

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 17/3262 –

Partikelemissionen aus Baumaschinen beim geplanten Bauvorhaben „Stuttgart 21“

Vorbemerkung der Fragesteller

Baumaschinen tragen vor allem in Städten zu einem bedeutenden Teil zur Feinstaubbelastung bei. Für Baumaschinen gibt es bisher nur beim Einsatz in Räumen regelmäßige Überprüfungen der Abgaswerte etwa durch eine Abgasuntersuchung (AU), nicht aber im Außenbereich. Auch die Einführung der EU-Grenzwertstufen für Baumaschinen im Jahr 1999 erbringt bisher, auch aufgrund des hohen Durchschnittsalters der Maschinen, keine wirksame Reduktion der Emissionen. Dabei sind die Partikelemissionen von Dieselmotoren in Baumaschinen bis zu 20-mal höher als die von Straßenfahrzeugen gleicher Leistung, zudem sind die Maschinen viele Stunden am Tag im Einsatz. Die Emissionen werden meist in Gebieten mit sehr hoher Bevölkerungsdichte (Innenstädte) freigesetzt. Dies führt zu einer hohen lokalen Konzentration von Schadstoffen, die Anwohner und Baustellenarbeiter gesundheitlich belasten. Um die Feinstaubbelastungen deutlich zu reduzieren, sind gesetzliche Vorgaben der Bundesregierung zur Reduktion der Partikelemissionen von Baumaschinen notwendig.

Stuttgart führt mit siebzig Tagen die Liste der Städte mit den meisten Überschreitungen bei den Feinstaubemissionen im Jahr an (Messstation am Neckartor, Stand 18. September 2010). Neben der hohen Belastung durch den Straßenverkehr führen Baustellenfahrzeuge und Baumaschinen des geplanten Großprojekts „Stuttgart 21“ zu zusätzlichen Feinstaubemissionen. Vor diesem Hintergrund wurden im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts (Außenstelle Karlsruhe/Stuttgart) vom 28. Januar 2005 nach § 18 Absatz 1 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) Auflagen an die Vorhabenträgerin gemacht. Der Planfeststellungsbeschluss für den geplanten Umbau des Bahnknotens Stuttgart Projekt „Stuttgart 21“ Planfeststellungsabschnitt 1.1 (Talquerung mit neuem Hauptbahnhof) zur Großbaustelle „Stuttgart 21“ sieht in den Nebenbestimmungen das Eisenbahn-Bundesamt als kontrollierende Instanz vor. Der Planfeststellungsbeschluss führt in Kapitel V Punkt 4 die Zusage der Vorhabenträgerin auf, im Rahmen der Ausschreibung und Vergabe von Bauleistungen sicherzustellen, dass nur schadstoffarme Fahrzeuge und Maschinen nach dem Stand der Technik zum Einsatz kommen. Anwohner der Baustellen

am Hauptbahnhof haben vermehrt Baustellenfahrzeuge ohne Plakette oder mit roter Plakette sowie Baumaschinen des Baujahrs 2000 gesehen und dies dokumentiert.

1. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Emissionen von Baumaschinen in Innenstädten zu reduzieren?
2. Wird die Bundesregierung die gesetzlichen Grundlagen für eine Nachrüstverpflichtung für Baumaschinen schaffen?
3. Plant die Bundesregierung, eine regelmäßige Überprüfung der Abgasreinigung bei Baumaschinen verbindlich vorzuschreiben, etwa nach dem Vorbild der Schweiz?
Wenn nicht, warum nicht?
4. Wenn ja, wie wird die Bundesregierung diese Kontrolle ausgestalten, und in welchen Zeitintervallen wird die Kontrolle durchgeführt werden?
5. Welche direkten Auswirkungen hat diese Feststellung, nach Ansicht der Bundesregierung, auf die Anforderungen an Baumaschinen für die Großbaustelle „Stuttgart 21“?

Die Fragen 1 bis 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anforderungen an Emissionen von mobilen Maschinen sind in der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte geregelt. Unter den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen auch Baumaschinen. Mit der Richtlinie werden die Emissionsnormen und Typengenehmigungsverfahren für Motoren zum Einbau in mobile Maschinen und Geräte europaweit angeglichen, um das Funktionieren des Binnenmarktes und den Schutz von Gesundheit und Umwelt gleichermaßen zu gewährleisten. Die Harmonisierungsrechtsvorschriften der Richtlinie sehen dazu ein Typengenehmigungsverfahren für Motoren und Motorenfamilien vor; in den Verkehr gebrachte Motoren müssen den jeweiligen Typengenehmigungen entsprechen. Die Richtlinie 97/68/EG wurde durch die Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren (28. BImSchV) in deutsches Recht umgesetzt. Im Rahmen der derzeitigen Novellierung der Richtlinie 97/68/EG setzt sich die Bundesregierung auf europäischer Ebene für anspruchsvolle Regelungen ein. Mit einem Vorschlag der EU-Kommission wird Ende 2010/Anfang 2011 gerechnet.

6. In welcher Art und Weise kontrolliert das Eisenbahn-Bundesamt die Einhaltung der Vorgaben aus dem Planfeststellungsbeschluss, etwa die der Vorhabenträgerin erteilten Auflagen?

Das Eisenbahn-Bundesamt ist zuständig für die Überwachung des Planfeststellungsbeschlusses. Daher kontrolliert es die Vorgaben aus dem Beschluss, sobald die Vorhabenträgerin mit der Realisierung des Vorhabens begonnen hat. Die Entscheidung, welche Sachverhalte dabei eingehender überprüft werden, orientiert sich an verschiedenen Kriterien. Sie richtet sich unter anderem danach, ob die Bestimmungen im Planfeststellungsbeschluss z. B.:

- für den Antragsteller belastenden Charakter haben,
- Rechte Dritter schützen,

- zur Abwehr von Schäden für die Allgemeinheit erforderlich sind,
- erfahrungsgemäß nur unvollständig umgesetzt werden,
- einen wesentlichen öffentlichen Belang berühren oder

ob eine Berichtspflicht gegenüber anderen Stellen besteht. Die Prüfung erfolgt durch Auswertung der von der Vorhabenträgerin vorzulegenden Unterlagen und Berichte sowie durch Ortstermine. Zur Unterstützung seiner Tätigkeit greift das Eisenbahn-Bundesamt auf den Sachverstand der vor Ort sonst zuständigen Fachbehörden zurück. Liegt ein Handlungsbedarf vor, beschreitet das EBA die im Verwaltungsrecht vorgesehenen Wege.

Es findet durch das EBA des Weiteren eine Bauaufsicht gemäß § 3 Absatz 1 Nummer 3 BEVVG statt. Diese umfasst die Prüfung und Freigabe der Ausführungsunterlagen und die Bauaufsicht während der Bauausführung. Es wird kontrolliert, ob die planfestgestellten Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes nach den anerkannten Regeln der Technik gebaut werden.

Zudem führt das EBA Kontrollen bezogen auf die naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen gemäß § 17 Absatz 7 BNatSchG durch.

Nach Fertigstellung des Bauvorhabens prüft das EBA darüber hinaus im Rahmen einer Gesamtschau, ob die Betriebsanlagen der Eisenbahn des Bundes, wie im Plan festgestellt, errichtet wurden und schließt damit das Verwaltungsverfahren ab.

7. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, wenn das Eisenbahn-Bundesamt seiner Kontrollfunktion nicht nachkommt?

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt seiner Kontrollfunktion nach.

8. Trifft es zu, dass innerhalb der Umweltzone und entgegen der Auflagen im Planfeststellungsbeschluss bei dem Bauvorhaben „Stuttgart 21“ Fahrzeuge ohne Plakette oder mit roter Plakette zum Einsatz kommen, und was wird die Bundesregierung unternehmen?

Gemäß § 2 Absatz 1 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) weisen die Plaketten nach Anhang 1 der 35. BImSchV Kraftfahrzeuge aus, die von einem Verkehrsverbot im Sinne des § 40 Absatz 1 BImSchG befreit sind, soweit ein darauf bezogenes Verkehrszeichen dies vorsieht. Dabei handelt es sich um Regelungen, die Personen- und Lastkraftfahrzeuge betreffen, die am allgemeinen Straßenverkehr teilnehmen und den dortigen Überwachungen unterliegen. Diese ist daher nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses. Für den Vollzug der genannten Verordnung sind die Länder zuständig.

Vielmehr regelt der Planfeststellungsbeschluss vom 28. Januar 2005, Planfeststellungsabschnitt 1.1, in Punkt VIII. 4.2., dass mobile Baumaschinen und Baugeräte mit Verbrennungsmotoren, entsprechend der Leistungsklassen nach § 2 der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren (28. BImSchV) einzusetzen sind, die die Emissionsgrenzwerte der 28. BImSchV i. V. m. der Richtlinie 97/68/EG vom 16. Dezember 1997 einhalten. Die Vorhabenträgerin hat gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt den Nachweis erbracht, dass die eingesetzten Baumaschinen für den Abbruch des Nordflügels die o. g. Grenzwerte der Richtlinie 97/68/EG unterschreiten.

9. Sieht die Bundesregierung die Einhaltung der Partikelgrenzwerte durch die Kommune Stuttgart als gewährleistet an?

Für den Vollzug der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. BImSchV) sind die Länder zuständig. Nach Auskunft des Umweltministeriums in Baden-Württemberg wird die Vorhabenträgerin im Planfeststellungsbeschluss verpflichtet, in Anlehnung an die Ziffer 4 der TA-Luft in der Nachbarschaft die Immissionswerte für Schwebstaub und Staubniederschlag nicht zu überschreiten. Die Einhaltung ist von einer nach § 26 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zugelassenen Messstelle durch Messungen an geeigneten Staubmesspunkten zu überwachen, die im Einvernehmen mit dem Eisenbahnbundesamt festzulegen sind. Unter Berücksichtigung dieser und der zahlreichen weiteren Auflagen des Planfeststellungsbeschlusses zur Begrenzung der Staubemissionen geht die Bundesregierung davon aus, dass die Einhaltung der Partikelgrenzwerte an den Staubmesspunkten gewährleistet ist.

10. Welche Konsequenzen ergeben sich aus den mit dem geplanten Bau verbundenen zusätzlichen Partikelemissionen für die bundeseigene Deutsche Bahn AG und die finanzielle Unterstützung des Bauvorhabens „Stuttgart 21“ durch den Bund?

Stuttgart 21 mit der Umgestaltung des Knotens Stuttgart und der Tieferlegung des Stuttgarter Hauptbahnhofs als Durchgangsbahnhof ist kein Projekt des Bedarfsplanes für die Bundesschienenwege, sondern ein unternehmerisch eigenwirtschaftliches Projekt der Deutschen Bahn AG. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind Vorhabenträger und Bauherr. Der Bund übernimmt mit einem Festbetrag in Höhe von 563,8 Mio. Euro für das Projekt Stuttgart 21 den Anteil, der für die Einbindung der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm in den Knoten Stuttgart auch ohne Verwirklichung von Stuttgart 21 erforderlich gewesen wäre.