

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Messwertzeitreihen für Feinstaub und Stickoxide

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. wie sich die Messwterergebnisse bei Feinstaub und Stickoxiden an der Messstelle Stuttgart/Neckartor bei vergleichbaren Wetterlagen zwischen Tagen mit und solchen ohne Berufsverkehr – beispielsweise über einen Zwölf-Monats-Zeitraum – unterscheiden mit der Darstellung, ob es eine direkte Proportionalität zwischen Verkehrsaufkommen und Feinstaub sowie Stickoxiden gibt;
2. wie sich der Einfluss von Zusatzheizungen auf das Feinstaubaufkommen in Relation zu Abgasen aus Dieselmotoren, Ottomotoren und Nutzfahrzeugen quantifizieren lässt – gegliedert nach Heizperiode sowie zusätzlich Inversionswetterlage;
3. in welcher Weise diese Empfehlung zum Verzicht auf Zusatzheizungen bei Feinstaubalarm einer Wirksamkeitsanalyse unterzogen wird;
4. inwieweit die geplante Luftqualitätsverordnung-Kleinf Feuerungsanlagen auf ihre Wirksamkeit untersucht wurde, insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen auf die jeweiligen städtischen Bereiche;
5. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, welche Mindereinnahmen aus der Abgabe verbilligter Nahverkehrstickets an Tagen mit Feinstaubalarm resultieren und wie dies ausgeglichen wird;
6. in welchem Umfang und aus welchen Gründen sie die bei Feinstaubalarm vergünstigten Nahverkehrstickets in Stuttgart bezuschusst, mit der Angabe, woher diese Mittel stammen und wofür sie sonst verwendet worden wären;

- II. 1. zur Verbesserung der Validität der Messergebnisse am Standort Neckartor dort diagonal gegenüber eine weitere Messstation einzurichten;
2. im Bereich des Neckartors eine Wirksamkeitsberechnung weiterer Maßnahmen wie insbesondere tägliche Reinigung der Straße vorzunehmen.

15.11.2016

Haußmann, Keck, Weinmann, Dr. Goll, Dr. Schweickert,
Reich-Gutjahr, Dr. Aden FDP/DVP

Begründung

Die Belastung mit Feinstaub und Stickoxiden an der Messstelle Neckartor ist seit Jahren Thema. Gegenüber der neunziger Jahre haben sich die Feinstaub- und Stickoxidemissionen deutlich verringert. Dennoch kam es weiterhin zu Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte. Mit den Feinstaubalarmen wird versucht, dem entgegenzuwirken. Wichtig ist es in diesem Zusammenhang, weitere Details zu untersuchen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 12. Dezember 2016 Nr. 4-0141.5/220 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,*

I. zu berichten,

1. wie sich die Messwtergebnisse bei Feinstaub und Stickoxiden an der Messstelle Stuttgart/Neckartor bei vergleichbaren Wetterlagen zwischen Tagen mit und solchen ohne Berufsverkehr – beispielsweise über einen Zwölf-Monats-Zeitraum – unterscheiden mit der Darstellung, ob es eine direkte Proportionalität zwischen Verkehrsaufkommen und Feinstaub sowie Stickoxiden gibt;

In Nähe der Spotmessstelle „Stuttgart Am Neckartor“ wird neben den beiden Luftschadstoffen Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid auch die tägliche Verkehrsstärke gemessen. Über eine wochentagscharfe Auswertung ergibt sich eine Differenzierung nach Tagen mit Berufsverkehr (Montag bis Freitag) und nach Tagen mit reduziertem Berufs- und Lieferverkehr (Samstag, Sonntag).

Im mittleren Wochenverlauf für das Jahr 2015 nimmt die Verkehrsstärke an der Verkehrszählstelle „Stuttgart Am Neckartor“ am Sonntag um 31 % gegenüber den Wochentagen Montag bis Freitag (Tagen mit Berufsverkehr) ab (Abbildung 1). Beim Luftschadstoff Stickstoffdioxid beträgt 2015 der Rückgang am Sonntag 28 % und beim Feinstaub PM10 etwa 34 % gegenüber den Werktagen.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

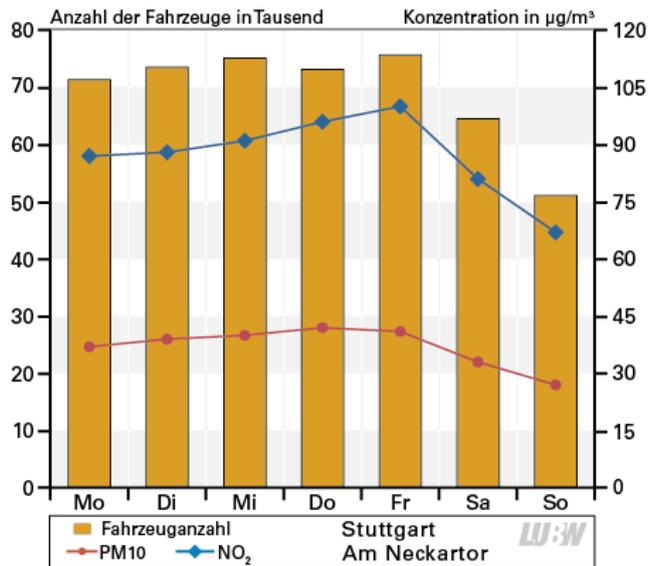


Abbildung 1: Mittlerer Wochenverlauf der Verkehrsstärke und der Stickstoffdioxid- und Feinstaub PM10-Konzentration an der Spotmessstelle „Stuttgart Am Neckartor“ für das Jahr 2015

Eine Differenzierung nach Wetterlagen ist nicht möglich, da entsprechende Daten nicht vorliegen.

Werden die Wochentagmittelwerte der Verkehrsstärke und der Luftschadstoffkonzentrationen von Stickstoffdioxid und Feinstaub PM10 für die einzelnen Jahre von 2010 bis 2015 dargestellt, so zeigt sich ein Zusammenhang (Abbildungen 2 und 3). Dieser Zusammenhang gilt nur für die Mittelwerte und den dargestellten Wertebereich. Die Darstellungen werden jährlich im Bericht „Verkehrsstärken an ausgewählten Verkehrs- und Spotmessstellen“ der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) veröffentlicht.

Diese Untersuchungen belegen, dass eine Verminderung des Kfz-Verkehrsaufkommens sich unmittelbar positiv auf die Schadstoffkonzentrationen auswirkt.

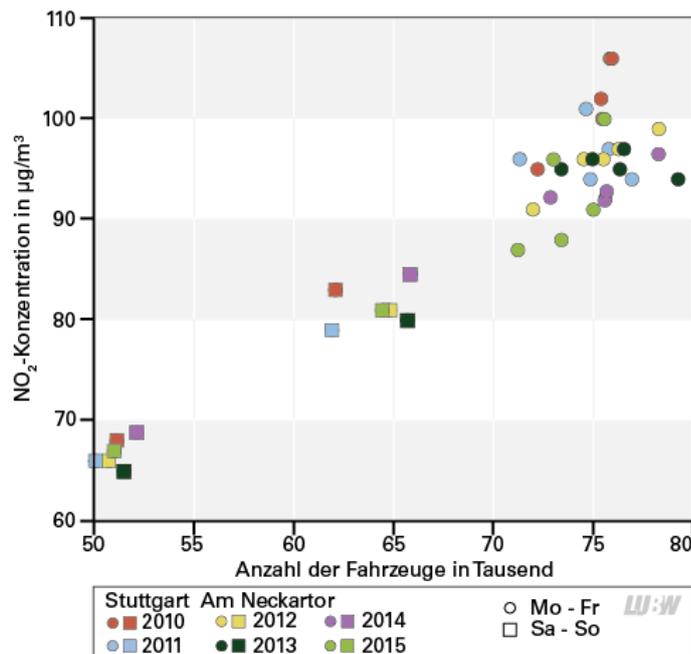


Abbildung 2: Zusammenhang der Wochentag- und Wochenendmittelwerte für die Verkehrsstärke und Stickstoffdioxidkonzentration an der Spotmessstelle „Stuttgart Am Neckartor“ für die Jahre 2010 bis 2015

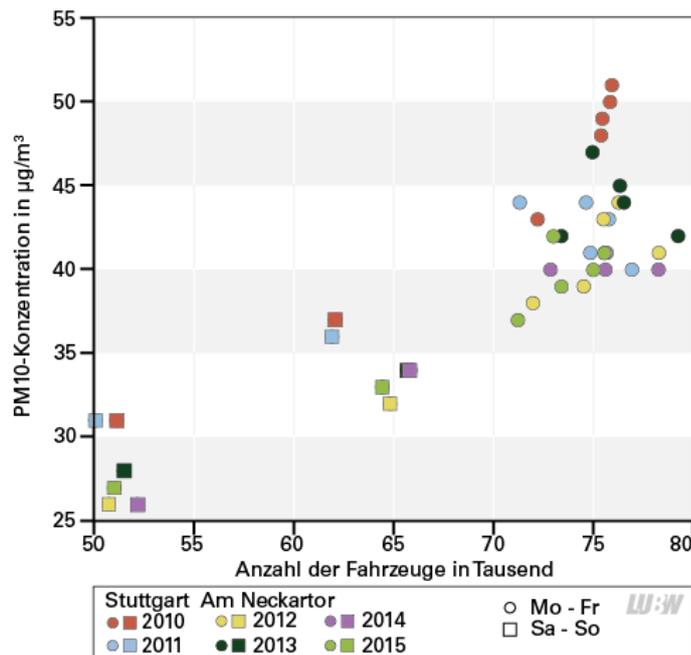


Abbildung 3: Zusammenhang der Wochentag- und Wochenendmittelwerte für die Verkehrsstärke und Feinstaub PM10-Konzentration an der Spotmessstelle „Stuttgart Am Neckartor“ für die Jahre 2010 bis 2015

2. wie sich der Einfluss von Zusatzheizungen auf das Feinstaubaufkommen in Relation zu Abgasen aus Dieselmotoren, Ottomotoren und Nutzfahrzeugen quantifizieren lässt – gegliedert nach Heizperiode sowie zusätzlich Inversionswetterlage;

Das Land erfasst den Einfluss verschiedener Emissionsquellen auf die Gesamtemissionen im Abstand von etwa zwei Jahren im sogenannten Emissionskataster. Dessen Erstellung ist sehr aufwändig. Daher liegen die jüngsten Daten für 2012 vor. In Baden-Württemberg trugen im Jahr 2012 Holzfeuerungen mit etwa 95 % zur Feinstaub PM10-Emission der Quellengruppe Kleine und Mittlere Feuerungsanlagen bei. Bezogen auf die gesamten PM10-Emissionen lag der Anteil bei etwa 20%. Der Verkehr trägt zu den gesamten PM10-Emissionen etwa 34% bei [LUBW Luftschadstoff-Emissionskataster Baden-Württemberg 2012, Karlsruhe 2015]. Dabei umfassen die Emissionen des Verkehrs die Abgas- und Abriebemissionen sowie die Aufwirbelung durch die Fahrzeuge. Die Abgasemissionen liegen je nach Straßenverhältnissen zwischen 1/3 und 1/6 der gesamten Verkehrsemissionen.

Bei Ursachenanalysen basierend auf aktuellen Immissionsmess- und Emissionswerten wird für den Messpunkt „Stuttgart Am Neckartor“ ein Gesamtbeitrag der Kleinen und Mittleren Feuerungsanlagen (inkl. Holzfeuerungen) von etwa 22 % zur PM10-Belastung ermittelt [LUBW Luftreinhaltepläne für Baden-Württemberg Grundlagenband 2014, Karlsruhe 2015].

Eine zeitlich aufgelöste und wetterlagenbezogene Aussage über Holzfeuerungen ist aufgrund der Erhebungsmethodik nicht möglich.

3. *in welcher Weise diese Empfehlung zum Verzicht auf Zusatzheizungen bei Feinstaubalarm einer Wirksamkeitsanalyse unterzogen wird;*
4. *inwieweit die geplante Luftqualitätsverordnung-Kleinfeuerungsanlagen auf ihre Wirksamkeit untersucht wurde, insbesondere im Hinblick auf die Auswirkungen auf die jeweiligen städtischen Bereiche;*

Die Fragen 3 und 4 werden nachfolgend gemeinsam beantwortet.

Eine repräsentative telefonische Umfrage des Verkehrsministeriums nach dem zweiten Feinstaubalarm im Frühjahr 2016 ergab, dass 10 % der Stuttgarter/-innen einen Komfortkamin zur Verfügung haben. Im Umland ist der Anteil mit 19 % höher. 32 % der Besitzer/-innen von Komfortkaminen gaben an, diesen wegen des Feinstaubalarms nicht genutzt zu haben. Weitere 10 % nutzen ihren Komfortkamin gar nicht mehr. Die Hälfte der Befragten gab an, ihr Heizverhalten nicht geändert zu haben [Befragung zum Thema Feinstaubalarm in Stuttgart und Umgebung im Zeitraum 26. Februar 2016 bis 28. Februar 2016, Bericht vom 10. März 2016].

Holzfeuerungsanlagen stellen nach dem Straßenverkehr die zweitgrößte Quellgruppe dar, sodass Maßnahmen zur Feinstaubminderung auch bei dieser Quellgruppe geboten sind. Der Verzicht auf den Betrieb von Zusatzfeuerungen bei Feinstaubalarm wird zu einer Reduzierung der Anzahl von Überschreitungstagen führen, dies insbesondere an Tagen, an denen der Immissionsgrenzwert von 50 µg/m³ ohne Maßnahme nur wenig überschritten würde.

5. *welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, welche Mindereinnahmen aus der Abgabe verbilligter Nahverkehrstickets an Tagen mit Feinstaubalarm resultieren und wie dies ausgeglichen wird;*
6. *in welchem Umfang und aus welchen Gründen sie die bei Feinstaubalarm vergünstigten Nahverkehrstickets in Stuttgart bezuschusst, mit der Angabe, woher diese Mittel stammen und wofür sie sonst verwendet worden wären;*

Die Fragen 5 und 6 werden nachfolgend gemeinsam beantwortet.

Die Landesregierung und die Landeshauptstadt Stuttgart versuchen in den Jahren 2016 und 2017 mit freiwilligen Maßnahmen eine deutliche Verbesserung der Luftqualität zu erreichen, ohne mit verbindlichen Beschränkungen arbeiten zu müssen. Daher haben Land und Stadt gemeinsam mit weiteren Partnern zahlreiche Maßnahmen für die Feinstaubalarm-Saison 2016/17 vom 15. Oktober 2016 bis 15. April 2017 beschlossen. Die verschiedenen Maßnahmen zielen insbesondere auf die Verbesserung des ÖPNV, um damit Bürgerinnen und Bürger bei Feinstaubalarm stärker zu motivieren, ihren privaten Pkw stehen zu lassen und stattdessen auf umweltverträgliche Verkehrsmittel umzusteigen. Neben beispielsweise der Einführung neuer Linien bei der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) und Kapazitätserweiterungen im S-Bahn- und Regionalverkehr wird für das gesamte Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS) ein Feinstaub-Ticket angeboten. An Feinstaubalarm-Tagen dürfen ÖPNV-Nutzer/-innen im VVS-Gebiet ein KinderTicket statt eines ErwachsenenTicket lösen.

Im Vorfeld wurde dafür ein Vertrag zwischen dem VVS und dem Verkehrsministerium Baden-Württemberg geschlossen, welcher den Ausgleich von den durch das Feinstaub-Ticket entstehenden Mindererlösen in der Feinstaubalarm-Saison 2016/17 regelt. Im Vertrag ist vereinbart, dass das Land Baden-Württemberg die Hälfte der tatsächlichen Mindererlöse, die sich aus der Tarifsenkung ergeben, übernimmt. Die weiteren 50 Prozent der Mindererlöse werden durch die einnahmenverantwortlichen Verkehrsunternehmen im VVS und die einnahmenverantwortlichen Aufgabenträger (Partner im Einnahmezuscheidungsvertrag) getragen. Der Anteil des Landes wird für die Feinstaubalarm-Saison 2016/17 aus Regionalisierungsmitteln beglichen. Angaben zum tatsächlichen Mittelbedarf werden nach Abschluss der Feinstaubalarm-Saison vorliegen.

*II.**1. zur Verbesserung der Validität der Messergebnisse am Standort Neckartor dort diagonal gegenüber eine weitere Messstation einzurichten;*

Die Validität der Messergebnisse an der Messstation „Stuttgart Am Neckartor“ ist sichergestellt, da für die Messung der Konzentrationen von Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid ausschließlich Referenzverfahren gemäß der 39. BImSchV eingesetzt werden und die dort vorgeschriebenen, zum Teil im Folgenden beschriebenen Qualitätssicherungsmaßnahmen umgesetzt werden.

Zur Ermittlung der räumlichen Repräsentativität des Standortes am Neckartor werden an mehreren Standorten im Umfeld der Messstation zwischen den Einmündungen „Hauffstraße“ und „Heilmannstraße“ sowie im weiteren Verlauf in der „Cannstatter Straße“ zusätzliche Messungen von Stickstoffdioxid mittels Passivsammlern durchgeführt. Dabei sind alle Messstellen auf der gleichen Straßenseite wie die Messstation „Stuttgart Am Neckartor“ eingerichtet, da diese Straßenseite gemäß der 39. BImSchV im Zusammenhang mit der „Betroffenheit des Schutzgutes Menschliche Gesundheit“ relevant ist. Auf der anderen Straßenseite stehen dagegen keine Wohnhäuser. Auf diese Weise können die Messergebnisse der Messstation „Stuttgart Am Neckartor“ in die räumlichen Varianz eines größeren Streckenabschnitts eingeordnet und beurteilt werden.

Aus fachlicher Sicht ist die Installation einer zusätzlichen Messstation auf der gegenüberliegenden Straßenseite nicht zielführend, da keine „Betroffenheit des Schutzgutes Menschliche Gesundheit“ vorliegt.

2. im Bereich des Neckartors eine Wirksamkeitsberechnung weiterer Maßnahmen wie insbesondere tägliche Reinigung der Straße vorzunehmen.

Im Rahmen des „Kehrversuchs Stuttgart 2006/2007“ wurde im Zeitraum vom 15. November 2006 bis 18. März 2007 an 52 Tagen eine Straßenreinigung mit einer Großkehrmaschine (inkl. Hochdrucknassreinigung und Absaugen) im Bereich Neckartor durchgeführt. Die Untersuchung der Feinstaubkonzentration in der Umgebungsluft erfolgte an der Messstation „Stuttgart Am Neckartor“ und an zwei Vergleichsmessstationen. Die Ergebnisse des Kehrversuchs zeigten, dass die Maßnahme die Straße effektiv vom Staub befreit hat. Maßgeblich ist aber die Feinstaubkonzentration in der Luft (PM10). Hier zeigte sich kein quantifizierbarer Minderungseffekt. Auch Untersuchungen in Berlin und Düsseldorf kamen nicht zu Ergebnissen, die einen dauerhaften Einsatz der Maßnahme gerechtfertigt hätten.

Hermann
Minister für Verkehr