen vorzeitigen Todesfälle durch Feinstaubpartikel zu minimieren.

Ich frage die Landesregierung:

1. An welchen Messstationen in Rheinland-Pfalz wurden seit dem Bezugsjahr 2002 welche Konzentrationen an PM 10-Feinstaub festgestellt (Angabe bitte möglichst als Tabelle, mit der zusätzlichen Angabe, wie oft der Tagesmittelwert von 50 Mikrogramm/Kubikmeter überschritten war, ob der Jahres-Mittelwert von 40 Mikrogramm/Kubikmeter eingehalten wurde bzw. ob und in welcher Höhe gegebenenfalls die so genannten bereits seit 2002 geltenden Toleranzmargen für PM 10-Feinstaub überschritten waren)?
2. Hält die Landesregierung die Dichte des rheinland-pfälzischen Messnetzes für PM 10-Feinstaub für ausreichend, um ein verlässliches Bild der Belastung zu erhalten?
Wenn ja, mit welcher Begründung; wenn nein, in welchem Zeitraum sind welche weiteren Maßnahmen zur Verbesserung der Datenlage vorgesehen (mobile Messung, zusätzliche Messstationen, usw.)?
3. Welchen Stand hat die Erarbeitung von Luftreinhalteplänen in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen des PM 10-Feinstaub?
4. Welche wesentlichen Maßnahmen entlang welcher Zeitachse hält die Landesregierung in den Luftreinhalteplänen für erforderlich, um die Gesundheitsgefahren durch Feinstäube zu minimieren?
5. Welchen Anteil hat nach Erkenntnissen der Landesregierung der Straßenverkehr an den Grenzwertüberschreitungen des PM 10-Feinstaub?
6. Hält die Landesregierung den „Leitfaden zur Erstellung von Luftreinhalteplänen (...) und die Kontrolle der Luftqualität (LRP, Hagen)“, (Landesumweltamt NRW, Oktober 2002) für übertragbar auf rheinland-pfälzische Städte?
Wenn ja, in welchem Zeitraum; wenn nein, warum nicht?

Das **Ministerium für Umwelt und Forsten** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 19. Januar 2005 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Das PM 10-Feinstaubmessprogramm des Zentralen Immissionsmessnetzes umfasst 26 Messstandorte unterschiedlicher Prägung. Die im Zeitraum 2002 bis 2004 gemessenen Jahresmittelwerte sind in Tabelle 1 zusammengefasst und den jeweils geltenden Grenzwerten

sowie dem ab dem Jahr 2005 anzuwendenden Grenzwert gegenübergestellt. Die Messergebnisse zeigen, dass die Feinstaubwerte die jeweils geltenden Grenzwerte für die Dauerbelastung nicht überschritten.

Tabelle 1 Jahresmittelwerte von PM 10-Feinstaub in Rheinland-Pfalz (Werte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$)

Station	Standort	2002	2003	2004
geltender Grenzwert		44,8	43,2	41,6
ab 2005 geltender Grenzwert		40	40	40
LU-Oppau	Stadtrand/Industrie	25	28	23
LU-Mitte	Innenstadt/Mischgebiet	27	31	25
LU-Heinigstraße	Innenstadt, verkehrsnah	37	41	37
LU-Mundenheim	Stadtrand/Industrie	25	32	26
MZ-Mombach	Stadtrand/Industrie	23	26	19
MZ-Goetheplatz	Innenstadt	25	29	21
MZ-Zitadelle	Innenstadt, verkehrsnah	28	31	24
MZ-Parcusstraße	Innenstadt, verkehrsnah	38	38	34
Speyer	Innenstadt, verkehrsnah	28	31	26
Kaiserslautern	Innenstadt	21	25	22
Pirmasens	Innenstadt, verkehrsnah	26	26	26
Trier-Ostallee	Innenstadt	31	32	30
Trier-Kaiserstraße	Innenstadt, verkehrsnah	30	33	29
Worms	Innenstadt, verkehrsnah	31	33	28
Neuwied-Hafenstraße	Stadtrand	23	28	25
Neuwied-Heddersdorfer	Innenstadt, verkehrsnah	31	34	31
Koblenz-Ebertring	Innenstadt, verkehrsnah	24	28	24
Koblenz-Zentralplatz	Innenstadt, verkehrsnah	31	30	29
Bad Kreuznach	Innenstadt, verkehrsnah	24	27	22
Wörth	Stadtrand	23	26	22
Dunzweiler	Wald	18	21	17
Leisel	Wald	14	18	14
Wascheid	Wald	13	17	14
Herdorf	Wald	16	20	15
Neuhäusel	Wald	15	17	14
Hortenkopf	Wald	15	17	14

In Tabelle 2 sind die Überschreitungshäufigkeiten der Feinstaubbelastung der jeweils anzuwendenden Grenzwerte für das Tagesmittel in Tagen angegeben. Zulässig sind Überschreitungen an bis zu 35 Tagen. Zusätzlich sind zum Vergleich der Entwicklung der Überschreitungseignisse jeweils die Überschreitungstage des ab dem Jahr 2005 anzuwendenden Grenzwertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für das Tagesmittel angegeben.

Im Berichtszeitraum traten Überschreitungen im Jahr 2003 an den Stationen Ludwigshafen-Heinigstraße und Mainz-Parcusstraße auf. Die Überschreitung setzte sich an der Station Ludwigshafen-Heinigstraße im Jahr 2004 fort, wobei ihr Ausmaß allerdings abgenommen hat.

Tabelle 2 Überschreitungshäufigkeiten der Grenzwerte für das Tagesmittel für PM 10-Feinstaub in Rheinland-Pfalz (Anzahl der Tage, zulässig: 35 Tage)

Station	Standort	2002		2003		2004	
		> 65 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	> 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	> 60 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	> 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	> 55 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	> 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
LU-Oppau	Stadtrand/Industrie	9	27	13	27	11	17
LU-Mitte	Innenstadt/Mischgebiet	11	28	17	40	15	22
LU-Heinigstraße	Innenstadt, verkehrsnah	28	63	56	94	48	73
LU-Mundenheim	Stadtrand/Industrie	5	15	27	50	16	23
MZ-Mombach	Stadtrand/Industrie	7	14	9	20	7	9
MZ-Goetheplatz	Innenstadt	8	23	10	30	9	10
MZ-Zitadelle	Innenstadt, verkehrsnah	11	26	15	43	12	15
MZ-Parcusstraße	Innenstadt, verkehrsnah	28	70	39	77	30	44
Speyer	Innenstadt, verkehrsnah	15	27	17	40	20	28
Kaiserslautern	Innenstadt	3	9	6	12	7	12

Station	Standort	2002		2003		2004	
		> 65 µg/m ³	> 50 µg/m ³	> 60 µg/m ³	> 50 µg/m ³	> 55 µg/m ³	> 50 µg/m ³
Pirmasens	Innenstadt, verkehrsnah	6	13	14	25	12	19
Trier-Ostallee	Innenstadt	10	37	13	47	21	29
Trier-Kaiserstraße	Innenstadt, verkehrsnah	7	28	17	48	18	23
Worms	Innenstadt, verkehrsnah	14	43	22	46	20	31
Neuwied-Hafenstraße	Stadttrand	2	11	13	27	12	16
Neuwied-Heddersdorfer	Innenstadt, verkehrsnah	8	27	27	58	22	34
Koblenz-Ebertring	Innenstadt, verkehrsnah	4	13	12	24	9	15
Koblenz-Zentralplatz	Innenstadt, verkehrsnah	9	25	15	38	15	20
Bad Kreuznach	Innenstadt, verkehrsnah	11	22	9	28	8	12
Wörth	Stadttrand	5	16	9	24	12	15
Dunzweiler	Wald	0	4	3	9	2	4
Leisel	Wald	0	2	2	7	0	1
Wascheid	Wald	0	0	0	3	0	0
Herdorf	Wald	0	4	3	5	3	3
Neuhäusel	Wald	0	1	2	2	0	1
Hortenkopf	Wald	0	1	0	1	0	2

kursiv gedruckt: die Zahl der im Vergleich zum jeweils anzuwendenden Grenzwert verzeichneten Überschreitungen.

Zu Frage 2:

Das rheinland-pfälzische Messnetz wurde über Jahrzehnte fortentwickelt und optimiert. Seine Dichte geht über die in der Richtlinie 1999/30/EG gestellten Mindestanforderungen für die Luftqualitätsüberwachung hinaus. Seine Messergebnisse liefern ein ausreichendes und verlässliches Bild der PM 10-Feinstaubbelastung.

Zu Frage 3:

Für die Überschreitungsbereiche Ludwigshafen-Heinigstraße und Mainz-Parcusstraße erstellt das Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht zurzeit Luftreinhaltepläne zur Reduzierung der PM 10-Feinstaubbelastung, die bis zum 31. Oktober 2005 dem Bundesumweltministerium für die Berichterstattung an die Kommission der Europäischen Gemeinschaften zu übermitteln sind.

Zur Erstellung dieser Pläne wurden Arbeitsgruppen mit Vertretern der betroffenen Kommunen gebildet, in welchen unter anderem die notwendigen und geeigneten Maßnahmen erörtert, abgestimmt und festgelegt werden.

Zu Frage 4:

Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass es sehr schwierig werden wird, die Staubgrenzwerte, die 2005 noch einmal verschärft werden, konsequent einzuhalten. Zum einen sind die Grenzwerte sehr streng, sodass bereits meteorologische Besonderheiten, wie z. B. langandauernde austauscharme Wetterlagen vorwiegend im Winterhalbjahr großräumige Überschreitungen bewirken können. Zum anderen sind nach jahrzehntelanger erfolgreicher Luftreinhaltepolitik die Spielräume für weitere Emissionsminderungen in den Ballungsräumen klein geworden.

Eine überraschende Erkenntnis ist die Tatsache, dass Feinstäube offensichtlich weiträumig verfrachtet werden und selbst an den kritischen innerstädtischen Verkehrsknotenpunkten die regionalen und überregionalen Immissionsbeiträge, die einer konkreten Maßnahmenplanung im Rahmen von Luftreinhalteplänen nicht zugänglich sind, überwiegen. Hier sind die Bundesregierung bzw. die EU aufgerufen, ihren Beitrag zur Lösung des Problems durch weitere Luftreinhalteprogramme im nationalen bzw. europäischen Rahmen zu leisten.

Dessen ungeachtet sind über das Instrument der Luftreinhaltepläne die noch verbleibenden lokalen Einträge durch geeignete Maßnahmenpläne zu reduzieren. Die Tatsache, dass Grenzwertüberschreitungen beim Feinstaub bisher ausschließlich an verkehrsexponierten Standorten auftraten, unterstreicht die Rolle des Verkehrs als eines wichtigen Verursachers. Hier muss jede Kommune als Träger der Stadt- und Verkehrsplanung individuell geeignete Maßnahmen prüfen und festlegen. Im Falle des Standortes Ludwigshafen-Heinigstraße spielten auch Staubimmissionen durch die mehrjährigen ausgedehnten Bautätigkeiten im Innenstadtbereich eine Rolle, nach deren Abschluss eine Verbesserung der Situation erwartet werden sollte.

Zu Frage 5:

Im Rahmen des in den Jahren 2002 bis 2003 durchgeführten rheinland-pfälzischen Untersuchungsprogramms Feinstaub wurden für ausgewählte Messstandorte in Ludwigshafen und Koblenz folgende Beiträge des Straßenverkehrs zur Feinstaubbelastung im Jahresmittel ermittelt:

- lokaler Beitrag 5 bis 14 %
- regionaler Beitrag 11 bis 12 %
- überregionaler Beitrag 10 bis 11 %.

Zu Frage 6:

Die neuen europäischen Luftqualitätsnormen und die damit verbundenen Anforderungen haben verstärkte wissenschaftliche Aktivitäten und eine rege Publikationstätigkeit ausgelöst. Neben dem Leitfaden des Landesumweltamtes Nordrhein-Westfalen hat z. B. auch der Deutsche Städtetag eine „Arbeitshilfe zur Reduzierung verkehrsbedingter Schadstoffbelastungen in den Städten“ herausgegeben. Schließlich sind mittlerweile eine Reihe von Luftreinhalteplänen für verschiedene Städte erschienen, die ebenfalls wertvolle Anregungen für die Erstellung eigener Luftreinhaltepläne geben können.

Das für die Erstellung der Luftreinhaltepläne zuständige Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht wird diese Unterlagen auswerten und sich im Übrigen an den verpflichtenden Vorgaben des Anhangs IV der Richtlinie 96/62/EG orientieren.

Margit Conrad
Staatsministerin