

Kleine Anfrage

des Abg. Fabian Gramling CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Bedeutung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
zur Verbesserung der Luftqualität und Einhaltung der
EU-Grenzwerte**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie sieht der Modal Split der Städte Baden-Württembergs mit über 100.000 Einwohnern im täglichen Berufsverkehr aus?
2. Welcher Modal Split wird in Stuttgart und den übrigen Städten Baden-Württembergs mit über 100.000 Einwohnern im täglichen Berufsverkehr bis 2030 angestrebt und welche Maßnahmen ergreift sie, um das Ziel zu erreichen?
3. Welche Bedeutung hat der ÖPNV für die Einhaltung der EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM10) in Baden-Württemberg?
4. Wie hoch ist der Anteil des ÖPNV an der NO₂- und PM10-Belastung in der Stadt Stuttgart?
5. Wie viele Busse zählt aktuell die Flotte der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)?
6. Wie hat sich die Anzahl der emissionsfreien Busse der SSB in den letzten fünf Jahren entwickelt und welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Anzahl zu erhöhen?
7. Welche Maßnahmen ergreift sie, um den Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen im ÖPNV Baden-Württembergs zu erhöhen?

20. 11. 2017

Gramling CDU

Begründung

Zur stetigen Verbesserung der Luftqualität und der Einhaltung von EU-Grenzwerten in den großen Städten Baden-Württembergs nimmt der ÖPNV bereits heute eine wichtige Rolle ein. Dazu muss jedoch auch die Anzahl der emissionsfreien Fahrzeuge im ÖPNV erhöht werden.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2017 Nr. 4-0141.5/307 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie sieht der Modal Split der Städte Baden-Württembergs mit über 100.000 Einwohnern im täglichen Berufsverkehr aus?

Die solidesten Angaben zum Berufsverkehr können der bundesweiten Statistik aus „Mobilität in Deutschland (MiD)“ entnommen werden, zuletzt aus dem Jahr 2008. Allerdings sind dort keine einzelnen Städte ausgewiesen, sondern nur Städte über 100.000 und 500.000 EinwohnerInnen.

Berufsverkehr ist dabei die Summe der Wege aus den Wegezwecken vom/zum Arbeitsplatz, dienstlicher/beruflicher Weg und von/zur Ausbildungsstätte. Der Anteil der Personenwege im Berufsverkehr an allen Personenwegen betrug deutschlandweit im Jahr 2008 ca. 26,5 Prozent, in Baden-Württemberg 26,3 Prozent und in Städten mit über 100.000 Einwohner 25,8 Prozent. Eine eigene, große Untersuchung des Regionalverbandes Stuttgart ergab einen Anteil von 35 Prozent im Jahr 2010 im Gebiet des Verkehrsverbundes Stuttgart (VVS). Die Untersuchungsmethodik ist in der Veröffentlichung nicht umfassend beschrieben, sodass eine Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen der MiD nicht abschließend beurteilt werden kann.

Der Modal-Split (Hauptverkehrsmittel) an den Personenwegen im Berufsverkehr in Städten in Deutschland mit über 100.000 EinwohnerInnen betrug im Jahr 2008:

Städte über 100.000 Einw.	Zu Fuß	Fahrrad	MIV	ÖPNV	Rest (Taxi, Flug, Fernbahn, Sonstige)
Alle Fahrtzwecke	27 %	10,3 %	47,9 %	13,5 %	1,3 %
Berufsverkehr	4,7 %	4,8 %	80 %	7,0 %	3,5 %

Angaben für Baden-Württemberg sind nicht vorhanden und werden mit der derzeit laufenden Erhebung zur MiD 2017 im nächsten Jahr erwartet, weil das Land bei dieser Erhebung zusätzliche Auswertungen auf Landesebene beauftragt hat.

2. Welcher Modal Split wird in Stuttgart und den übrigen Städten Baden-Württembergs mit über 100.000 Einwohnern im täglichen Berufsverkehr bis 2030 angestrebt und welche Maßnahmen ergreift sie, um das Ziel zu erreichen?

Da dem Ministerium für Verkehr weder Zahlen für den derzeitigen noch für den für 2030 prognostizierten Modal-Split im täglichen Berufsverkehr in den Städten Baden-Württembergs mit über 100.000 Einwohnern vorliegen, gibt es hierzu keine konkreten Zielvorgaben.

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

Das Verkehrsministerium strebt an, den Anteil des Umweltverbunds an den Wegen zu steigern. Konkret soll bis 2030 die Verkehrsleistung im ÖPNV verdoppelt, der Radverkehrsanteil auf 20 Prozent der Wege und der Fußverkehrsanteil auf 30 Prozent der Wege gesteigert werden. Dazu muss der Berufsverkehr einen Beitrag leisten. Daher fördert das Verkehrsministerium kommunale Maßnahmen zur Stärkung des ÖPNV sowie des Rad- und Fußverkehrs.

3. Welche Bedeutung hat der ÖPNV für die Einhaltung der EU-Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM10) in Baden-Württemberg?

Hauptverursacher der Belastung mit Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid ist der Straßenverkehr. Minderungsmaßnahmen setzen daher auch hier an. Generelle Voraussetzung ist, dass die Buslinien an belasteten Straßen mit schadstoffarmen (EURO-VI-Busse, Hybridfahrzeuge) oder lokal schadstofffreien (Elektro- und Brennstoffzellenfahrzeugen) Bussen bedient werden.

Ein Ansatz zur Verbesserung der Luftqualität in belasteten Städten ist es, Fahrten des motorisierten Individualverkehrs zu reduzieren bzw. auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu verlagern. Hieraus resultieren diverse positive Effekte im Hinblick auf die Belastung mit Luftschadstoffen: direkte Vermeidung von Emissionen des motorisierten Individualverkehrs (MIV); geringeres Verkehrsaufkommen und Verringerung von Emissionen durch weniger Stau- bzw. Stop-and-Go-Phasen; Minderung von Emissionen aus Parksuchverkehren. Auch können weitere Umweltbelange, z. B. der Lärmschutz und der Flächenverbrauch, profitieren.

Voraussetzung für eine Verminderung des Kfz-Verkehrs ist u. a. ein attraktives Angebot an umweltfreundlichen Verkehrsmitteln mit ausreichenden Kapazitäten. Der ÖPNV stellt daher eine wichtige Säule auf dem Weg zu einer schnellstmöglichen und dauerhaften Einhaltung der Luftqualitätsgrenzwerte dar. Besonders positiv wirken dabei der Umstieg von Kfz auf S- und U-Bahnen, die Nutzung des Fahrrads und die Stärkung des Fußverkehrs.

4. Wie hoch ist der Anteil des ÖPNV an der NO₂- und PM10-Belastung in der Stadt Stuttgart?

Die Busflotte des öffentlichen Personennahverkehrs hat nach einer aktuellen Abschätzung der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz (LUBW) an der Belastung mit Stickstoffdioxid in Stadtgebiet Stuttgart einen Anteil im Bereich von 1 bis 2 Prozent. Im Talkessel liegt der Anteil mit bis zu 4 Prozent etwas höher. Zur Belastung mit Feinstaub PM10 tragen die Busse des ÖPNV schätzungsweise mit weniger als 0,5 Prozent im Stadtgebiet und zu unter 1 Prozent im Talkessel bei (jeweils Stand 2015).

5. Wie viele Busse zählt aktuell die Flotte der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB)?

Die Busflotte der SSB wird bis zum Jahresende 2017 insgesamt 257 Fahrzeuge umfassen.

Die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) plant bis Ende des Jahres 2017 mit folgender Zusammensetzung der Busflotte:

- 50 Busse, die der Schadstoffklasse EURO III unterliegen und mit einem Dieselpartikelfilter nachgerüstet wurden.
- 111 Busse, die den freiwilligen umweltschonenden europäischen Abgasstandard EEV (Enhanced Environmentally Friendly Vehicle) für Busse und Lkw besitzen und durch eine Harnstoffeinspritzung (AdBlue-System) und einen Dieselpartikelfilter die Abgasqualität der ab Oktober 2008 bei Lkw und Bussen für alle neuen Fahrzeugtypen gültigen Schadstoffklasse EURO V übertreffen.
- 12 Dieselhybrid-Busse, die mit Dieselmotor und alternativ mit Elektromotor fahren und ebenfalls den europäischen Abgasstandard EEV besitzen.

- 69 Busse, die bereits der Schadstoffklasse EURO VI unterliegen und mit einem Dieselpartikelfilter sowie zur Stickstoffoxidminderung mit einer Harnstoffeinspritzung (AdBlue-System) sowie einer Abgasrückführung ausgerüstet sind.
- 11 Dieselhybrid-Busse, die mit Dieselmotor und alternativ mit Elektromotor fahren und der Schadstoffklasse EURO VI unterliegen.
- 4 Brennstoffzellen-Hybrid Busse, die lokal emissionsfrei fahren.

6. *Wie hat sich die Anzahl der emissionsfreien Busse der SSB in den letzten fünf Jahren entwickelt und welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Anzahl zu erhöhen?*

In der nachfolgenden Auflistung werden nicht nur emissionsfreie Fahrzeuge berücksichtigt, sondern auch emissionsarme Fahrzeuge. Diese sparen bis zu 25 Prozent Kraftstoff und weisen im Vergleich bis zu 40 Prozent bessere Stickstoffoxid-Emissionswerte auf. Die Hybridisierung ermöglicht es, bis zu 50 Prozent der Betriebszeit den Verbrennungsmotor abgeschaltet zu lassen. Die SSB führt regelmäßig In-Betrieb-Emissionsmessungen bei ihren Fahrzeugen durch, die gerade auch die Wirksamkeit der Abgasnachbehandlung bei den aktuellen Euro-VI-Nutzfahrzeugen belegen.

Folgende Fahrzeuge wurden bei der SSB seit 2010 beschafft und sind bis heute in Betrieb:

- 2010 5 emissionsarme Hybridgelenkbusse
- 2013 7 emissionsarme Hybridgelenkbusse
- 2013 3 emissionsfreie Brennstoffzellenhybridbusse Solo
- 2014 1 emissionsfreier Brennstoffzellenhybridbus Solo
- 2015 3 emissionsarme Hybridbusse Solo
- 2017 8 emissionsarme Hybridbusse Solo

Eine weitere Maßnahme wird die Inbetriebnahme der Schnellbuslinie zwischen Bad Cannstatt und der Stuttgarter Innenstadt sein. Diese ist für das vierte Quartal 2018 geplant. Wichtiger Teil dieses Konzeptes sind weitreichende infrastrukturelle und verkehrstechnische Maßnahmen (Busspur, Ampelschaltungen), die dem Anspruch an ein modernes Busverkehrssystem gerecht werden. Die Schnellbuslinie wird neueste emissionsarme Antriebstechnologien gemeinsam mit Bus-Herstellern erproben, um dem Ziel eines schadstofffreien Busbetriebs (Zero Emission) näher zu kommen.

7. *Welche Maßnahmen ergreift sie, um den Anteil an emissionsfreien Fahrzeugen im ÖPNV Baden-Württembergs zu erhöhen?*

Mit der „Landesinitiative III Marktwachstum Elektromobilität BW“ weitet Baden-Württemberg die Förderung im Bereich der Elektromobilität weiter aus. Das Land ermöglicht Verkehrsunternehmen mit Sitz in Baden-Württemberg einen einfachen Ein- bzw. Umstieg in die Elektromobilität. Hierzu zählt auch eine Förderung für Elektro-, Plug-In-Hybrid und Hybridbusse. Das Land übernimmt für baden-württembergische Unternehmen, die Fahrzeuge im Nah- bzw. Regionalverkehr betreiben, 50 Prozent der Mehr- bzw. Umrüstkosten. Es stehen maximal 100.000 Euro je Elektro-Bus bzw. 60.000 Euro je Plug-In-Hybrid und Hybrid-Bus als Fördersumme bereit. Bei sich bereits im Betrieb befindenden Fahrzeugen mit separatem Motor, z. B. für Kühlgeräte, kann zusätzlich die Umrüstung auf Elektromotoren mit bis zu 50 Prozent der Kosten bezuschusst werden.

Da das Land der gesetzliche Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist und die Aufgabenträgerschaft für Bus- und Straßenbahnleistungen in aller Regel in kommunaler Verantwortung liegt, wird daher im Folgenden nur auf den SPNV eingegangen.

In Baden-Württemberg verlaufen Schienenstrecken mit einer Gesamtlänge von rund 3.900 Kilometern. Jedoch sind bis heute nur etwa 63 Prozent dieser Strecken

mit einer Oberleitung ausgerüstet und damit für den elektrischen Eisenbahnbetrieb geeignet. Wo noch keine Elektrifizierung vorliegt, strebt die Landesregierung möglichst rasche Fortschritte bei der Ausrüstung mit Fahrdrabt an. Dies ist jedoch nicht überall ökonomisch sinnvoll. Aus diesem Grunde müssen für die verbleibenden Dieselstrecken innovative fahrzeugseitige Lösungen entwickelt und umgesetzt werden. Auf dem Weg zu einer umwelt- und klimaverträglichen Mobilität müssen auch Schienenfahrzeuge mit der modernsten Antriebstechnik ausgerüstet sein. Herr Minister Winfried Hermann MdL hat im September 2014 eine Absichtserklärung mit der Firma Alstom Transport Deutschland GmbH unterzeichnet, nach derer sich das Land Baden-Württemberg dazu bereit erklärt, Züge mit einem von Alstom neu entwickelten Brennstoffzellenantrieb zum Einsatz zu bringen, sobald diese verfügbar sind.

Ende Januar 2017 hat das Ministerium für Verkehr als Aufgabenträger für den SPNV eine europaweite Ausschreibung gestartet mit dem Ziel, einem Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Verkehrsleistungen im SPNV-Netz 8 „Ortenau“ rund um Offenburg ab 2022 lokal emissionsfreie Schienenfahrzeuge mitsamt der dazugehörigen Infrastruktur und Energieversorgung zur Verfügung stellen zu können. Um möglichst vielen innovativen Antriebstechnologien eine Chance einzuräumen, hat sich das Ministerium dazu entschieden, eine technikoffene Vergabe durchzuführen, bei der neben den bekannten Brennstoffzellenfahrzeugen von Alstom auch Züge mit Batterietechnik („BEMU“) zum Einsatz kommen könnten.

Ziel der Landesregierung ist, mittelfristig auch auf anderen nicht elektrifizierten Streckennetzen in Baden-Württemberg neben oder anstelle der heutigen Dieselfahrzeuge innovative emissionsfreie Schienenfahrzeuge zum Einsatz zu bringen. Zu möglichen Einsatzgebieten hat die landeseigene Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (NVBW) bereits ein umfangreiches Gutachten beim VWI in Auftrag gegeben. In jedem Fall wird mit Inbetriebnahme des neuen Netzes 8 die Ära der Dieselfahrzeuge in der Ortenau zu Ende gehen, ohne dass dafür eine der in dem Netz befindlichen Strecken elektrifiziert werden muss.

Hermann
Minister für Verkehr