

## Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Christian Dürr, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Gero Clemens Hocker, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Hagen Reinhold, Christian Sauter, Frank Schäffler, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

### Auswirkungen der Corona-Pandemie auf Luftschadstoffwerte

Die durch die Maßnahmen zur Eindämmung der Corona-Pandemie verursachte Reduktion des öffentlichen Lebens und das Arbeiten von Zuhause sorgten dafür, dass das Verkehrsaufkommen in Deutschland deutlich abnahm. Laut ADAC gab es vor den Ausgangsbeschränkungen (KW 11) ca. 9 000 Staus mit einer Gesamtlänge von 14 500 km, während mit dem Inkrafttreten der ersten Ausgangsbeschränkungen (KW 12) die Anzahl der Staus auf ca. 4 000 und eine Gesamtlänge von 4 900 km sank (<https://www.sueddeutsche.de/auto/verkehr-stau-corona-1.4857721>). Grundsätzlich könnte anzunehmen sein, dass sich im Zuge dieser Verkehrsreduktion u. a. der Stickoxid-Ausstoß ebenso reduzieren würde. Am Stuttgarter Neckartor und an der Landshuter Allee in München nahmen beispielsweise die Stickoxid-Werte nach Inkrafttreten der Beschränkungen zur Eindämmung der Corona-Pandemie am 23. März 2020 zunächst schrittweise ab. Anschließend stiegen die Stickoxid-Werte jedoch wieder an. Basierend auf den Daten des Umweltbundesamts war die Belastung am Stuttgarter Neckartor während der Corona-Beschränkungen deutlich höher als an windigen Tagen im Februar vor dem coronabedingten teilweisen Shutdown. Jahresvergleiche sowie Messergebnisse anderer Standorte zeigten ebenfalls erhöhte Werte während der Corona-Krise ([https://www.umweltbundesamt.de/daten/luft/luftdaten/stationen/eJzrXpScv9BwUXEyEhJXGVkYGSga2Cia2SwqCRzkaHJorzUBYuKSxYbG1ouSUI0K4IqMNI1MATyQ\\_KRNSQnTmwjYBrEpEVlifKLcqvYFuUmNy3OSSw57eC5at6rRrnji3Py0k87qJxzcfhkMRsAew88QQ==](https://www.umweltbundesamt.de/daten/luft/luftdaten/stationen/eJzrXpScv9BwUXEyEhJXGVkYGSga2Cia2SwqCRzkaHJorzUBYuKSxYbG1ouSUI0K4IqMNI1MATyQ_KRNSQnTmwjYBrEpEVlifKLcqvYFuUmNy3OSSw57eC5at6rRrnji3Py0k87qJxzcfhkMRsAew88QQ==), [https://www.focus.de/auto/news/diesel-drama-stuttgart-schafft-seinen-feinstaubalarm-ab-fahrverbote-bleiben-trotzdem\\_id\\_11888497.html](https://www.focus.de/auto/news/diesel-drama-stuttgart-schafft-seinen-feinstaubalarm-ab-fahrverbote-bleiben-trotzdem_id_11888497.html)). Auf Basis dieser Beobachtungen und Messungen stellt sich die Frage nach der Wirksamkeit von Fahrverboten zum Zwecke der Verbesserung der Luftqualität.

Die Notwendigkeit der Überprüfung des Wirkungsausmaßes von Fahrverboten, beispielsweise hinsichtlich der Reduktion von Stickoxiden, hat auch das Bundesverkehrsministerium erkannt. Parl. Staatssekretär Steffen Bilger gab an, dass das Thema Diesel-Fahrverbote aus seiner Sicht nun endgültig vom Tisch sei und verdeutlichte, dass der Grund einer ausbleibenden Senkung der Stickoxid-Werte trotz rapiden Verkehrsrückgangs, von den zuständigen Umweltbehörden zu klären ist ([https://www.focus.de/auto/news/diesel-drama-stuttgart-schafft-seinen-feinstaub-alarm-ab-fahrverbote-bleiben-trotzdem\\_id\\_11888497.html](https://www.focus.de/auto/news/diesel-drama-stuttgart-schafft-seinen-feinstaub-alarm-ab-fahrverbote-bleiben-trotzdem_id_11888497.html)).

Primär ist es in diesem Zusammenhang wichtig zu erörtern, welchen Einfluss einzelne Faktoren wie Verkehr, Energieerzeugung und Industrie aber auch meteorologische Phänomene auf die Luftqualität haben. Vor allem letztere können große Auswirkungen auf die Messergebnisse haben. Beispielsweise führen austauscharme Wetterlagen zu einer Anreicherung von Schadstoffen in der Luft und kräftige Winde beschleunigen andererseits deren Verteilung (<https://www.zeit.de/wissen/umwelt/2020-04/luftqualitaet-europa-verbesserung-schadstoffwerte-lockdown-coronavirus/seite-2>). Neben variierenden Wetterlagen können aber u. a. auch Düngemittel aus der Landwirtschaft zur Messung einer erhöhten Feinstaubbelastung in Städten führen (<https://www.umweltbundesamt.de/theme/n/der-einfluss-der-corona-krise-auf-die-umwelt>). Es gilt daher zu klären, welchen Einfluss die Corona-Krise und das damit verbundene reduzierte Verkehrsaufkommen sowie weitere Faktoren, wie die Ausbringung von Düngemitteln und variierende Wetterlagen, auf die Umwelt und im Besonderen auch auf die Luftqualität und deren Messverfahren haben. Basierend auf dieser wissenschaftlichen Untersuchung ist anschließend eine Überprüfung und ggf. Neubewertung der politischen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität anhand deren Wirksamkeit durchzuführen (insb. in Bezug auf Fahrverbote).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Faktoren beeinflussen nach Kenntnis der Bundesregierung die Konzentration von Luftschadstoffen?
  - a) In welcher Höhe bzw. zu welchem Anteil beeinflussen diese einzelnen Faktoren jeweils nach Kenntnis der Bundesregierung die Konzentration von Luftschadstoffen?
  - b) Inwiefern können externe, beispielsweise meteorologische, Effekte den Einfluss einer Abnahme des Straßenverkehrs auf die gemessene Luftqualität überlagern?
  - c) Hat die Bundesregierung Kenntnis über spezifische Wetterlagen die eine Anreicherung von Schadstoffen in der Luft verhindern?  
Wenn ja, welche sind das?  
Welchen Einfluss hatten diese Wetterlagen auf die Messwerten während der coronabedingten Ausgangsbeschränkungen im Zeitraum von 17. März 2020 bis 15. April 2020?
  - d) Wie bewertet die Bundesregierung den Einfluss von anderen Faktoren jenseits des Verkehrsaufkommens, wie austauscharme Wetterlagen, weitere Emittenten oder auch die landwirtschaftliche Düngerausbringung auf die Messergebnisse der Luftschadstoffe in deutschen Städten?
  - e) Kennt die Bundesregierung die Auffassung des Earth Observation Center im Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), wonach ein sog. „Corona-Effekt“ in Bezug auf die Messung von Luftschadstoffwerten nachgewiesen werden kann (Quelle: <https://www.solarify.eu/2020/05/06/295-dlr-corona-effekt-auf-luftqualitaet-nun-eindeutig/>)?

Und wenn ja, teilt sie diese?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus diesem sog. „Corona-Effekt“?

2. Wie hat sich die in Deutschland gemessene Konzentration an klassischen Luftschadstoffen (Feinstaub, Stickoxide, Kohlenmonoxid) nach Kenntnis der Bundesregierung vom 17. März 2020 bis 15. April 2020 verändert (bitte nach Schadstoff, Kalenderwoche und Bundesland auflisten)?
3. Wie hat sich die in Deutschland gemessene Konzentration an klassischen Luftschadstoffen (Feinstaub, Stickoxide, Kohlenmonoxid) nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten zwölf Monaten verändert (bitte nach Schadstoff, Kalenderwoche und Bundesland auflisten)?
4. Welche Besonderheiten oder Abweichungen von der Norm gab es nach Einschätzung der Bundesregierung bezüglich der Messung von Luftschadstoffen im Zeitraum der coronabedingten Ausgangsbeschränkungen?
  - a) Welche Faktoren haben nach Kenntnis der Bundesregierung, die seit dem Beginn der coronabedingten Ausgangsbeschränkungen gemessenen Luftschadstoffwerte beeinflusst?
  - b) Weshalb hat das im Zuge der Corona-Krise verminderte Verkehrsaufkommen nach Kenntnis der Bundesregierung nicht zu einem flächendeckenden Rückgang der Luftschadstoffwerte geführt?
  - c) Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus, dass der Rückgang des Verkehrsaufkommens infolge der Corona-Pandemie nicht zu einer flächendeckenden Verbesserung der Luftqualität geführt hat?
  - d) Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass auf Basis der Messdaten im Zeitraum der Ausgangsbeschränkungen ein Änderungsbedarf bezüglich aktueller Regelungen besteht?

Wenn nein, warum nicht?
  - e) Hat die Bundesregierung den Beitrag von Fahrverboten zur Luftreinhaltung vor dem Hintergrund bewertet, dass der Rückgang des Verkehrsaufkommens Medienberichten zu Folge nicht flächendeckend zu einer Verbesserung der Luftqualität geführt hat?

Und wenn ja, wie?
  - f) Welche konkreten Auswirkungen hatten die Folgen der Corona-Pandemie auf die Luftqualität in Deutschlands Städten?
  - g) Wie beurteilen die Bundesregierung und das Umweltbundesamt, welches im April 2020 die Auffassung vertrat, dass die Zeitspanne für eine Bewertung des Sachverhalts noch zu kurz gewesen sei, sechs Monate nach den coronabedingten Ausgangsbeschränkungen deren Auswirkungen auf die Luftqualität (Quelle: [https://www.focus.de/auto/news/diesel-drama-stuttgart-schafft-seinen-feinstaub-alarm-ab-fahrverbote-bleiben-otzdem\\_id\\_11888497.html](https://www.focus.de/auto/news/diesel-drama-stuttgart-schafft-seinen-feinstaub-alarm-ab-fahrverbote-bleiben-otzdem_id_11888497.html))?
5. Welche Aktivitäten zur Verbesserung der Luftqualität, neben Fahrverboten für Diesel-Pkw, hält die Bundesregierung in Ableitung weiterhin hoher Schadstoffwerte für möglich?
  - a) Welche weiteren Maßnahmen, neben Fahrverboten für Diesel-Pkw, zur Verbesserung der Luftqualität und Einhaltung der Grenzwerte in deutschen Städten hat die Bundesregierung bereits umgesetzt?

- b) Welche Förderprogramme hat die Bundesregierung zum Zwecke der Verbesserung der Luftqualität in deutschen Städten aufgelegt (bitte inkl. Fördervolumen angeben)?
  - c) Welche konkreten Projekte zur Verbesserung der Luftqualität werden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur derzeit gefördert (bitte inkl. Ort und Fördervolumen angeben)?
  - d) Wie viele der unter Punkt 5c abgefragten Projekte wurden bisher umgesetzt (bitte inkl. Fördervolumen angeben)?
  - e) In welcher Höhe wurden bis zum 31. Oktober 2020 Fördermittel aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ an die Kommunen ausbezahlt?
  - f) Wie bewertet die Bundesregierung den Einfluss der unter Punkt 5c abgefragten Projekte und der über das Sofortprogramm Saubere Luft geförderten Projekte auf die Luftqualität in deutschen Städten?
6. Plant die Bundesregierung die Anpassung von § 40 BImSchG und § 47 BImSchG basierend auf den durch die Corona-Krise gewonnenen Erkenntnissen über die Wirksamkeit eines verminderten Verkehrsaufkommens für die Luftqualität?
- Wenn nein, warum nicht?
7. Wird die Bundesregierung sich nach den Erfahrungen aus der Corona-Pandemie für eine Abschaffung der Fahrverbote für Diesel-Pkw einsetzen?
8. Welche Kosten entstehen nach Kenntnis der Bundesregierung jährlich durch die Überwachung der Einhaltung von Dieselfahrverboten (bitte pro Quartal und Bundesland auflisten)?

Berlin, den 4. November 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.