

Kleine Anfrage

der Abg. Emil Sänze und Bernd Gögel AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Feinstaub

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Welche Hauptverursacher verursachen aktuell welche Feinstaubbelastung in Baden-Württemberg?
2. Welche Hauptverursacher haben aktuell welchen Anteil an der gesamten Feinstaubbelastung in Baden-Württemberg?
3. Welche Hauptverursacher verursachen aktuell welche Feinstaubbelastung in Stuttgart?
4. Welche Hauptverursacher haben aktuell welchen Anteil an der gesamten Feinstaubbelastung in Stuttgart?
5. Wie hoch ist jeweils der Einfluss des Luftverkehrs, der Bahn, der Dieselfahrzeuge, der Heizanlagen, der Lastkraftwagen ab sieben Tonnen, der Kleinlastwagen bis sieben Tonnen, der Diesel-Personenkraftwagen und der Schifffahrt bei den Fragen 1 bis 4?
6. Wie viele Lastkraftwagen sind am Bau von Stuttgart 21 involviert?
7. Welche Feinstaubbelastung verursachen diese Lastkraftwagen nach Schätzungen der Landesregierung?
8. Geht sie von einer Verschlechterung der Feinstaubverhältnisse Stuttgarts aufgrund der Bebauung der noch vorhandenen Freiflächen auf dem Bahngelände aus, da die Durchlüftung des Talkessels weiter gebremst wird?

9. Wie hoch ist der Luftumsatz im Stuttgarter Talkessel?
10. Welche weiteren Maßnahmen zur Reduzierung des Feinstaubes in Stuttgart sind geplant oder werden von der Landesregierung bereits umgesetzt?

25.04.2017

Sänze, Gögel AfD

Begründung

Die grün-schwarze Regierung hat beschlossen, bei Feinstaubalarm ab 2018 Fahrverbote einzuführen und treibt die Einführung der Blauen Plakette bis 2020 voran. Davon betroffen sind vor allem Dieselaautos, die nicht der Euro-VI-Norm entsprechen. Es stellt sich die Frage, welche Gründe für das Entstehen von Feinstaub vorliegen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 23. Mai 2017 Nr. 4-0141.5/255 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Welche Hauptverursacher verursachen aktuell welche Feinstaubbelastung in Baden-Württemberg?*
- 2. Welche Hauptverursacher haben aktuell welchen Anteil an der gesamten Feinstaubbelastung in Baden-Württemberg?*
- 3. Welche Hauptverursacher verursachen aktuell welche Feinstaubbelastung in Stuttgart?*
- 4. Welche Hauptverursacher haben aktuell welchen Anteil an der gesamten Feinstaubbelastung in Stuttgart?*
- 5. Wie hoch ist jeweils der Einfluss des Luftverkehrs, der Bahn, der Dieselfahrzeuge, der Heizanlagen, der Lastkraftwagen ab sieben Tonnen, der Kleinlastwagen bis sieben Tonnen, der Diesel-Personenkraftwagen und der Schifffahrt bei den Fragen 1 bis 4?*

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Belastung mit Feinstaub PM₁₀ in der Umgebungsluft (Immission) wird hauptsächlich durch die freigesetzte Menge an Feinstaub PM₁₀ der verschiedenen Quellgruppen (Emissionen) bestimmt. Die bedeutendste Emittentengruppe für Feinstaub PM₁₀ in Baden-Württemberg war laut der aktuellsten verfügbaren Erhebung 2014 der Verkehr mit 4.995 t/a, wobei 4.349 t/a auf den Straßenverkehr, 540 t/a auf die Bahn (Diesel), 80 t/a auf die Schifffahrt insbesondere auf Rhein und Neckar, 19 t/a Schifffahrt auf dem Bodensee und 7 t/a auf die Flughäfen entfallen. Von den Emissionen des Straßenverkehrs stammen 2.930 t/a von Pkw,

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

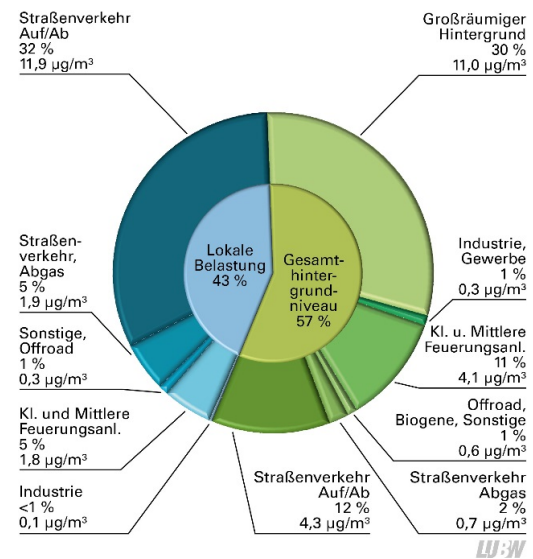
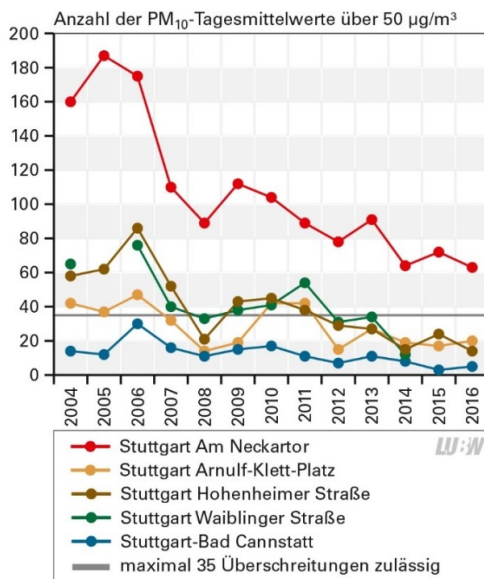
210 t/a von leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht, und 1.163 t/a von schweren Nutzfahrzeugen ab 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht, sowie 46 t/a von Krafträdern. Kleine und mittlere Feuerungsanlagen emittieren pro Jahr etwa 2.836 t Feinstaub PM₁₀.

Im Stadtkreis Stuttgart ist mit 168 t/a ebenfalls der Verkehr der Hauptemittent von Feinstaub PM₁₀, wovon 137 t/a vom Straßenverkehr (99 t/a Pkw, 5 t/a leichte Nutzfahrzeuge, 31 t/a schwere Nutzfahrzeuge, 1 t/a Krafträder) und 30 t/a vom Schienenverkehr stammen. Die kleinen und mittleren Feuerungsanlagen emittieren 100 t/a. (Quelle: Luftschadstoff-Emissionskataster Baden-Württemberg 2014 der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz).

Der Beitrag der Emissionen zur Schadstoffbelastung in der Umgebungsluft (Immissionen) ist von Ort zu Ort verschieden, je nach Lage und Höhe der Emissionsquelle, Randbebauung der Straßen, Topographie und meteorologischen Austauschbedingungen. Eine Analyse der Verursacher erfolgt durch die LUBW für die Messstationen mit Überschreitungen der zulässigen Grenzwerte. Die Belastung mit Feinstaub PM₁₀ konnte in den vergangenen Jahren deutlich reduziert werden. Der Mittelwert von 40 µg/m³ Feinstaub PM₁₀ pro Kalenderjahr wird seit 2011 an allen Messstationen in Baden-Württemberg eingehalten. Die Überschreitung des Feinstaub PM₁₀-Tagesmittelwertes von 50 µg/m³ an mehr als 35 Tagen pro Jahr liegt seit 2014 lediglich an der Messstelle Stuttgart Am Neckartor vor. Auch dort konnte die Belastung deutlich gemindert werden.

Links: Anzahl der Feinstaub PM₁₀-Tagesmittelwerte über 50 µg/m³ an ausgewählten Messstellen in Stuttgart.

Rechts: Verursacher der Feinstaub PM₁₀-Immissionsbelastung am Messpunkt Stuttgart Am Neckartor. Quelle: LUBW



An der Messstation Stuttgart Am Neckartor trägt der Straßenverkehr mit insgesamt 51% zu der Belastung mit Feinstaub PM₁₀ bei, wobei etwa 1/6 der Belastung aus dem Abgas und 5/6 aus dem verkehrsbedingten Abrieb/Aufwirbelung (Reifen-, Bremsen-, Straßenabrieb und deren Aufwirbelung) stammen. Als zweitwichtigste Quellgruppe folgen kleine und mittlere Feuerungsanlagen mit einem Verursacheranteil von 16%. Industrie, Offroad-Verkehr und sonstige technische Einrichtungen tragen mit etwa 3% bei. Luftverkehr, Schifffahrt und Bahn haben keinen maßgeblichen Einfluss auf die Immissionen an der Messstelle Stuttgart Am Neckartor.

6. *Wie viele Lastkraftwagen sind am Bau von Stuttgart 21 involviert?*

7. *Welche Feinstaub-Belastung verursachen diese Lastkraftwagen nach Schätzungen der Landesregierung?*

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Informationen zu den im Rahmen der Baumaßnahmen zu Stuttgart 21 involvierten Lastkraftwagen wie Anzahl, zurückgelegte Kilometer oder auch Abgasverhalten liegen nicht vor. Entsprechend ist eine Abschätzung der Feinstaub-Emissionen dieser Fahrzeuge nicht möglich.

8. *Geht sie von einer Verschlechterung der Feinstaubverhältnisse Stuttgarts aufgrund der Bebauung der noch vorhandenen Freiflächen auf dem Bahngelände aus, da die Durchlüftung des Talkessels weiter gebremst wird?*

Die Bebauung von Freiflächen kann in Abhängigkeit der vorherrschenden klimatischen Bedingungen zu einer Einschränkung des Austauschvermögens und der Erhöhung von Schadstoffkonzentration führen, was jedoch nicht per se eine Überschreitung der geltenden Grenzwerte bedingt. Im Hinblick auf Stuttgart 21 gilt es zu beachten, dass neben der Bebauung einzelner Freiflächen auch eine Verbreiterung der Schlossgartenanlage insgesamt erfolgt, was sich wiederum positiv auf die Durchlüftungssituation auswirken wird. Daher wird insgesamt nicht von einer Verschlechterung der Feinstaubverhältnisse in Stuttgart ausgegangen.

9. *Wie hoch ist der Luftumsatz im Stuttgarter Talkessel?*

Die mittlere Windgeschwindigkeit in den unteren Luftschichten im Stuttgarter Talkessel beträgt im Mittel etwa 1 bis 2 Meter pro Sekunde. Das entspricht auf der Beaufort Skale der Stufe 1 und wird als „leiser Zug“ bezeichnet. Das bedeutet, dass die Luftmasse im Stuttgarter Talkessel bei einer Windgeschwindigkeit von 1,5 m/s innerhalb von 24 Stunden etwa 130 km weit transportiert wird.

Allgemeine Aussagen zum Luftumsatz im Stuttgarter Talkessel sind nicht möglich. Bei einer angenommenen Länge von 6 km, einer Breite von 4 km und einer Höhe der Mischungsschicht von 200 m ergibt sich ein Luftvolumen von 4,8 Mrd. m³. Dieses Luftvolumen wird in wenigen Minuten ausgetauscht. Filteranlagen mit einer angenommenen Filterleistung von 100.000 m³/h würden ca. 5 Jahre benötigen, um dieses Volumen zu reinigen.

10. *Welche weiteren Maßnahmen zur Reduzierung des Feinstaubes in Stuttgart sind geplant oder werden von der Landesregierung bereits umgesetzt?*

Das zuständige Regierungspräsidium Stuttgart hat gemeinsam mit dem Ministerium für Verkehr am 6. Mai 2017 den Entwurf zur dritten Fortschreibung des bestehenden Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Entwurf befindet sich seit dem 8. Mai 2017 in der öffentlichen Auslegung.

Bereits im Vorfeld der Fortschreibung haben das Land, die Landeshauptstadt Stuttgart, der Verband Region Stuttgart sowie die umliegenden Landkreise zahlreiche, außerplanmäßige Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität und Senkung der Schadstoffbelastung ergriffen. Weitere Maßnahmen sind geplant. Details zu den nachfolgenden Maßnahmen sind im derzeit ausgelegten Entwurf zur Fortschreibung des Luftreinhalteplanes enthalten:

- der weitere Ausbau des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs u. a. durch Verlängerung, Neueinrichtung und Takterhöhung von Stadtbahnlinien bzw. S-Bahnen, zusätzliche Züge und ein besseres Taktangebot im S-Bahn-Verkehr, die Einrichtung von Schnellbuslinien in der Region Stuttgart, das Busförderprogramm des Landes mit Anreizen zur Beschaffung emissionsarmer Fahrzeuge, Planung und Bau von Radschnellwegen, sowie den Ausbau von P+R-Parkplätzen,

- Förderung der Elektromobilität, beispielsweise mit der Landesinitiative Elektromobilität und die Kooperation NAMOREG zur Ausbauförderung,
- die Luftqualitätsverordnung-Baumaschinen und die Luftqualitätsverordnung-Kleinfeuerungsanlagen,
- die Einführung des Jobtickets, um Pendlerinnen und Pendlern einen Anreiz zum Umstieg auf den ÖPNV zu bieten, und weitere Maßnahmen im Rahmen des Feinstaubalarms,
- der Ausbau der integrierten Verkehrsleitzentrale, um den Verkehrsfluss sowie die Verkehrssteuerung weiter zu verbessern
- sowie Verkehrsbeschränkungen in Stuttgart.

Hermann

Minister für Verkehr