

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Julia Klöckner und Wolfgang Reichel (CDU)

und

Antwort

des Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten

Feinstaubbelastung durch Flugzeuge

Die **Kleine Anfrage 1796** vom 7. August 2013 hat folgenden Wortlaut:

Mit der zunehmenden Belastung durch Fluglärm in der Region Mainz und Rheinhessen sind die Anwohner über eine damit einhergehende Belastung durch Feinstaub besorgt. Die Weltgesundheitsorganisation und das Umweltbundesamt erkennen die Gesundheitsgefährdung durch eine zu hohe Feinstaubbelastung an. Diese kann allerdings nur durch entsprechende Messstationen für UFP 0.1 nachgewiesen werden. Bei dann vorliegenden Ergebnissen ist es möglich, Aussagen über Einhaltung oder Überschreitung von Grenzwerten zu treffen.

Wir fragen deshalb die Landesregierung:

1. Welchen Stellenwert hat die Feinstaubbelastung durch Flugzeuge grundsätzlich für die Landesregierung?
2. Teilt die Landesregierung die Einschätzung der Bürgerinitiativen gegen Fluglärm, dass die Feinstaubbelastung erheblich gestiegen ist und damit die Schadstoffkonzentration zugenommen hat?
3. Ist die Landesregierung bereit, sich für eine Feinstaubmessstation einzusetzen? Wenn nein, warum nicht?
4. Was wird die Landesregierung konkret unternehmen?
5. Was hat die Landesregierung bisher unternommen, damit valide Daten zur Messung der Feinstaubkonzentration durch Flugzeuge vorliegen?

Das **Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 29. August 2013 wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung:

Ein wichtiges Ziel der Landesregierung ist die Schaffung und der Erhalt einer hohen Lebensqualität für die Bürger in Rheinland-Pfalz. Dazu gehört in erster Linie auch das Erreichen hoher lufthygienischer Standards. Aus diesem Grund wird die Luftqualität in Rheinland-Pfalz – wozu auch die Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte gehört – flächendeckend und kontinuierlich durch das Landes-Luftmessnetz ZIMEN (Zentrales Immissionsmessnetz) überwacht.

Der Umfang der Überwachung, die festgelegten Grenz- und Zielwerte sowie die messtechnischen Anforderungen für die jeweiligen Luftschadstoffe ergeben sich hierbei aus den Vorgaben der europäischen Luftqualitätsrichtlinie. Dabei setzen die Aussagen über die erhobenen Schadstoffmesswerte bestimmte Qualitätsanforderungen voraus, sollen sie valide sein. Zum einen muss eine Referenzmethode zur messtechnischen Bestimmung zur Verfügung stehen, nach der einheitlich gemessen wird, um Messwerte vergleichbar zu machen. Zum anderen müssen wissenschaftlich belegbare Wirkschwellen festgelegt werden, bei deren Überschreiten von einer gesundheitlichen Gefährdung ausgegangen werden kann.

Gegenwärtig gibt es für ultrafeine Partikel (UFP 0.1) weder eine solche Referenzmethode noch eine entsprechende Wirkschwelle und somit Zielvorgaben. Die Grundlagen für eine Referenzmethode bzw. Wirkschwelle werden vielmehr momentan in verschiedenen EU-Projekten näher untersucht (beispielsweise mit dem Projekt UFIREG (Ultrafine particles-cooperation with environmental and health policy), das sowohl die messtechnischen Anforderungen zur Bestimmung ultrafeiner Partikel als auch derer gesundheitlichen Kurzzeiteffekte untersucht. Die Landesregierung unterstützt die Einbeziehung ultrafeiner Partikel in die Gesamtbewertung.

b. w.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage 1796 der Abgeordneten Julia Klöckner und Wolfgang Reichel (CDU) namens der Landesregierung wie folgt:

Zu Frage 1:

Der Flugverkehr ist neben anderen Verkehrsträgern sowie den Sektoren Hausbrand, Energieerzeugung, Industrie, Gewerbe und Landwirtschaft eine von vielen Feinstaubquellen, die zur Gesamtbelastung beitragen.

Nach dem aktuellen Bericht des Umweltbundesamtes über die Emissionsentwicklung der klassischen Luftschadstoffe beträgt der luftverkehrsbedingte Emissionsanteil der Feinstaubfraktion PM₁₀ 0,7 % und der Anteil der Feinstaubfraktion PM_{2.5} 1,2 % an den Gesamtemissionen über alle Quellengruppen. Im Vergleich dazu beträgt der Anteil des Straßenverkehrs 16,1 % (PM₁₀) beziehungsweise 19,7 % (PM_{2.5}).

Zu Frage 2:

Die Feinstaubbelastung in Rheinland-Pfalz hat sich in den vergangenen Jahren und besonders 2012 deutlich verbessert. Die Auswertungen des rheinland-pfälzischen Zentralen Immissionsmessnetzes (ZIMEN) für das Jahr 2012 haben ergeben, dass 2012 an den 21 PM₁₀- und 11 PM_{2.5}-Messstationen geringere Schadstoffkonzentrationen als 2011 verzeichnet wurden. Es wurden keine Grenz- und Zielwerte überschritten.

Dieser Erfolg der Luftreinhaltung ist im Wesentlichen auf die kontinuierliche Umsetzung schadstoffmindernder Maßnahmen der kommunalen Luftreinhaltepläne und Aktionspläne zurückzuführen.

Zu Frage 3 und 4:

Gesetzliche Grundlage zur Überwachung von Immissionskonzentrationen ist die EU-Richtlinie 2008/50/EG (Luftqualitätsrichtlinie). Auf dieser Basis werden in Rheinland-Pfalz aktuell 19 PM₁₀- und 11 PM_{2.5}-Messstationen betrieben.

Eine gesetzliche Grundlage für die Messung von PM_{0.1} (Ultrafeine Partikel) existiert nicht, da die EU-Kommission die vorliegenden toxikologischen Studien als noch nicht ausreichend validiert einstuft, um entsprechende Zielwerte für Ultrafeinstäube abzuleiten. Wie eingangs erwähnt existiert auch noch keine Referenzmethode zur messtechnischen Bestimmung dieser Partikel. Ungeachtet dessen setzt sich die Landesregierung im Rahmen der anstehenden Novelle der Luftqualitätsrichtlinie für schärfere Feinstaubwerte ein. Sollte dieser Revisionsprozess neben der Absenkung von PM₁₀- und PM_{2.5}-Grenzwerten auch die zukünftige Einführung von UFP 0.1 ergeben, nachdem entsprechende Referenzmethoden zur messtechnischen Bestimmung sowie Beurteilung der Messergebnisse vorliegen, wird die lufthygienische Überwachung um diese Komponente erweitert.

Zu Frage 5:

Neben der flächendeckenden Feinstaubüberwachung wurde bereits in den Jahren 2003 und 2004 im Auftrag des Umweltministeriums ein umfangreiches Mess- und Überwachungsprogramm durch das Landesamt für Umwelt, Wasserwirtschaft und Gewerbeaufsicht (LUWG) durchgeführt, um die Fluggasturbinentreibstoff- und Luftqualität in der Umgebung der Militärflughäfen Ramstein und Spangdahlem zu untersuchen. Hierbei wurden unterschiedliche Luftschadstoffkomponenten bestimmt, unter anderem auch Feinstaub und Ruß (Elementarer Kohlenstoff). Diese Bestimmung lässt Rückschlüsse auf den Einfluss von Verbrennungsprozessen – wie sie durch den Flugverkehr verursacht werden – zu und dient der Abschätzung der Konzentration der ultrafeinen Feinstaubfraktion. Die kontinuierlich und diskontinuierlich ermittelten Luftschadstoffkonzentrationen lagen alle zum Teil deutlich unter den derzeit bzw. zukünftig geltenden Grenzwerten. Eine direkte signifikante Korrelation von Indikatorsubstanzen zu Flugbewegungen konnte bislang messtechnisch nicht festgestellt werden.

Ulrike Höfken
Staatsministerin