

Kleine Anfrage

des Abg. Fabian Gramling CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Neue Erkenntnisse durch Luftmessungen von DEKRA

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie beurteilt sie aus ihrer Sicht die jüngsten Messungen des Prüfkonzerns DEKRA in Stuttgarter U- und S-Bahnhöfen?
2. Welche Ursachen hat ihrer Kenntnis nach die hohe Feinstaubbelastung von über 100 Mikrogramm pro Kubikmeter in den U- und S-Bahnhöfen Stuttgarts?
3. Welchen Gesundheitsrisiken setzen sich Nutzerinnen und Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs in Stuttgart tagtäglich aus?
4. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die hohe Feinstaubbelastung in U- und S-Bahnhöfen zu reduzieren?
5. Inwieweit erfüllt die Messstation der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) am Stuttgarter Neckartor die Kriterien der Bundesimmissionschutzverordnung?
6. Werden die Messwerte der Messstation der LUBW durch die nahegelegene Hausfront beeinflusst?
7. Wie erklärt sie sich die Ergebnisse der jüngsten Messungen des Prüfkonzerns DEKRA am Stuttgarter Neckartor – vor allem mit Blick auf die deutlich geringeren Messwerte in den angrenzenden Wohngebieten?
8. Wie beurteilt sie die Ankündigung der EU-Kommission, eine Eignungsprüfung der Luftqualitätsrichtlinien einzuleiten, die 2019 abgeschlossen sein soll?
9. Wie beurteilt sie den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz, in dem der Bund beauftragt wird, die Validität von Standorten von Messstellen gemäß den europäischen Vorgaben zu überprüfen?

10. Wie beurteilt sie die Aussagen von T. K., Leiter des Instituts für Kolbenmaschinen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), bei einer Veranstaltung im Verkehrsministerium, wonach Fahrräder durch den Bremsenabrieb im Durchschnitt mehr Feinstaub pro Kilometer erzeugen als ein modernes Dieselfahrzeug und Kerzen in Wohnungen eine weit höhere Stickstoffdioxidbelastung erzeugen als ein moderner Dieselmotor?

05.06.2018

Gramling CDU

Begründung

Messungen des Prüfkonzerns DEKRA haben ergeben, dass die Feinstaubbelastung in Stuttgarter U- und S-Bahnhöfen in einem äußerst kritischen Bereich liegt. Außerdem wurde der Standort der Messstation der LUBW am Stuttgarter Neckartor mit neuen Messwerten kritisch hinterfragt. Die Kleine Anfrage soll klären, wie die Landesregierung mit den neuen Erkenntnissen umgeht.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 3. Juli 2018 Nr. 4-0141.5/361 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau sowie dem Ministerium für Soziales und Integration die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Wie beurteilt sie aus ihrer Sicht die jüngsten Messungen des Prüfkonzerns DEKRA in Stuttgarter U- und S-Bahnhöfen?*
- 2. Welche Ursachen hat ihrer Kenntnis nach die hohe Feinstaubbelastung von über 100 Mikrogramm pro Kubikmeter in den U- und S-Bahnhöfen Stuttgarts?*
- 3. Welchen Gesundheitsrisiken setzen sich Nutzerinnen und Nutzer des Öffentlichen Personennahverkehrs in Stuttgart tagtäglich aus?*
- 4. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die hohe Feinstaubbelastung in U- und S-Bahnhöfen zu reduzieren?*

Die Fragen 1, 2, 3 und 4 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die DEKRA hat gemeinsam mit den Stuttgarter Nachrichten in den Stuttgarter U-Bahnhöfen und Bahntunneln Immissionsmessungen durchgeführt. Die Landesregierung begrüßt das Engagement der DEKRA in der Luftreinhaltung. Bei den zitierten Werten handelt es sich um Kurzzeitmessungen. Diese können nicht mit Tages- bzw. Jahresmittelwerten verglichen werden, wie sie von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) bei der Messung von Luftschadstoffen gemessen werden. Auch sind die Verhältnisse in der Umgebungsluft nicht mit denen in U-Bahntunneln und unterirdischen Bahnhöfen vergleichbar. Die Immissionsgrenzwerte der für die amtlichen Messungen zur Luftqualität relevanten Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) beziehen sich ausdrücklich auf die Außenluft.

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

Dem Verkehrsministerium liegen keine Informationen über Langzeitmessungen zu Schadstoffkonzentrationen in U- oder S-Bahnhöfen vor. Aus diesem Grund hat die Landesregierung gegenüber der DEKRA und den zuständigen Betreibern der Stuttgarter S- und U-Bahnen angeregt, längere Messreihen zur Luftqualität in Bahntunneln und unterirdischen Bahnhöfen zu erheben.

Aus internationalen Studien ist bekannt, dass Bahnen mit mechanischen Bremsen, die über eine längere Zeit und eine längere Strecke bremsen, eine Quelle der Feinstaubemissionen darstellen. Weiterhin sorgen die Fahrbewegungen der ein- und ausfahrenden Bahnen sowie der ständige Luftaustausch in unterirdischen Tunneln und Bahnhöfen für eine Aufwirbelung der Partikel.

Die Stuttgarter S- und Stadtbahnen bremsen hauptsächlich mit der elektromotorischen Bremse. Hierbei wirken die Triebmotoren der Triebfahrzeuge als Generatoren. Die dadurch gewonnene elektrische Energie wird bei der Nutstrombremse ins Fahrleitungsnetz zurückgespeist, bei der Widerstandsbremse über Widerstände in Wärmeenergie umgewandelt. Die elektromotorische Bremse dient dem Regulieren und Vermindern der Geschwindigkeit. Da die Bremswirkung der elektromotorischen Bremse mit sinkender Geschwindigkeit abnimmt, wird zum Anhalten und als Feststellbremse stets eine zusätzliche mechanische Bremse benötigt. Nur dieser Bremsvorgang produziert Bremsstaub.

Spezifische Daten zum Gesundheitsrisiko der Fahrgäste liegen der Landesregierung nicht vor. Aufgrund der kurzen Verweilzeiten der Fahrgäste sind relevante Expositionen nicht zu erwarten. Die Grenzwerte für die Arbeitsplätze der Stuttgarter S- und U-Bahnen (bei acht Stunden Arbeit pro Tag in der S- bzw. U-Bahn) betragen 10.000 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft für die einatembare Staubfraktion bzw. 1.250 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft für die alveolengängige Staubfraktion (Technische Regeln für Gefahrstoffe, Arbeitsplatzgrenzwerte TRGS 900). Die Messergebnisse der DEKRA liegen deutlich unterhalb dieser Grenzwerte, sodass die allgemeine Belastung insgesamt als gering eingeschätzt wird. Wie hoch das individuelle gesundheitliche Risiko ist, lässt sich nicht abschätzen, da eine Vielzahl an weiteren Faktoren einberechnet werden müsste. Ein Vergleich mit den Messwerten der Luftmessstation Stuttgart Am Neckartor ist aufgrund des kurzen Messzeitraumes sowie der unterschiedlichen Messorte und Messtechnik nicht möglich.

5. Inwieweit erfüllt die Messstation der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) am Stuttgarter Neckartor die Kriterien der Bundesimmissionschutzverordnung?

Bei Messungen von Luftschadstoffen zur Beurteilung der Luftqualität sind die Bestimmungen der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) einzuhalten. Die Anforderungen an Messstandorte sind in der Anlage 3 der 39. BImSchV geregelt. Diese werden bei der Messstelle Stuttgart Am Neckartor eingehalten. Im Bericht der LUBW „Stuttgart Am Neckartor 2004 bis 2016 – Messergebnisse an und im Umfeld der Messstelle“ werden die einzelnen Kriterien ausführlich erläutert und dokumentiert. Der Bericht ist über die Homepage der Landesanstalt für Umwelt (LUBW) verfügbar. Darüber hinaus wurden häufige Fragen zur Wahl des Standortes online als FAQ „Fragen und Antworten Messstelle Stuttgart Am Neckartor“ veröffentlicht: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/luftreinhaltung/luftreinhaltplanung-stuttgart/faq-messstelle-stuttgart-am-neckartor/>. Auf verschiedene Landtagsanfragen zur Messstation Stuttgart Am Neckartor wird verwiesen (z. B. Landtagsdrucksachen 16/3056, 16/3110, 16/3374 und 16/3839). Darüber hinaus wurde diese Frage in einem Workshop des Verkehrsministeriums, zu dem auch die Landtagsfraktionen eingeladen waren, am 3. Mai 2018 ausführlich erläutert und diskutiert.

6. Werden die Messwerte der Messstation der LUBW durch die nahegelegene Hausfront beeinflusst?

Grenzwertüberschreitungen werden an Straßenabschnitten mit hohem Verkehrsaufkommen und schlechten Austauschbedingungen gemessen, die unter anderem durch eine enge Bebauung entstehen können („Straßenschluchtcharakter“). Eine

unmittelbare Beeinflussung der Messungen durch die Hauswand liegt nicht vor; die in der 39. BImSchV genannten Mindestabstände von der Hauswand sind eingehalten.

7. Wie erklärt sie sich die Ergebnisse der jüngsten Messungen des Prüfkonzerns DEKRA am Stuttgarter Neckartor – vor allem mit Blick auf die deutlich geringeren Messwerte in den angrenzenden Wohngebieten?

Der Landesregierung liegt kein Bericht der DEKRA über aktuellen Messungen am Stuttgarter Neckartor vor. Die Lage der Messstelle Stuttgart Am Neckartor wurde – den Anforderungen der 39. BImSchV entsprechend – so gewählt, dass die lokal höchste Konzentration erfasst wird. Es ist allgemein bekannt, dass die Konzentrationen von Luftschadstoffen mit zunehmendem Abstand von der Quelle rasch abnehmen. Die Luftqualität in städtischen Wohngebieten wird durch die Messungen an der Station Stuttgart Bad Cannstatt repräsentativ erfasst. Dies belegen z. B. Messungen in weniger befahrenen Nebenstraßen.

8. Wie beurteilt sie die Ankündigung der EU-Kommission, eine Eignungsprüfung der Luftqualitätsrichtlinien einzuleiten, die 2019 abgeschlossen sein soll?

Die Überprüfung der europäischen Luftqualitätsrichtlinien erfolgt u. a. aus folgenden Gründen: Berücksichtigung der neuesten wissenschaftlichen Erkenntnisse der Wirkungsforschung, der tatsächlichen Luftqualität, des Reduzierungspotenziales in den Mitgliedsstaaten und der Fortschritte bei der Umsetzung der gemeinschaftlichen Maßnahmen zur Verringerung der Luftschadstoffe. Weiterhin soll geprüft werden, ob aufgrund neuer Erkenntnisse auch neue oder andere Luftqualitätsziele zu setzen sind. Das Ministerium für Verkehr ist in diesen Prozess zum Beispiel über einen „stakeholder workshop“ in Brüssel zum „Fitness Check of the EU Ambient Air Quality Directives“ eingebunden und wird die Belange Baden-Württembergs in der Luftreinhaltung einbringen.

9. Wie beurteilt sie den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz, in dem der Bund beauftragt wird, die Validität von Standorten von Messstellen gemäß den europäischen Vorgaben zu überprüfen?

Die Auswahl von Messstandorten und die Erfüllung der einzelnen Standortkriterien wird seit Beginn der Spotmessungen im Jahr 2004 von der zuständigen Landesanstalt für Umwelt (LUBW) regelmäßig überprüft. Insbesondere durch sogenannte Profilmessungen findet eine Überprüfung der räumlichen Repräsentativität statt.

Begründete Zweifel an der Qualität, dem Umfang und den Standorten der Messungen zur Luftqualität bestehen nicht. Der Beschluss der Verkehrsministerkonferenz entbehrt daher aus Sicht der Landesregierung einer Grundlage.

10. Wie beurteilt sie die Aussagen von T. K., Leiter des Instituts für Kolbenmaschinen am Karlsruher Institut für Technologie (KIT), bei einer Veranstaltung im Verkehrsministerium, wonach Fahrräder durch den Bremsenabrieb im Durchschnitt mehr Feinstaub pro Kilometer erzeugen als ein modernes Dieselfahrzeug und Kerzen in Wohnungen eine weit höhere Stickstoffdioxidbelastung erzeugen als ein moderner Dieselmotor?

Beispiele werden im allgemeinen Sprachgebrauch dazu verwendet, um einen komplexen Sachverhalt zu erklären und zu veranschaulichen. Die o. g. Vergleiche wurden von T. K. bei der erwähnten Veranstaltung fachlich nicht belegt. Da weder eine Regulierung der Benutzung von Bremsen an Fahrrädern noch zur Benutzung von Haushaltskerzen zur Rede steht, besteht für das Verkehrsministerium auch kein Anlass, die Aussagen zu überprüfen.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor