



HESSISCHER LANDTAG

29. 06. 2020

Kleine Anfrage

Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 02.06.2020

Corona-Pandemie – Messwerte an Luftmessstationen des HLNUG

und Antwort

Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Vorbemerkung Fragesteller:

Die Corona-Pandemie führte vielerorts zu einer deutlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrs, vor allem in den Ballungsgebieten. Obwohl an verschiedenen Stellen eine Reduzierung des Verkehrs um mehr als 50 % registriert wurde, zeigten sich – jedenfalls bei erster Betrachtung – an den Luftmessstationen keine unmittelbar korrelierenden Messwerte, v.a. bezüglich NO_x. Durch die Corona-bedingte temporäre Reduzierung des Kfz-Verkehrs bietet sich die einmalige Gelegenheit, den Anteil dieses Verkehrs an den gemessenen Immissionen zu ermitteln. Voraussetzung ist jedoch – neben einer ausreichend langen Beobachtungsdauer – eine Erfassung weiterer wesentlicher Parameter für die Höhe der lokal gemessenen Immissionen. Hierzu gehören v.a. die meteorologischen Daten und die stationären Emissionsquellen.

Vorbemerkung Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz:

Die Höhe der gemessenen Schadstoffkonzentrationen hängt von mehreren Faktoren ab, wozu neben den Emissionen der Hauptemittenten auch die Bebauungssituation vor Ort und die Meteorologie gehören. Dies ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass das Verkehrsaufkommen i.d.R. ausschlaggebend für Grenzwertüberschreitungen ist, was durch die deutlich höheren Messwerte an verkehrsnahen Luftmessstationen eindeutig belegt ist. Um die Auswirkungen aller Faktoren auf die Luftqualität beurteilen zu können, werden sie teils in regelmäßigen Zeitabständen, teils kontinuierlich erhoben. So sind z.B. alle Messstationen im städtischen und regionalen Hintergrund mit kontinuierlich arbeitenden Messeinrichtungen zur Ermittlung der meteorologischen Einflussgrößen ausgestattet. Darüber hinaus werden auch Messergebnisse von Stationen des Deutschen Wetterdienstes genutzt. Die Emissionen der Hauptemittenten werden regelmäßig in so genannten Emissionskatastern erhoben und durch aktuelle Erhebungen ergänzt.

Diese Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1. Hält die Landesregierung angesichts der Corona-bedingten Reduzierung des Kfz-Verkehrs eine Untersuchung zur Bestimmung des Anteils dieses Verkehrs an den durch das Hessische Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) gemessenen Werte der Luftschadstoffe – insbesondere NO_x – für sinnvoll?

Die Ermittlung des Anteils des Verkehrs an der Luftschadstoffbelastung ist immer dann sinnvoll, wenn Grenzwertüberschreitungen die Ergreifung von Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Belastung erforderlich machen. Nach § 47 Abs. 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sind Maßnahmen entsprechend dem Verursacheranteil unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen.

Frage 2. Falls 1 zutreffend: Plant die Landesregierung, eine solche Untersuchung – z.B. durch das HLNUG – durchzuführen bzw. in Auftrag zu geben?

Frage 3. Hat die Landesregierung Kenntnis darüber, dass Dritte – z.B. eine Universität (auch außerhalb Hessens) – eine solche Untersuchung planen bzw. bereits durchführen?

Frage 4. Falls 3. zutreffend: steht die Landesregierung mit der in 3. genannten Institution in Kontakt und ist sie bereit, eine solche Untersuchung finanziell und/oder auf andere Weise zu unterstützen?

Die Fragen 2. bis 4. werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Den gesetzlichen Vorgaben zur Festlegung von Maßnahmen nach Verursacheranteil folgend wird im Rahmen der Aufstellung bzw. Fortschreibung jedes Luftreinhalteplans in Hessen untersucht, in welcher Höhe der lokale Verkehr zur Schadstoffbelastung in den Straßen der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen beiträgt. Nur dann kann die Wirksamkeit von verkehrsvermeidenden oder emissionsmindernden Maßnahmen berechnet und auch im Hinblick auf ihre Verhältnismäßigkeit beurteilt werden.

Diese Untersuchungen erfolgen auf der Grundlage von Verkehrsdaten (i.d.R. Verkehrsmodellen), die die betroffenen Städte dem Umweltministerium zur Verfügung stellen. Unter Berücksichtigung der jeweiligen Bebauungssituation, der vorherrschenden Meteorologie und den spezifischen Emissionen der unterschiedlichen Fahrzeugtypen (Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge, Busse), die nach dem Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs festgelegt sind, wird mit entsprechenden Modellen die Zusatzbelastung berechnet, die durch den lokalen Verkehr in einem Straßenabschnitt verursacht wird.

Zusammen mit der Belastung im städtischen Hintergrund, die durch die Emissionen aller Emittenten in diesem Bereich geprägt ist, wird daraus eine Gesamtbelastung berechnet und zur Qualitätssicherung mit Messwerten – soweit in dem Abschnitt vorhanden – verglichen.

Zur Bestimmung der Höhe dieser Hintergrundbelastung existieren in den Städten entsprechende Messstationen, deren Messwerte für die Exposition der Bevölkerung allgemein repräsentativ sind. Um auch hierfür die Verursacheranteile zu bestimmen, werden in regelmäßigen Abständen sehr aufwendige Ausbreitungsberechnungen in Auftrag gegeben. Sie berechnen die Verursacheranteile der verschiedenen Emittenten (Industrie, Kleingewerbe, Gebäudeheizung und Kleinverbraucher, Straßen-, Schienen-, Schiffs- und Luftverkehr, biogene Emissionen durch Landwirtschaft und Viehhaltung sowie natürliche Vegetation) auf der Grundlage der Daten des Emissionskatasters des Landes Hessen, der umliegenden Bundesländer, von Deutschland und europaweit unter Berücksichtigung der Luftchemie und der Meteorologie. Die Anteile werden straßenscharf für die verschiedenen Kommunen berechnet. Die Ergebnisse der jeweils aktuellen Ausbreitungsrechnungen werden auf der Internetseite des Umweltministeriums veröffentlicht. Das Emissionskataster wird in Hessen vom Hessischen Landesamt für Naturschutz, Umwelt und Geologie (HLNUG) geführt und enthält die Emissionen aller Emittenten, die auch bei den Ausbreitungsrechnungen berücksichtigt werden. Die Daten werden auf der Homepage des HLNUG zur Verfügung gestellt.

Eine Untersuchung des Anteils des Verkehrs an der Immissionsbelastung in Corona-Zeiten ist für die Luftreinhalteplanung, d.h. für die Festlegung von Maßnahmen in Luftreinhalteplänen, jedoch nicht zielführend, da es sich um eine nicht andauernde Ausnahmesituation handelt. Sobald die Beschränkungen wieder aufgehoben werden, wird sich das Verkehrsaufkommen wieder normalisieren, ggf. sogar erhöhen, da vermehrt wieder die Nutzung des eigenen Pkw anstelle von öffentlichen Verkehrsmitteln zu erwarten ist.

Dessen ungeachtet hat das HLNUG die immissionsseitigen Auswirkungen der deutlichen Verkehrsverringerung während des Lockdown untersucht und auf seiner Homepage unter dem Stichwort „Saubere Luft durch Corona“ viele Fragen dazu beantwortet. Dabei wurden u.a. HLNUG-eigene Messungen des Verkehrsaufkommens an einzelnen Luftmessstationen in Bezug auf die Messwerte untersucht und dargestellt, warum der Verkehrsrückgang nicht in gleicher Höhe an den Messwerten abzulesen war.

Wiesbaden, 16. Juni 2020

Priska Hinz