Landtag von Baden-Württemberg16. Wahlperiode

Drucksache 16 / 1989 02, 05, 2017

Antrag

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

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Bilanz der Feinstaubalarme im Winter 2016/2017

Antrag

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

- wie sich die Messwerte für Feinstaub an den Tagen des sogenannten Feinstaubalarms im Winter 2016/2017 an den Stuttgarter Messstellen (Neckartor, Arnulf-Klett-Platz, Hauptstätter Straße, Bad Cannstatt sowie Hohenheimer Straße) dargestellt haben;
- wie sich die Verkehrsstauungen infolge von Protestveranstaltungen und Demonstrationen auf das Feinstaubaufkommen an der Messstelle Neckartor ausgewirkt haben;
- 3. wer die Einrichtung der Spotmessstelle Stuttgart Neckartor seinerzeit initiiert, über die konkrete Einrichtung entschieden sowie die Konformität mit den Anforderungen der 39. BImSchV geprüft hat;
- 4. wie sie Vorwürfen begegnet, wonach die Messstelle Neckartor nicht der Anforderung nach Anlage 3 Punkt C. zur 39. BImSchV entspreche, in der geregelt sei, dass verkehrsbezogene Probenahmestellen zur Messung vom Fahrbahnrand verkehrsreicher Kreuzungen mindestens 25 Meter entfernt sein müssen und der Luftstrom um die Probenahmestelle in einem Bogen von mindestens 270° oder 180° frei strömen solle:
- 5. wie sich die Verkehrsstärken zwischen den unter Ziffer 1 genannten Messstellen unterscheiden;
- worauf sie es zurückführt, dass eine relevante Anzahl an Überschreitungen des zulässigen Grenzwerts für Feinstaub nur an der Messstelle Neckartor zu verzeichnen ist;

- 7. bis wann die Werte der Messstellen im Zusammenhang mit dem Mooswand-Versuch veröffentlicht werden;
- 8. welche Erkenntnisse über die Wirksamkeit der Nassreinigung der Straße (Vergleich Messwerte mit und ohne Nassreinigung) vorliegen;
- welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, in welchem Umfang an Tagen des Feinstaubalarms ermäßigte Fahrausweise des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart GmbH (VVS) gelöst wurden mit der Angabe, zu welchem Mindererlös insgesamt – mit Benennung des Kompensationsbetrags des Landes – es hierdurch gekommen ist;
- 10. ob ihr Informationen darüber vorliegen, in welchem Umfang es durch die verbilligten Fahrausweise gelungen ist, direkte Umstiege vom motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu bewirken;
- 11. welche Erkenntnisse ihr über die Fortführung des Angebots verbilligter Fahrausweise ab der Feinstaubalarmsaison 2017/2018 vorliegen, insbesondere im Hinblick darauf, ob auch Inhaber von Zeitkarten einen pekuniären Ausgleich erhalten sollen;
- 12. an welchen Stationen des VVS nach ihren Erkenntnissen bereits im Regelbetrieb ohne Feinstaubalarm die Kapazitäten von P+R-Plätzen nicht ausreichen;
- 13. wie sie auch vor diesem Hintergrund sicherstellen wird, dass alle Betroffenen eine Mobilitätsalternative haben, wie dies Ministerpräsident Kretschmann und Verkehrsminister Hermann beispielsweise am 21. Februar 2017 geäußert haben.

02.05.2017

Haußmann, Keck, Dr. Rülke, Hoher, Dr. Schweickert, Dr. Goll, Dr. Bullinger, Dr. Timm Kern, Dr. Aden, Glück FDP/DVP

Begründung

Die Feinstaubalarm-Saison 2016/2017 ist beendet. Daher soll ein Rückblick auf die tatsächlichen Messergebnisse und erzielte Wirkungen wie auch die finanzielle Belastung erfolgen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 31. Mai 2017 Nr. 4-0141.5 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. wie sich die Messwerte für Feinstaub an den Tagen des sogenannten Feinstaubalarms im Winter 2016/2017 an den Stuttgarter Messstellen (Neckartor, Arnulf-Klett-Platz, Hauptstätter Straße, Bad Cannstatt sowie Hohenheimer Straße) dargestellt haben;

In den nachfolgenden zwei Abbildungen sind die Verläufe der Tagesmittelwerte für Feinstaub PM10 an den fünf Messstationen in Stuttgart im Winter 2016/2017 dargestellt. Die Phasen mit Feinstaubalarm sind gekennzeichnet. Zu erkennen ist, dass während der Feinstaubalarmphasen die PM10-Konzentrationen nicht nur am Neckartor, sondern auch an den anderen Stationen erhöht waren, oftmals ebenfalls verbunden mit einer Überschreitung des Tagesgrenzwertes der EU-Luftqualitätsrichtlinie von 50 μ g/m³.

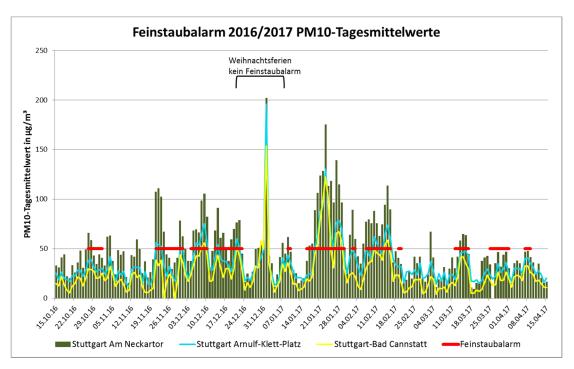


Abbildung 1: PM10-Tagesmittelwerte im Winter 2016/2017 an Stuttgart Am Neckartor, Stuttgart Arnulf-Klett-Platz und Stuttgart Bad Cannstatt

^{*)} Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

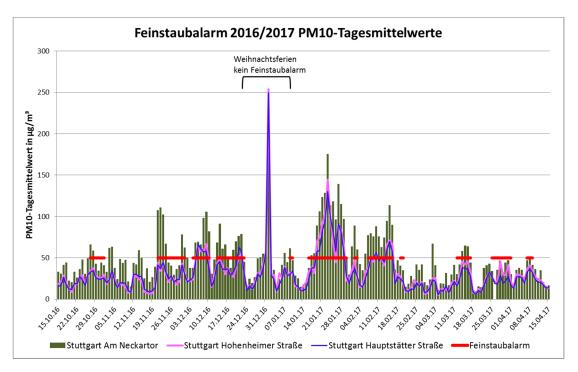


Abbildung 2: PM10-Tagesmittelwerte im Winter 2016/2017 an Stuttgart Am Neckartor, Stuttgart Hohenheimer Straße und Stuttgart Hauptstätter Straße

2. wie sich die Verkehrsstauungen infolge von Protestveranstaltungen und Demonstrationen auf das Feinstaubaufkommen an der Messstelle Neckartor ausgewirkt haben;

Während Protestveranstaltungen auf Straßen passieren weniger Fahrzeuge pro Zeiteinheit den Bereich der Veranstaltung. Dadurch entstehen in diesem Bereich weniger Feinstäube durch Aufwirbelung und Abrieb, die einen signifikanten Anteil an der PM10-Belastung ausmachen. So kann es lokal durch Protestveranstaltungen zu einer Verminderung der Belastung von Feinstaub PM10 kommen. Protestveranstaltungen führen aber auch zu Verkehrsbehinderungen und damit zu einer vermehrten Staubildung, was in den davon betroffenen Bereichen zu einer Erhöhung der PM10-Belastung führt. Eine Analyse einzelner Protestveranstaltungen wird aufgrund der nur kurzzeitigen Eingriffe in das Verkehrsgeschehen und der vielfältigen weiteren Einflussgrößen nicht durchgeführt.

3. wer die Einrichtung der Spotmessstelle Stuttgart Neckartor seinerzeit initiiert, über die konkrete Einrichtung entschieden sowie die Konformität mit den Anforderungen der 39. BImSchV geprüft hat;

Die Messstelle Stuttgart Am Neckartor wurde 2004 gemeinsam vom Regierungspräsidium Stuttgart und dem damaligen Ministerium für Umwelt und Verkehr Baden-Württemberg als mutmaßlich hochbelastete verkehrsnahe Messstelle vorgeschlagen. Ausschlaggebend war das sehr hohe Verkehrsaufkommen in diesem Bereich. Die Prüfung, ob eine Messstelle den Anforderungen der 39. BImSchV entspricht, erfolgt durch die LUBW.

4. wie sie Vorwürfen begegnet, wonach die Messstelle Neckartor nicht der Anforderung nach Anlage 3 Punkt C. zur 39. BImSchV entspreche, in der geregelt sei, dass verkehrsbezogene Probenahmestellen zur Messung vom Fahrbahnrand verkehrsreicher Kreuzungen mindestens 25 Meter entfernt sein müssen und der Luftstrom um die Probenahmestelle in einem Bogen von mindestens 270° oder 180° frei strömen solle;

Die Kriterien der Anlage 3 der 39. BImSchV werden am Standort Stuttgart Am Neckartor erfüllt und sind im Folgenden aufgeführt:

- Der Ort der Probenahmestelle ist so zu wählen, dass die Luftproben für die Luftqualität eines Straßenabschnitts von nicht weniger als 100 Meter Länge repräsentativ ist.
- Der Luftstrom um den Messeinlass darf nicht beeinträchtigt werden, das heißt, bei Probenahmestellen an der Baufluchtlinie soll die Luft in einem Bogen von mindestens 270 Grad oder 180 Grad frei strömen.
- Im Umfeld des Messeinlasses dürfen keine Hindernisse vorhanden sein, die den Luftstrom beeinflussen, das heißt, der Messeinlass soll einige Meter von Gebäuden, Balkonen, Bäumen und anderen Hindernissen entfernt sein.
- Probenahmestellen, die Werte liefern, die für die Luftqualität an der Baufluchtlinie repräsentativ sind, sollen mindestens 0,5 Meter vom nächsten Gebäude entfernt sein.
- Der Messeinlass muss sich grundsätzlich in einer Höhe zwischen 1,5 Meter (Atemzone) und 4 Meter über dem Boden befinden.
- Der Messeinlass darf nicht in nächster Nähe von Emissionsquellen angebracht werden, um die unmittelbare Einleitung von Emissionen, die nicht mit der Umgebungsluft vermischt sind, zu vermeiden.
- Die Abluftleitung der Probenahmestelle ist so zu legen, dass ein Wiedereintritt der Abluft in den Messeinlass vermieden wird.
- Bei allen Schadstoffen dürfen verkehrsbezogene Probenahmestellen zur Messung höchstens 10 Meter vom Fahrbahnrand entfernt sein.
- Vom Fahrbahnrand verkehrsreicher Kreuzungen müssen Probenahmestellen mindestens 25 Meter entfernt sein.

Neben einer formalen Prüfung, ob die Messstelle Stuttgart Am Neckartor die Kriterien der 39. BImSchV erfüllt und insbesondere für einen längeren Straßenabschnitt repräsentativ ist, wurden bereits in den Jahren 2004 bis 2006 und dann wieder ab den Jahr 2015 sogenannte Repräsentativitätsuntersuchungen durchgeführt. Dabei werden im Umfeld der Station Stuttgart Am Neckartor die Konzentrationen von Stickstoffdioxid als Jahresmittelwert mit Passivsammlern gemessen. Es zeigt sich, dass die Konzentrationen von Stickstoffdioxid im Umfeld der Station Stuttgart Am Neckartor zwischen den Einmündungen Hauffstraße und Heilmannstraße insgesamt sehr homogen sind. Im weiteren Verlauf der Cannstatter Straße werden die Konzentrationen dann etwas geringer, sie liegen jedoch immer noch z.T. deutlich über dem EU-Immissionsgrenzwert für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid von 40 µg/m³. Damit ist der Standort der Messstation Am Neckartor für Stickstoffdioxid repräsentativ für diesen Straßenabschnitt. Analog kann daraus geschlossen werden, dass sich die räumliche Verteilung der Konzentrationen für andere verkehrsbedingte Schadstoffe, insbesondere auch für Feinstaub PM10, ähnlich darstellt.

5. wie sich die Verkehrsstärken zwischen den unter Ziffer 1 genannten Messstellen unterscheiden;

Bei den in der Frage 1 aufgeführten Stuttgarter Messstellen liegen die durchschnittlichen Verkehrsstärken zwischen 30.800 Fahrzeuge/Tag (Stuttgart Hohenheimer Straße) und 66.000 Fahrzeuge/Tag (Stuttgart Am Neckartor). Es wird darauf hingewiesen, dass die Messstelle Stuttgart Bad Cannstatt als Luftmessstation im städtischen Hintergrund in einer Grünfläche steht und keinem direkten Verkehrseinfluss ausgesetzt ist. Die Verkehrsstärke betrifft hier den räumlich nächstgelegenen Straßenabschnitt.

	DTV	
Messort/Station	Kfz	basiert auf
	[Kfz/Tag]	
Stuttgart Am Neckartor	66.000	Verkehrszählung LUBW 2016
Stuttgart Hohenheimer Straße	30.800	Verkehrszählung LUBW 2016
Stuttgart Arnulf-Klett-Platz	54.600	Emissionskataster LUBW 2014
Stuttgart Hauptstätter Straße	48.200	Verkehrszählung Stadt Stuttgart 2015
Stuttgart Bad Cannstatt	14.000	Emissionskataster LUBW 2014

Tabelle 1: Verkehrsstärken an den verschiedenen Messstellen

6. worauf sie es zurückführt, dass eine relevante Anzahl an Überschreitungen des zulässigen Grenzwerts für Feinstaub nur an der Messstelle Neckartor zu verzeichnen ist;

Die Messstelle Stuttgart Am Neckartor ist von einem außerordentlich hohen Verkehrsaufkommen und aufgrund der Straßengeometrie durch einen schlechten Luftaustausch geprägt. Insbesondere während der Wochentage Montag bis Freitag liegt das Verkehrsaufkommen in der Regel bei über 70.000 Fahrzeugen/Tag. Dies zeigt exemplarisch der mittlere Wochenverlauf für das Jahr 2014 in Abbildung 3, in dem sowohl die Verkehrsstärke als auch die Stickstoffdioxid- und Partikel PM10-Konzentrationen an der Messstelle Stuttgart Am Neckartor für die einzelnen Wochentage dargestellt sind. Hier wird deutlich, wie stark die Konzentrationen von Stickstoffdioxid als auch Partikel PM10 mit sinkendem Verkehrsaufkommen an den Samstagen und Sonntagen zurückgehen, sodass nur bei sehr ausgeprägten Inversionswetterlagen Überschreitungen des PM10-Tagesgrenzwertes von 50 μ g/m³ auch an den Wochenenden verzeichnet werden.

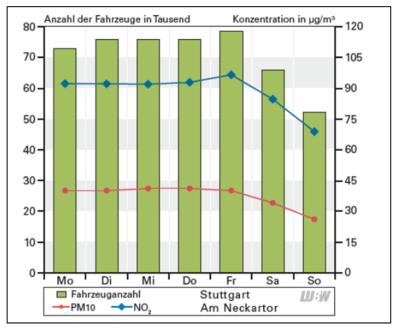


Abbildung 3: Mittlerer Wochengang der Gesamtverkehrsstärke, Stickstoffdioxid- und Partikel PM10-Konzentration an der Verkehrszählstelle Stuttgart Am Neckartor; Basis: Tagesmittelwerte; 1. Januar 2014 bis 31. Dezember 2014

7. bis wann die Werte der Messstellen im Zusammenhang mit dem Mooswand-Versuch veröffentlicht werden;

Es handelt sich bei dem Versuch mit der Mooswand um ein Projekt der Landeshauptstadt Stuttgart. Ergebnisse der Wirkungsuntersuchungen und Darstellungen der Daten der Luftschadstoffmessungen des Mooswand-Versuchs werden zum Abschluss des Projektes im Frühjahr 2018 zur Verfügung stehen und öffentlich bekannt gegeben.

8. welche Erkenntnisse über die Wirksamkeit der Nassreinigung der Straße (Vergleich Messwerte mit und ohne Nassreinigung) vorliegen;

Es handelt sich bei dem Versuch zur "Straßenreinigung Feinstaub" um einen Versuch der Fa. DEKRA, die den Versuch, die messtechnische Begleitung sowie die Auswertung koordiniert. Die Auswertung über die Wirksamkeit ist noch nicht abgeschlossen. Mit Ergebnissen wird Ende Juli gerechnet.

 welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, in welchem Umfang an Tagen des Feinstaubalarms ermäßigte Fahrausweise des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart GmbH (VVS) gelöst wurden mit der Angabe, zu welchem Mindererlös insgesamt – mit Benennung des Kompensationsbetrags des Landes – es hierdurch gekommen ist;

Eine endgültige Auswertung der "Feinstaubperiode" vom 15. Oktober 2016 bis 15. April 2017 vom VVS liegt aktuell noch nicht vor. Nach den bisher vorliegenden Zahlen ist die Zahl der verkauften Einzeltickets, die an Tagen mit Feinstaubalarm zum halben Preis ausgegeben wurden, im gesamten Zeitraum von Oktober 2016 bis 31. März 2017 um 15,3 % gestiegen. An Tagen mit Feinstaubalarm betrug die Steigerung rund 35 %.

Eine endgültige Abrechnung der Mindererlöse des VVS wurde noch nicht fertiggestellt. Die Mindererlöse des VVS betrugen während der Feinstaubperiode vom 15. Oktober bis 31. März rund 10,3 Mio. Euro. Die Kompensationszahlung des Landes entspricht 50%, also bisher rund 5,15 Mio. Euro.

10. ob ihr Informationen darüber vorliegen, in welchem Umfang es durch die verbilligten Fahrausweise gelungen ist, direkte Umstiege vom motorisierten Individualverkehr auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu bewirken:

Genaue Aussagen über die Anzahl direkter Umstiege an Feinstaubalarmtagen sind aufgrund der vielen verschiedenen Randbedingungen sowie der schweren Vergleichbarkeit nicht möglich. Über alle Fahrten, einschließlich der Fahrten mit Zeittickets, geht der VVS von einer Steigerung der Fahrgastaufkommen von 3 bis 5% an Tagen mit Feinstaubalarm aus. Das deckt sich etwa mit Schätzungen der Integrierten Verkehrsleitzentrale der Stadt Stuttgart zum Rückgang des Kfz-Verkehrsaufkommens.

11. welche Erkenntnisse ihr über die Fortführung des Angebots verbilligter Fahrausweise ab der Feinstaubalarmsaison 2017/2018 vorliegen, insbesondere im Hinblick darauf, ob auch Inhaber von Zeitkarten einen pekuniären Ausgleich erhalten sollen;

In welcher Form auch 2017/2018 ein "Feinstaub-Ticket" angeboten wird, muss mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen auf Basis der endgültigen Abrechnung und der gewonnenen Erfahrungen abgestimmt werden. Gespräche über die Fortführung des Angebots ermäßigter Fahrausweise sowie dessen Ausgestaltung finden derzeit statt.

12. an welchen Stationen des VVS nach ihren Erkenntnissen bereits im Regelbetrieb ohne Feinstaubalarm die Kapazitäten von P+R-Plätzen nicht ausreichen;

Nach Auskunft des Verbands Region Stuttgart befinden sich in der Region Stuttgart 107 Park+Ride-Anlagen, welche sich auf 70 unterschiedliche Eigentümer verteilen. Aufgrund der vielschichtigen Eigentümer- und auch Betreiberstruktur liegt keine genaue Analyse über die Kapazitäten der Park+Ride Anlagen mit Anschlussstationen an den VVS vor. Regional bedeutsame Park+Ride Anlagen befinden sich bspw. in Backnang, Herrenberg, Vaihingen Enz, Winnenden, Stuttgart Österfeld und in Stuttgart Sommerrain (Stand: Sommer 2016). Die Kapazitätsauslastung ist bei allen genannten Park+Ride Anlagen hoch, allerdings kann daraus nicht geschlossen werden, ob die Kapazitäten nicht ausreichend sind. Weiterhin entwickelt der Verband Region Stuttgart, zur Verbesserung des Park+Ride-Angebotes, ein regionales Park+Ride-Konzept, welches z.B. den Ausbau der Park+Ride-Möglichkeiten vorsieht.

13. wie sie auch vor diesem Hintergrund sicherstellen wird, dass alle Betroffenen eine Mobilitätsalternative haben, wie dies Ministerpräsident Kretschmann und Verkehrsminister Hermann beispielsweise am 21. Februar 2017 geäußert haben.

Um einer möglichst großen Anzahl an Bürgern eine Mobilitätsalternative zu bieten, wurden bereits zahlreiche Maßnahmen zur Förderung des ÖPNV, der Elektromobilität sowie des Rad- und Fußverkehrs umgesetzt bzw. befinden sich in Umsetzung oder Planung. Eine bereits umgesetzte Maßnahme war die Umgestaltung des Parkhauses Österfeld in Stuttgart-Vaihingen. Dieses wurde im Dezember 2016 ausschließlich in ein für Park+Ride-Kunden reserviertes Parkhaus mit dem Prinzip "Parkschein gleich Fahrschein" umgestaltet, so wie dies bereits seit längerem im Parkhaus Albstraße in Stuttgart-Degerloch gilt. Weiterhin hat die SSB ihr Angebot an Stadtbahnen ausgebaut, so wurden z.B. die Taktung von U- und S-Bahnen erhöht und zusätzliche S-Bahn Fahrzeuge angeschafft. Dazu kommt auf hoch frequentierten Strecken der Einsatz von Spät- sowie Nachtverkehrszügen an Wochenenden. Zur Ergänzung der am höchsten belasteten Stadtbahnstrecke von Bad Cannstatt in die Innenstadt plant die SSB die Einrichtung einer direkten Buslinie, die auch den Bereich City-Ring im Dauerbetrieb erschließen wird. Zu den verfügbaren Mobilitätsalternativen zählen neben dem öffentlichen Verkehr aber auch eine Vielzahl weiterer Alternativen, z.B. Mitfahrmöglichkeiten, Carsharing, Rad- und Fußverkehr, inkl. Bike and Ride sowie der Umstieg auf emissionsarme Fahrzeuge.

Hermann

Minister für Verkehr