

U n t e r r i c h t u n g

durch den Präsidenten des Landtags

**Beantwortung der Mündlichen Anfrage
der Abgeordneten Andreas Hartenfels und Pia Schellhammer
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
in der 74. Plenarsitzung am 31. Januar 2019
beantwortet durch Staatsministerin Ulrike Höfken**

Zusatzfrage des Abgeordneten Arnold Schmitt (CDU)

**Feinstaub und Stickoxide: Diskussion um die Grenzwerte
– Drucksache 17/8218 Nr. 5 –**

Schreiben der **Ministerin für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten** vom
21. Februar 2019 an den Präsidenten des Landtags:

Gerne beantworte ich Ihre Zusatzfrage zur Mündlichen Anfrage der Abgeordneten
Andreas Hartenfels und Pia Schellhammer „Feinstaub und Stickoxide: Diskussion um
die Grenzwerte“ zu den wissenschaftlichen Erkenntnissen, die auf eine Einhaltung der
NO₂-Grenzwerte in Rheinland-Pfalz schließen lassen, wie folgt:

Das Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg GmbH (ifeu) hat in der
Studie „Auswirkungen zukünftiger NO_x- und NO₂-Emissionen des Kfz-Verkehrs auf
die Luftqualität in hoch belasteten Straßen in Baden-Württemberg“ bereits im Jahr
2010 ermittelt, dass aufgrund der Verschärfung der Emissionsgesetzgebung im
Straßenverkehr (Einführung der Abgasnormen Euro 5/V (2011/2009) und Euro 6/VI
(2015/2013) in den Bereichen: Pkw, Busse, leichte und schwere Nutzfahrzeuge) ge-
genüber dem Basisjahr 2008 deutliche Minderungspotenziale zu erwarten sind und
dass bis zum Jahr 2015 an verkehrsbelasteten Messstationen eine NO₂-Grenzwert-
einhaltung möglich ist – unter der Annahme, dass der NO₂-Jahresmittelwert 2008 im
Bereich von 50 µg/m³ oder darunter lag. Die Berechnungen basieren dabei auf der
Annahme, dass die Fahrzeuge auch auf der Straße, d. h. im Realbetrieb, die der Typen-
genehmigung zugrunde liegenden Abgasstandards einhalten. Derartige Prognosen
wurden bzw. werden von den Bundesländern genutzt, um eigene verkehrsbezogene
Abschätzungen durchzuführen. Dies ist auch möglich, da viele Straßen und Straßen-
züge eine vergleichbare Geometrie, Verkehrsstärke bzw. Flottenzusammensetzung
aufweisen und der Straßenverkehr die dominierende NO₂-Quelle darstellt.

Unter Zugrundelegung der o. g. Annahmen und Berechnungen des ifeu-Instituts
(NO₂-Jahresmittelwerte 2008: Mainz-Parcusstraße: 52 µg/m³, Ludwigshafen-Heinig-
straße: 50 µg/m³, Koblenz-Hohenfelder-Straße: 46 µg/m³) und unter Annahme der
konsequenten begleitenden Umsetzung zusätzlicher emissionsmindernder Maß-
nahmen aus den Luftreinhalteplänen könnte bereits zum jetzigen Zeitpunkt der
NO₂-Jahresgrenzwert von 40 µg/m³ in Rheinland-Pfalz prognostisch eingehalten
werden. Um nicht missverstanden zu werden: Eine solche Prognose unterstellt, dass
die Fahrzeugemissionen die typgenehmigten Abgasstandards im Realbetrieb auch
tatsächlich einhalten.

Hendrik Hering
Präsident des Landtags