

Antrag

der Abg. Ramazan Selcuk u. a. SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Verarbeitung der Messwerte aus der Luftüberwachung für Feinstaub und Stickoxide (NO_x) in Reutlingen

Antrag

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

1. wie viele Messstationen für die Messung von Feinstaub und Stickoxiden in Reutlingen in den Jahren 2016, 2017 und 2018 installiert waren und genutzt wurden;
2. auf welche Weise die an einzelnen Messstationen gemessenen Stickoxid- und Feinstaubkonzentrationen herangezogen werden;
3. welche Berechnungen unter Einbezug welcher Daten angestellt wurden, um die Luftbelastung für Reutlingen hochzurechnen;
4. welche Werte und Annahmen für bspw. die Anzahl von Kraftfahrzeugen, Alter und Emissionen von Kraftfahrzeugen, Heizungsbestand, industrielle und weitere Emissionsquellen dabei einbezogen wurden;
5. welche Annahmen und Einrechnungen dabei insbesondere für die Angabe der Stickoxidbelastung bezüglich des Fahrzeugbestands gemacht wurden;
6. von wann und aus welcher Quelle die Zahlen und die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands für die Messungen und Ergebnisse im Jahr 2018 und im Jahr 2019 jeweils stammen;
7. ob und warum ausgeschlossen werden kann, dass, wie in München geschehen, für Reutlingen zu hohe Stickoxidwerte für die Stadt errechnet wurden, weil für Hochrechnungen der gemessenen Werte ältere Fahrzeugbestände einbezogen wurden (mit dementsprechend höheren Emissionen, einem anderen Anteil an Dieselfahrzeugen der verschiedenen Euro-Klassen, etc.);

8. inwieweit das Messstellennetz (und an welchen Standorten) erweitert werden soll;
9. welche Auswirkungen die Landesregierung durch das EuGH-Urteil (Rechtsache C-723/17) für Reutlingen erwartet;
10. wie sie die Auswirkungen durch die allgemeine Flottenerneuerung und der weiteren aktuell ergriffenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung bewertet und bis wann die Grenzwerte in Reutlingen nach ihrer Einschätzung bzw. Prognose eingehalten werden.

27.06.2019

Selcuk, Rivoir, Gall, Kleinböck, Gruber SPD

Begründung

Aufgrund der Hochrechnung von Messdaten weniger Messstellen auf das ganze Stadtgebiet kann es (wie in München geschehen) zu überhöhten Werten kommen, die dann z. B. Fahrverbote auslösen können. In Stuttgart wird das Messnetz deshalb derzeit erweitert. Der Antrag möchte klären, ob und warum ein ähnlicher systematischer Fehler in Reutlingen, wo ebenfalls hohe Stickoxidwerte ausgewiesen werden und deshalb Fahrverbote als Option im Raum stehen, ausgeschlossen werden kann.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 23. Juli 2019 Nr.4-0141.5/478 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 viele Messstationen für die Messung von Feinstaub und Stickoxiden in Reutlingen in den Jahren 2016, 2017 und 2018 installiert waren und genutzt wurden;*

Im Stadtgebiet Reutlingen betreibt die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) aktuell, wie auch bereits in den Jahren 2016, 2017 und 2018, folgende Messstandorte:

- eine Messstelle zur Überwachung des städtischen Hintergrundes (Standortname „Reutlingen“, Friedrich-Ebert-Straße, Gelände Pomologie), und
- eine verkehrsnaher Messstelle in der Lederstraße (Standortname „Reutlingen Lederstraße-Ost“, Lederstraße 84).

Seit Ende 2018 werden zur Überprüfung der Repräsentativität der Messergebnisse am verkehrsnahen Standort „Reutlingen Lederstraße-Ost“ an sechs zusätzlichen Profilmesspunkten die Stickstoffdioxid (NO₂)-Konzentrationen als Jahresmittelwert gemessen:

- Lederstraße 78,
- Lederstraße 84 (Halteverbot),
- Lederstraße 88,
- Lederstraße 90 (Hausecke),
- Lederstraße 102 und
- Lederstraße Parkhaus (Anzeigetafel).

2. auf welche Weise die an einzelnen Messstationen gemessenen Stickoxid- und Feinstaubkonzentrationen herangezogen werden;

Die Luftschadstoffmessungen dienen der Kontrolle der Luftqualität. An der Hintergrund-Messstelle „Reutlingen“ werden alle Immissionsgrenzwerte eingehalten. An der verkehrsnahen Messstelle „Reutlingen Lederstraße-Ost“ wird nur noch der Immissionsgrenzwert für NO₂ im Jahresmittel überschritten. Die Profilmessungen dienen der Überprüfung der räumlichen Repräsentativität der Messstelle „Reutlingen Lederstraße-Ost“.

3. welche Berechnungen unter Einbezug welcher Daten angestellt wurden, um die Luftbelastung für Reutlingen hochzurechnen;

Die Grundlagen der Immissionsberechnungen für das Stadtgebiet (Screeningmodell) und für die Lederstraße (Detailberechnung mit dem Strömungs- und Ausbreitungsmodell MISKAM) werden ausführlich in dem Fachgutachten „Modellstadt Reutlingen“ und den Ergänzungsgutachten der Fachgutachterbüros AVISO, IBRau, ifeu und brenner Bernard beschrieben, welche auf der Internetseite des Regierungspräsidiums Tübingen unter: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpt/Abt5/Ref541/Luftreinhalteplaene/Seiten/Luftreinhaltung-Reutlingen.aspx> zu finden sind.

Derzeit wird ein weiteres Ergänzungsgutachten erstellt, in dem bereits umgesetzte Maßnahmen der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Reutlingen sowie aktualisierte Verkehrsdaten auf Basis von aktuellen Verkehrszählungen und Fahrzeugbestandsdaten berücksichtigt werden. Dieses Gutachten wird ebenfalls auf der Internetseite des Regierungspräsidiums eingestellt werden.

4. welche Werte und Annahmen für bspw. die Anzahl von Kraftfahrzeugen, Alter und Emissionen von Kraftfahrzeugen, Heizungsbestand, industrielle und weitere Emissionsquellen dabei einbezogen wurden;

5. welche Annahmen und Einrechnungen dabei insbesondere für die Angabe der Stickoxidbelastung bezüglich des Fahrzeugbestands gemacht wurden;

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Fachgutachten wurde fortlaufend ergänzt, stets basierend auf den aktuellen Datengrundlagen. Beispielsweise wurde jeweils die aktuelle Version des Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) verwendet und so sichergestellt, dass nicht Messwerte des Prüfstandes sondern realitätsnahe Emissionswerte verwendet werden. Auch werden die jeweils zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung zur Verfügung stehenden Zulassungszahlen der Kraftfahrzeuge, aus denen sich die Zusammensetzung der Fahrzeugflotte nach Alter und Emissionsnorm ergibt, verwendet. Für das aktuellste Gutachten wurden die Zulassungszahlen des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) vom 1. Januar 2019 angesetzt. Die in den Gutachten verwendete dynamische Flottenzusammensetzung wird ausgehend von der Zusammensetzung des statischen KBA-Bestandes über eine Fahrleistungsgewichtung ermittelt, da z. B. jüngere Fahrzeuge in der Regel höhere Fahrleistungen aufweisen als ältere.

Daten für die Emissionen aus den Bereichen des Hausbrands, von Gewerbe/Industrie sowie weiterer Quellgruppen (beispielsweise Landwirtschaft oder Baustellen) basieren auf dem Luftschadstoff-Emissionskataster Baden-Württemberg der LUBW sowie auf den jeweils aktuellen Verursacheralysen der Stickstoffdioxidbelastung an der Messstelle „Reutlingen Lederstraße-Ost“, welche in den jährlichen Berichten „Luftreinhaltepläne für Baden-Württemberg – Grundlagenband“ der LUBW veröffentlicht werden (siehe <https://www4.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/11165/>).

6. von wann und aus welcher Quelle die Zahlen und die Zusammensetzung des Fahrzeugbestands für die Messungen und Ergebnisse im Jahr 2018 und im Jahr 2019 jeweils stammen;

Bei den Luftschadstoffmessungen an der verkehrsnahen Messstelle in der Lederstraße sowie der Messstelle im Bereich der Pomologie handelt es sich um Messergebnisse, die unmittelbar als Datengrundlage in die Berechnungen eingehen. Angaben zum Fahrzeugbestand sind für die Luftschadstoffmessungen nicht relevant.

7. ob und warum ausgeschlossen werden kann, dass, wie in München geschehen, für Reutlingen zu hohe Stickoxidwerte für die Stadt errechnet wurden, weil für Hochrechnungen der gemessenen Werte ältere Fahrzeugbestände einbezogen wurden (mit dementsprechend höheren Emissionen, einem anderen Anteil an Dieselfahrzeugen der verschiedenen Euro-Klassen, etc.);

Die Prognosen für die NO₂-Konzentrationen in der Stadt Reutlingen wurden wie beschrieben in den letzten Jahren regelmäßig auf der Basis der neuesten Daten aktualisiert. Daher kann die Landesregierung ausschließen, dass für die Stadt Reutlingen deutlich zu hohe NO₂-Werte errechnet werden. Außerdem werden die Berechnungen regelmäßig mit den Messungen abgeglichen. So stimmt das aktuelle NO₂-Messergebnis an der Messstelle „Reutlingen Lederstraße-Ost“ für das erste Halbjahr 2019 exakt mit dem errechneten Prognosewert für das Jahr 2019 von 48 µg/m³ überein.

8. inwieweit das Messstellennetz (und an welchen Standorten) erweitert werden soll;

Weitere Messstandorte sind in Reutlingen aktuell nicht geplant.

9. welche Auswirkungen die Landesregierung durch das EuGH-Urteil (Rechtssache C-723/17) für Reutlingen erwartet;

Durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 26. Juni 2019, Rechtssache C-723/17, werden keine Auswirkungen auf die Luftreinhalteplanung in Reutlingen erwartet.

Die Positionierung der Reutlinger Luftmessstationen entspricht den Vorgaben der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV), mit welcher die europäische Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa (2008/50/EG) in nationales Recht umgesetzt wurde. Die Aufstellung von Luftreinhalteplänen wurde bereits in der Vergangenheit, wie in dem Urteil gefordert, davon abhängig gemacht, ob an einer Luftmessstation die europäischen Luftqualitätsgrenzwerte überschritten werden.

10. wie sie die Auswirkungen durch die allgemeine Flottenerneuerung und der weiteren aktuell ergriffenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung bewertet und bis wann die Grenzwerte in Reutlingen nach ihrer Einschätzung bzw. Prognose eingehalten werden.

Aktuell wird von den Fachgutachtern ein Ergänzungsgutachten erstellt, in dem die bereits umgesetzten Maßnahmen und die Wirkung des ab September 2019 in Betrieb gehenden Stadtbuskonzeptes in der Trendbelastung berücksichtigt werden. Erste Zwischenergebnisse zeigen, dass an der Messstelle „Reutlingen Lederstraße-Ost“ ohne die Umsetzung zusätzlicher Maßnahmen im Jahr 2019 ein Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert von 48 µg/m³ und in 2020 ein Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert von 44 µg/m³ erreicht wird.

Die Stadt Reutlingen verfolgt zurzeit weitere planunabhängige Maßnahmen, wie zum Beispiel einen photokatalytischen Fassadenanstrich im Bereich der Lederstraße sowie das Abrücken des rechten Fahrstreifens der Lederstraße in Fahrtrichtung Pfullingen um einen Meter. Für die Planung und Umsetzung dieser Maßnahmen liegt die Zustimmung des Gemeinderats bereits vor. Zusätzlich wird aktuell noch über die Einführung eines Busfahrstreifens in der Lederstraße in Richtung Pfullingen und das Versetzen einer Lärmschutzwand an der Messstelle „Reutlingen Lederstraße-Ost“ diskutiert.

Die Landesregierung ist davon überzeugt, dass mit diesen weiteren Maßnahmen der NO₂-Jahresmittelgrenzwert in 2020 in Reutlingen eingehalten wird.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor