

Antrag

der Abg. Anton Baron u. a. AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Filteranlagen für Feinstaub und Stickoxid (NOx): Weltweite Erfahrungen und zukünftige Nutzung des Landes Baden-Württemberg zur bürgerfreundlichen Erreichung der Grenzwerte

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. warum der Punkt 23 im Luftreinhalteplan 2005 seit 13 Jahren nicht umgesetzt wurde;
2. ob dies gegenwärtig – eventuell ergänzt um die mittlerweile praktikable NOx-Filterung – sinnvoll und angemessen wäre;
3. wie die Landesregierung die Wirkung und Verhältnismäßigkeit der Maßnahme M23 bei heute verfügbaren technischen Möglichkeiten einschätzt;
4. ob der Landesregierung die Ergebnisse zur Feinstaub- und Stickstoffoxidfilterung bei Tunneln und Umgebungsluft in anderen Metropolen wie Xi'an, Osaka, Peking, Madrid und Hongkong bekannt sind;
5. ob es vorstellbar ist, dass Erfahrungen aus den in Ziffer 4 genannten Städten in den Luftreinhalteplan Stuttgart einfließen und wieso nicht, falls dies nicht der Fall sein sollte;
6. ob eine derartige Filtertechnik auch an Schadstoffschwerpunkten in Stuttgart – wie etwa dem Neckartor – geprüft werden kann und ob der Landesregierung hier Anbieter bekannt sind;

7. wie sie die Verhältnismäßigkeit und die Kosten einer Prüfung und möglichen Durchführung solcher technischen Maßnahmen verglichen mit der Aussperrung und faktischen Teilentzignung tausender Bürger mit Dieselfahrzeugen in der Region Stuttgart einschätzt;
 8. ob beim neuen 250 Millionen Euro teuren Rosensteintunnel eine Abluftfiltration vorgesehen ist und warum nicht, falls dies nicht der Fall sein sollte;
 9. ob bei den am Stuttgarter Neckartor gemessenen Schadstoffwerten begründeter Zweifel daran besteht, dass diese eine Argumentationsgrundlage für ein Fahrverbot in ganz Stuttgart darstellen, gerade hinsichtlich der Berichte über erhöhte Werte in München, angesichts der 270°-Regel und bezüglich des zweifelhaften Abstands zum Fahrbahnrand, und ob die Werte an der Messstelle Neckartor dementsprechend den EU-Vorgaben 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates bei der Umsetzung in die deutsche 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung repräsentativ und sinngemäß entsprechen;
 10. aufgrund welcher sachlichen Begründung die Landesregierung die Auffassung vertritt, „dass sich die Luftreinhalte nicht auf die Minderung von Symptomen beschränken sollte“ (Antwort auf Drucksache 16/3602, Kleine Anfrage des Abgeordneten Stefan Herre AfD), wo nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts doch die Verhältnismäßigkeit gewahrt werden sollte und dementsprechend minimalinvasiven Vorgehensweisen der Vorzug zu gewähren wäre;
 11. wie sich die Landesregierung die signifikante Divergenz zwischen den Volumen-, Filterleistungs-, Größen- und Zeitangaben in ihrer Antwort auf Ziffer 1 der Drucksache 16/1686 (Antrag der Abgeordneten Anton Baron u. a. AfD) einerseits und Berechnungen von Filterherstellern andererseits erklärt, nach denen von rund 20.000 m³ Raumvolumen, 100.000 m³/h Filterleistung, einer Umwälzzeit von 12 Minuten und einer räumlich problemlosen Installation am Neckartor auszugehen ist;
 12. mittels welcher konkreter Zahlen und Fakten eine bloße Schätzung der Landesanstalt für Umwelt (LUBW) „deutlich“ zeigt, „dass der Einsatz dieser Technologien im ‚Freifeld‘ nur eine sehr begrenzte Wirkung auf die Minderung der Schadstoffbelastung haben kann“ (Drucksache 16/1686, Antwort auf Ziffern 2 und 3);
- II. zur Vermeidung von Fahrverboten in Baden-Württemberg umgehend den Einsatz von Feinstaub- und Stickstoffoxidfiltern in der Praxis zu testen.

13.04.2018

Baron, Stauch, Gögel, Dürr, Palka AfD

Begründung

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts herrscht der Tenor vor, dass Fahrverbote kaum mehr zu umgehen seien. Auch Stellungnahmen des Ministers Hermann ist zu entnehmen, dass dieser Fahrverbote für Dieselfahrzeuge nicht ausschließt. Für zahlreiche Pendler, die momentan aufgrund des Wohnsitzes oder anderer Faktoren auf einen Pkw angewiesen sind und ein Dieselfahrzeug besitzen, hätte dies gravierende finanzielle Folgen, da diese nicht nur durch einen Wertverfall des derzeitigen, sondern auch durch die Anschaffung eines anderen Pkw belastet wären.

Unbenommen der Tatsache, dass keinerlei valide Beweise für die Gefährlichkeit von Stickstoffoxiden, erst recht nicht in dieser Konzentration, vorliegen, ist davon auszugehen, dass die derzeitigen Grenzwerte beibehalten werden. Hier stellt sich nun die Frage, ob es nicht volkswirtschaftlich weitaus günstigere Alternativen zu einer Verbannung von Dieselmotoren gibt.

Die Debatte um Fahrverbote fällt nämlich zeitlich mit ganz anders gearteten Versuchen anderer Städte weltweit zusammen, das angebliche Problem Stickoxid in den Griff zu bekommen. Immer öfter kommen Filteranlagen zum Einsatz, die mittlerweile tatsächlich nicht nur Feinstaub, sondern auch Stickoxid filtern können. Aufgrund der Erfahrungswerte liegt es in der Tat nahe, dass etwa in Stuttgart eine Installation solcher Anlagen an besonders stark kontaminierten Plätzen wie dem Neckartor eine weitaus kostengünstigere und bürgerfreundlichere Maßnahme wäre.

Mittels dieses Antrags soll dementsprechend erörtert werden, inwiefern die Landesregierung eine Erprobung solcher Filteranlagen vorbereitet beziehungsweise ob sie sich der Wirkungsweise selbiger bewusst ist.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 11. Mai 2018 Nr. 4-0141.5/348 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,*

I. zu berichten,

- 1. warum der Punkt 23 im Luftreinhalteplan 2005 seit 13 Jahren nicht umgesetzt wurde;*
- 2. ob dies gegenwärtig – eventuell ergänzt um die mittlerweile praktikable NOx-Filterung – sinnvoll und angemessen wäre;*
- 3. wie die Landesregierung die Wirkung und Verhältnismäßigkeit der Maßnahme M23 bei heute verfügbaren technischen Möglichkeiten einschätzt;*

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs nachfolgend gemeinsam beantwortet.

Im Luftreinhalteplan 2005 wird unter Maßnahme M23 „Entstaubung der Tunnelabluft von Tunnelstrecken im Stadtgebiet Stuttgart“ festgestellt, dass eine Entstaubung der Abluft aus Straßentunneln bisher nicht Stand der Technik ist. Wie in der Maßnahme M23 festgelegt, hat die Landeshauptstadt Stuttgart im Jahr 2006 eine Machbarkeitsstudie zur Abluftreinigung Stuttgarter Straßentunnel erstellen lassen. Diese kommt zu dem Ergebnis, dass bei bestehenden Tunneln der Stadt Stuttgart und beim geplanten Rosensteintunnel der Einbau von Partikelfiltern in den Abluftanlagen nicht sinnvoll erscheint. Die Abluft wird über Kamine ausgeblasen und mit hoher Geschwindigkeit in höhere Luftschichten transportiert, wo eine sehr schnelle Verdünnung geschieht. Die Verbesserung der Immissionssituation durch die Ausstattung mit Partikelfiltern wäre so gering, dass diese messtechnisch nicht nachgewiesen werden könnte.

Zwischenzeitlich hat sich keine grundsätzliche Änderung an dieser Beurteilung ergeben. Vielmehr wurde diese Beurteilung durch die umfangreichen Untersuchungen im Rahmen des Tunneldialogs Schwäbisch Gmünd zur Inbetriebnahme

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

des Einhorntunnels im Jahr 2013 bestätigt. Da eine NOx-Filterung mit noch höherem Aufwand verbunden ist, käme diese nur dort infrage, wo eine Feinstaubfilterung bereits erfolversprechend ist.

4. *ob der Landesregierung die Ergebnisse zur Feinstaub- und Stickstoffoxidfilterung bei Tunneln und Umgebungsluft in anderen Metropolen wie Xi'an, Osaka, Peking, Madrid und Hongkong bekannt sind;*
5. *ob es vorstellbar ist, dass Erfahrungen aus den in Ziffer 4 genannten Städten in den Luftreinhalteplan Stuttgart einfließen und wieso nicht, falls dies nicht der Fall sein sollte;*
6. *ob eine derartige Filtertechnik auch an Schadstoffschwerpunkten in Stuttgart – wie etwa dem Neckartor – geprüft werden kann und ob der Landesregierung hier Anbieter bekannt sind;*
7. *wie sie die Verhältnismäßigkeit und die Kosten einer Prüfung und möglichen Durchführung solcher technischen Maßnahmen verglichen mit der Ausspernung und faktischen Teilenteignung tausender Bürger mit Diesel-Fahrzeugen in der Region Stuttgart einschätzt;*

Die Fragen 4 bis 7 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs nachfolgend gemeinsam beantwortet.

Es liegen keine Ergebnisse aus den in der Frage genannten Städten vor, welche eine Minderung der Belastung der Umgebungsluft mit Luftschadstoffen durch die Filterung in Tunneln oder der Umgebungsluft belegen.

Die anhaltenden Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte erfordern weitere wirksame Maßnahmen zur Verringerung der Luftschadstoffbelastung. Hierfür werden auch innovative Ideen einer grundsätzlichen Prüfung unterzogen. Sofern die Prüfung eine grundsätzliche Wirksamkeit erkennen lässt, werden Pilotprojekte initiiert oder begleitet, teilweise auch gefördert. In diesem Zusammenhang sind der Mooswandversuch der Stadt Stuttgart oder Versuche der Firma DEKRA zur intensiven und hochtechnisierten Reinigung der Straßenoberfläche von Partikeln im Bereich des Neckartors in Stuttgart zu sehen.

Es sind verschiedene Anbieter bekannt, die eine Filterung der Umgebungsluft vorgeschlagen haben. Der Vorschlag eines in der Region Stuttgart ansässigen Unternehmens, pilothaft die Filterung von Feinstaub PM₁₀ im Bereich des Stuttgarter Neckartors zu erproben, wird von der Landesregierung grundsätzlich begrüßt. Valide Aussagen zur Verhältnismäßigkeit von Kosten im Vergleich zu anderen Maßnahmen sind auf Grundlage des jetzigen Sachstands nicht möglich.

8. *ob beim neuen 250 Millionen Euro teuren Rosensteintunnel eine Abluftfiltration vorgesehen ist und warum nicht, falls dies nicht der Fall sein sollte;*

Im B10-/Rosensteintunnel werden keine Filteranlagen eingebaut. Zur Begründung wird auf die Beantwortung der Fragen 1 bis 3 verwiesen.

9. *ob bei den am Stuttgarter Neckartor gemessenen Schadstoffwerten begründeter Zweifel daran besteht, dass diese eine Argumentationsgrundlage für ein Fahrverbot in ganz Stuttgart darstellen, gerade hinsichtlich der Berichte über erhöhte Werte in München, angesichts der 270°-Regel und bezüglich des zweifelhaften Abstands zum Fahrbahnrand, und ob die Werte an der Messstelle Neckartor dementsprechend den EU-Vorgaben 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates bei der Umsetzung in die deutsche 39. Bundes-Immissionsschutzverordnung repräsentativ und sinngemäß entsprechen;*

Die Messstelle Stuttgart Am Neckartor erfüllt die rechtlichen Vorgaben der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV). Auf die Landtags-Drucksachen 16/3110 und 16/3056 wird verwiesen. Entsprechende Informationen und Berichte sind auf den Internetseiten des Verkehrsministeriums und der Landesanstalt für Umwelt (LUBW) veröffentlicht.

Die Beurteilung der Luftqualität in Stuttgart beruht nicht allein auf den Messungen der Station Stuttgart Am Neckartor, sondern mehrerer Messstationen wie den Stationen Stuttgart Arnulf-Klett-Platz und Stuttgart Hohenheimer Straße sowie dem Wirkungsgutachten für den Luftreinhalteplan Stuttgart, welches Grenzwertüberschreitungen für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid an etwa 33 km (Prognose für das Jahr 2018) im Hauptverkehrsstraßennetz der Landeshauptstadt Stuttgart belegt.

10. aufgrund welcher sachlichen Begründung die Landesregierung die Auffassung vertritt, „dass sich die Luftreinhaltung nicht auf die Minderung von Symptomen beschränken sollte“ (Antwort auf Drucksache 16/3602, Kleine Anfrage des Abgeordneten Stefan Herre AfD), wo nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts doch die Verhältnismäßigkeit gewahrt werden sollte und dementsprechend minimalinvasiven Vorgehensweisen der Vorzug zu gewähren wäre;

Maßnahmen in Luftreinhalteplänen richten sich nach § 47 Abs. 4 entsprechend des Verursacheranteils und unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit an alle Emittenten. Die Ursachenanalyse der LUBW zeigt, dass die Hauptquelle für die Belastung mit Stickstoffdioxid der Straßenverkehr ist. An der Messstelle Stuttgart Am Neckartor beträgt deren Beitrag zu den Immissionen rund 78 Prozent. Ursächlich sind insbesondere die Emissionen von Diesel-Fahrzeugen. Entsprechend setzen effektive Maßnahmen vorrangig bei dieser Quellgruppe an.

Das Bundesverwaltungsgericht Leipzig hat in seinem Urteil vom 28. Februar 2018 festgestellt, dass das Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 28. Juli 2017 überwiegend nicht zu beanstanden ist. Darin verpflichtete das Verwaltungsgericht Stuttgart das Land Baden-Württemberg, den Luftreinhalteplan für Stuttgart so zu ergänzen, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwertes für NO₂ in Höhe von 40 µg/m³ und des Stundengrenzwertes für NO₂ von 200 µg/m³ bei maximal 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr in der Umweltzone Stuttgart enthält. Dabei sind ein ganzjähriges Verkehrsverbot für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Schadstoffklasse Euro 6 sowie für alle Kraftfahrzeuge mit Ottomotoren unterhalb der Schadstoffklasse Euro 3 in der Umweltzone Stuttgart in Betracht zu ziehen.

Erklärtes Ziel der Landesregierung ist es, Verkehrsbeschränkungen nach Möglichkeit zu vermeiden oder deren Eingriffstiefe so gering wie möglich auszugestalten. Bei der Einführung von Verkehrsbeschränkungen ist die Verhältnismäßigkeit zu beachten.

11. wie sich die Landesregierung die signifikante Divergenz zwischen den Volumen-, Filterleistungs-, Größen- und Zeitangaben in ihrer Antwort auf Ziffer 1 der Drucksache 16/1686 (Antrag der Abgeordneten Anton Baron u. a. AfD) einerseits und Berechnungen von Filterherstellern andererseits erklärt, nach denen von rund 20.000 m³ Raumvolumen, 100.000 m³/h Filterleistung, einer Umwälzzeit von 12 Minuten und einer räumlich problemlosen Installation am Neckartor auszugehen ist;

12. mittels welcher konkreter Zahlen und Fakten eine bloße Schätzung der Landesanstalt für Umwelt (LUBW) „deutlich“ zeigt, „dass der Einsatz dieser Technologien im ‚Freifeld‘ nur eine sehr begrenzte Wirkung auf die Minderung der Schadstoffbelastung haben kann“ (Drucksache 16/1686, Antwort auf Ziffern 2 und 3);

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres inhaltlichen Zusammenhangs nachfolgend gemeinsam beantwortet.

Die benötigte Zeit zur Filtrierung eines bestimmten Luftvolumens ergibt sich aus der Größe des Luftvolumens selbst und der angenommenen Filterleistung. Dabei kann das theoretische Volumen eines Raumes durch die Multiplikation von Höhe, Breite und Länge errechnet werden. Je nach Annahme dieser Parameter können sich die Ergebnisse zum Teil deutlich unterscheiden. Es ist möglich, dass der Hersteller eines bestimmten Produkts andere Annahmen treffen wird, als eine unabhängige Stelle, wie die LUBW.

Die LUBW hat in ihrer Schätzung des zu reinigenden Luftvolumens in der Antwort zu Frage 1 der Drucksache 16/1686 vereinfachend mit einem Straßenabschnitt von 1.000 m Länge, 22 m Straßenbreite und 5 m Höhe gerechnet und einen Luftdurchsatz für 2.500 m³ für ein Filtergerät angenommen, wie er zu dieser Zeit in die Diskussion eingebracht wurde. Für die Einschätzung der Wirksamkeit muss neben die Filterleistung insbesondere auch der Lufttransport, die Schadstoffvorbelastung wie auch die im Straßenraum emittierte Schadstoffmenge betrachtet werden.

II. zur Vermeidung von Fahrverboten in Baden-Württemberg umgehend den Einsatz von Feinstaub- und Stickstoffoxidfiltern in der Praxis zu testen.

Es ist davon auszugehen, dass der Einsatz von Feinstaub- und Stickstoffoxidfiltern hinsichtlich Immissionsminderung und Zeitrahmen („schnellstmöglich“) alleine kein vergleichbares Potenzial hat wie Verkehrsbeschränkungen, sodass diese hierdurch vermieden werden könnten. Dennoch wird die Landesregierung weiterhin die Prüfung und ggf. Erprobung entsprechender Technologien befördern.

Hermann
Minister für Verkehr