

## **Antrag**

**der Abg. Hans-Peter Stauch u. a. AfD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Die Effizienz verschiedener Maßnahmen zur Luftreinhaltung und Feinstaubminderung in Stuttgart**

Antrag

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

1. ob zwischenzeitlich Ergebnisse vorliegen, welche die Sinnhaftigkeit von schadstoffbindender Fassadenfarbe belegen;
2. in welchen Städten außerhalb von Stuttgart ebenfalls eine Fassadenbestreichung stattfand oder stattfindet und mit welchem Ergebnis;
3. wie hoch die für diese spezielle Fassadenfarbe samt Evaluation des möglichen Erfolgs entstandenen Kosten sind;
4. ob der Landesregierung Erkenntnisse vorliegen, wonach der Fotokatalysator Titandioxid in dieser Farbe krebserregend sein könnte;
5. wie die Landesregierung die Maßnahme der Straßenbeschichtung/Straßennassreinigung bezüglich Aufwand, Kosten und Effizienz bewertet;
6. wie oft die Straßenbeschichtung/Straßennassreinigung bisher in Stuttgart durchgeführt wurde;
7. welche messbaren und belastbaren Ergebnisse der Landesregierung in Sachen Straßenbeschichtung/Straßennassreinigung inzwischen vorliegen;
8. wie die Erfolgsbilanz bezüglich der Schaffung von Mooswänden in Stuttgart aussieht;
9. wie hoch die bisher angefallenen Kosten für diese Mooswände sind;

10. wie lange die „Lebensdauer“ so einer Mooswand eingeschätzt wird;
11. ob der Landesregierung inzwischen ein Gesamtfazit über Kosten und Erfolgsbilanz dieser Maßnahmen im Vergleich zueinander vorliegt.

11.02.2020

Stauch, Baron, Gögel, Stein, Dr. Baum AfD

### Begründung

In den letzten Jahren – vor allem ab 2017 – wurde immer wieder über verschiedenen Maßnahmen berichtet, welche dazu dienen sollen, die von der Landesregierung als so stark angesehene Feinstaubbelastung in der Landeshauptstadt zu minimieren. Diese Maßnahmen wurden zu verschiedenen Zeitpunkten in verschiedenem großem Rahmen angebracht bzw. durchgeführt. Als beispielhaft kann hier der weltweit erste Versuch der Feinstaubminimierung mittels einer Mooswand genannt werden. Dieser Antrag soll dazu dienen, in Erfahrung zu bringen, wie hoch die Kosten für diese Versuche bzw. Unternehmungen waren, ob sie heute noch angewendet werden und wie die Erfolgsbilanz der verschiedenen Methoden aussieht.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 9. März 2020 Nr. 4-0141.5/531 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Soziales und Integration, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau und dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. ob zwischenzeitlich Ergebnisse vorliegen, welche die Sinnhaftigkeit von schadstoffbindender Fassadenfarbe belegen;*
- 2. in welchen Städten außerhalb von Stuttgart ebenfalls eine Fassadenbestreichung stattfand oder stattfindet und mit welchem Ergebnis;*

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs nachfolgend gemeinsam beantwortet.

Die Reduzierung von Luftschadstoffen, insbesondere von Stickstoffoxiden, durch fotokatalytisch wirksame Fassadenfarbe ist durch wissenschaftliche Untersuchungen der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) und der Universität Wuppertal belegt. Eine erneute Evaluation der Wirksamkeit war nicht vorgesehen. Vielmehr hat die Landesregierung mit der Anwendung fotokatalytischer Fassadenfarbe an ausgewählten Liegenschaften des Landes im Bereich hochbelasteter Straßenabschnitte in Stuttgart ihre Offenheit für die Erprobung innovativer Ansätze zur Verringerung der Luftschadstoffbelastung unterstrichen. Darüber hinaus haben die Maßnahmen sichtbaren Signalcharakter für öffentliche und private Gebäudeeigentümer/-innen und Bauherren. Das Projekt reiht sich in eine Vielzahl weiterer innovativer Projekte des Landes und der Stadt Stuttgart als Beitrag zur Luftreinhaltung ein.

An Landesliegenschaften außerhalb von Stuttgart wurde keine fotokatalytische Fassadenfarbe angebracht.

*3. wie hoch die für diese spezielle Fassadenfarbe samt Evaluation des möglichen Erfolgs entstandenen Kosten sind;*

Die Kosten für die Anbringung fotokatalytischer Fassadenfarbe durch Fachunternehmen an ausgewählten Liegenschaften des Landes belaufen sich insgesamt auf rund 350.000 Euro. Teilweise war an den Fassaden im Rahmen üblicher Instandsetzungen ohnehin ein Neuanstrich vorgesehen. Mehrkosten im Vergleich zu herkömmlicher Fassadenfarbe können dabei nicht beziffert werden, da die Preisbildung Sache der Fachunternehmen ist.

*4. ob der Landesregierung Erkenntnisse vorliegen, wonach der Fotokatalysator Titandioxid in dieser Farbe krebserregend sein könnte;*

Anfang Oktober 2019 hat die EU-Kommission die Einstufung von Titandioxid, das häufig in Farben, Kunststoffen, und Papier eingesetzt wird, als „Stoff mit Verdacht auf krebserzeugende Wirkung beim Einatmen“ beschlossen. Diese Einstufung gilt somit für eine inhalative Aufnahme. Bei den verwendeten fotokatalytischen Farben ist Titandioxid fest in das Material eingebunden. Auch bei Abrieb-, Schleif-, Alterungs- und Verwitterungsversuche konnte kein isoliertes Titandioxid in Staubpartikeln nachgewiesen werden. Die bestimmungsgemäße Verwendung von Produkten mit fest eingebundenem Titandioxid birgt nach derzeitigem Stand kein quantifizierbares Gesundheitsrisiko.

*5. wie die Landesregierung die Maßnahme der Straßenbeschichtung/Straßennassreinigung bezüglich Aufwand, Kosten und Effizienz bewertet;*

*6. wie oft die Straßenbeschichtung/Straßennassreinigung bisher in Stuttgart durchgeführt wurde;*

*7. welche messbaren und belastbaren Ergebnisse der Landesregierung in Sachen Straßenbeschichtung/Straßennassreinigung inzwischen vorliegen;*

Die Fragen 5 bis 7 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf der sechsstreifig ausgebauten Straße „Am Neckartor (B 14)“ wurde vom 12. bis 18. April 2019 im Auftrag des Tiefbauamts der Landeshauptstadt Stuttgart im Kurvenabschnitt zwischen der Einmündung Heilmannstraße/Cannstatter Straße und der Neckarstraße die Deckschicht erneuert. Hierbei wurde der eingebrachte Asphalt mit einem photokatalytischen Splitt abgestreut. Die Baukosten der vorgezogenen Erneuerungsmaßnahme betragen rund 700.000 Euro, wobei das Land Baden-Württemberg sich im Rahmen des Pilotprojektes mit 200.000 Euro an den Kosten beteiligt hat.

Um qualitative Aussagen über die Minderungswirkung des Asphalts treffen zu können, wurde eine Immissionsmodellierung durchgeführt. Die Ergebnisse liegen in dem erwarteten Bereich von 2 Prozent. Kleinräumig können Reduktionsraten bis zu 3,7 Prozent auftreten. Weitere praktische Evaluationen sind mittels Messungen wegen der Überlagerung mit anderen Effekten und Maßnahmen nicht möglich. Dennoch steht fest, dass der Fahrbahnbelag einen Beitrag zur Reduzierung der Stickoxidbelastung leisten kann. Zur Vermeidung von Verkehrsverboten kann der Belag als einzelne Maßnahme aber nicht herangezogen werden. Er ist als Teil eines Maßnahmenpaketes zu betrachten.

Bei dem laufenden Projekt zur hochtechnischen Intensivreinigung des Straßenabschnitts Stuttgart Am Neckartor handelt es sich um ein Projekt der Landeshauptstadt Stuttgart. Das Ministerium für Verkehr ist weder inhaltlich noch finanziell eingebunden. Informationen wonach das Projekt zu einem zweifelsfrei auf die Reinigung zurückführbaren, quantifizierbaren Rückgang der Belastung mit Feinstaub geführt hat, liegen dem Ministerium für Verkehr nicht vor.

8. *wie die Erfolgsbilanz bezüglich der Schaffung von Mooswänden in Stuttgart aussieht;*

9. *wie hoch die bisher angefallenen Kosten für diese Mooswände sind;*

10. *wie lange die „Lebensdauer“ so einer Mooswand eingeschätzt wird;*

Die Fragen 8 bis 10 werden wegen ihres inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Feldstudie zur schadstoffreduzierenden Wirkung von Mooswänden handelt es sich um ein Projekt der Landeshauptstadt Stuttgart. Die Gewinnung und Erweiterung der Kenntnisse über die Wirksamkeit von städtischer Begrünung von Wänden auf die Luftqualität lag im Interesse des Landes. Das Ministerium für Verkehr hat die wissenschaftliche Begleitung des Projekts daher mit Finanzmitteln in Höhe von 170.233 Euro gefördert. Im Rahmen des Projektes konnte messtechnisch keine nennenswerte luftschadstoffreduzierende Wirkung der Mooswand festgestellt werden. Ursächlich war neben der Überlagerung mit anderen Maßnahmen der Luftreinhaltung vor allem die kritische Standortsituation im Bereich des Neckartors mit direkter Sonneneinstrahlung, welche sich negativ auf die Vitalität der Moose auswirkte. Weitere Projekte zur Erprobung von Mooswänden oder deren Förderung sind seitens der Landesregierung nicht geplant.

Pauschale Aussagen zur Lebensdauer von Mooswänden sind nicht möglich, da diese in hohem Maß von den verwendeten Arten und den jeweiligen Standortbedingungen abhängt.

11. *ob der Landesregierung inzwischen ein Gesamtfazit über Kosten und Erfolgsbilanz dieser Maßnahmen im Vergleich zueinander vorliegt.*

Die Landesregierung arbeitet seit Jahrzehnten intensiv an der Verringerung der Luftschadstoffbelastung in ganz Baden-Württemberg. Der deutliche Rückgang der Belastungen zeugt vom Erfolg dieser Anstrengungen. Seit jeher wurden dabei auch innovative Maßnahmen in den Blick genommen und getestet. Hierzu gehören auch, aber bei weitem nicht ausschließlich, die in diesem Antrag thematisierten Projekte zu fotokatalytischen Materialien, Straßenreinigung und Mooswänden. Die Landesregierung stellt damit sicher, keine potenziell wirksamen Maßnahmen zur Verringerung der Luftschadstoffbelastung unbeachtet zu lassen. Teil dieses ergebnisoffenen Prozesses ist es, dass sich Maßnahmen als bedingt oder gar ungeeignet hinsichtlich der Wirksamkeit zur Verringerung von Luftschadstoffen erweisen. Es besteht jedoch auch die Chance, frühzeitig neue Technologien und Ansätze für wirksame Minderungsmaßnahmen zu entdecken und zu erschließen. Herausragendes Beispiel sind dabei die inzwischen an drei Standorten in Stuttgart installierten und an einem Standort in Heilbronn in Umsetzung befindlichen Säulen zur Filterung von Luftschadstoffen. Baden-Württemberg ist hier deutschlandweit Vorreiter. Inzwischen zeichnet sich ab, dass die aus Baden-Württemberg stammende Technologie auch in weiteren Städten mit Grenzwertüberschreitungen als Interimslösung installiert werden wird, um die Belastung mit Luftschadstoffen zu verringern und Verkehrsverbote zu vermeiden oder abzumildern bis weitere wirksame Maßnahmen direkt an den Emissionsquellen greifen.

Hermann

Minister für Verkehr