

## **Antrag**

**der Abg. Andreas Glück u. a. FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Luftreinhalte- und Aktionspläne der Regierungspräsidien**

Antrag

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

1. wie sich die Luftbelastung im Land in den Ballungsräumen und Städten hinsichtlich der Feinstaubkonzentration und Stickoxide sowie Ozon in den Jahren 2010 und 2011 entwickelt hat, insbesondere wo eine nennenswerte Reduzierung der Luftbelastung erreicht werden konnte;
2. welche Neuregelungen ab 2012 im Bereich der Umweltzonen in Kraft treten;
3. inwieweit die betroffenen Institutionen und Verbände an der Aufstellung des Maßnahmenkatalogs von Seiten des Landes beteiligt wurden;
4. welche bundes- und landesweiten Ausnahmeregelungen bisher gelten bzw. ab 2012 gelten werden;
5. welche Einzelausnahmen oder Sonderregelungen für
  - a) Fahrzeugparks
  - b) ortsansässige Unternehmen
  - c) Anwohnerbestehen bzw. bestehen werden;
6. wie viele Nachrüstungen mit Feinstaubfiltern seit Einführung der Umweltzonen in Baden-Württemberg AU-Werkstätten durchgeführt haben;
7. weshalb diese künftig keine Bescheinigungen über die fehlende technische Nachrüstbarkeit mehr ausstellen dürfen, oder ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass diese Bescheinigungen nicht korrekt ausgestellt wurden;

8. welche Gründe vorliegen, generell die Vergabe von Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge ohne bzw. mit roter Plakette zum 31. Dezember 2012 einzustellen;
9. wie mit Ausnahmegenehmigungen von Ortsfremden und Schaustellern sowie Marktkaufleuten verfahren wird;
10. wie künftig die Luftreinhaltepläne kontrolliert werden.

06. 12. 2011

Glück, Dr. Rülke, Dr. Bullinger, Haußmann, Grimm FDP/DVP

### Begründung

Ab dem 1. Januar 2012 gelten für die Umweltzonen in Baden-Württemberg neue gesetzliche Regelungen. Betroffen ist auch das örtliche Handwerk. So beklagen sich die Kfz-Werkstätten, dass sie ohne vernünftigen Grund künftig keine Bescheinigungen über die fehlende technische Nachrüstbarkeit von Fahrzeugen mehr ausstellen dürfen. Allgemein beklagen die Unternehmen, dass wichtige Ausnahmeregelungen nicht mehr gelten sollen. Die Handwerkskammern beanstanden zudem, dass sie am Verfahren nicht beteiligt wurden.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 17. Januar 2012 Nr. 53-8826.12/192 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *wie sich die Luftbelastung im Land in den Ballungsräumen und Städten hinsichtlich der Feinstaubkonzentration und Stickoxide sowie Ozon in den Jahren 2010 und 2011 entwickelt hat, insbesondere wo eine nennenswerte Reduzierung der Luftbelastung erreicht werden konnte;*

Die Luftqualität im Land und insbesondere in den Ballungsräumen und Städten wird mit Hilfe des baden-württembergischen Luftmessnetzes überwacht. Die Anzahl der Messstellen und ihre räumliche Anordnung im Land gewährleisten eine flächendeckende Kontrolle der Luftqualität. Im Jahr 2010 wurden an 4 Verkehrsmessstationen, an 35 Messstationen im städtischen Hintergrund und an 3 Messstationen im ländlichen Hintergrund die o. g. Luftverunreinigungen gemessen. Aufgrund der Vielzahl der Einflüsse, beispielsweise der Schwankungen der Ausbreitungsbedingungen, auf die gemessenen Schadstoffkonzentrationen muss die Entwicklung der Luftqualität anhand von langjährigen Messreihen erfolgen. Eine abschließende Auswertung der Messdaten des Jahres 2011 liegt noch nicht vor.

Zusätzlich zum Luftmessnetz des Landes werden lokale kleinräumige Luftbelastungen durch Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid an Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und schlechter Durchlüftung durch Spotmessungen erfasst. Zu den Ergebnissen dieser Messungen und deren Entwicklung wird auf die Antwort zu Frage 3 der Landtags-Drucksache 14/7536 verwiesen.

In Abbildung 1 ist die Entwicklung der Luftqualität in Baden-Württemberg für Stickstoffdioxid seit 1990 bzw. 1995 (Einrichtung der Verkehrsmessstationen) dargestellt. Man erkennt bei den Verkehrsmessstationen (Mittelwert aus 3 Messstationen) und den städtischen Hintergrundmessstationen (Mittelwert aus 17 Messstationen) einen leicht abnehmenden Trend bei der Immissionsbelastung. Insbesondere bei den Verkehrsmessstationen zeigen die Messergebnisse des Jahres 2010 eine Abnahme. Erwartungsgemäß liegt die Immissionsbelastung des primär verkehrsbedingten Stickstoffdioxids an den ländlichen Hintergrundmessstationen (Mittelwert aus 2 Messstationen) seit den 90er-Jahren auf sehr tiefem Niveau.

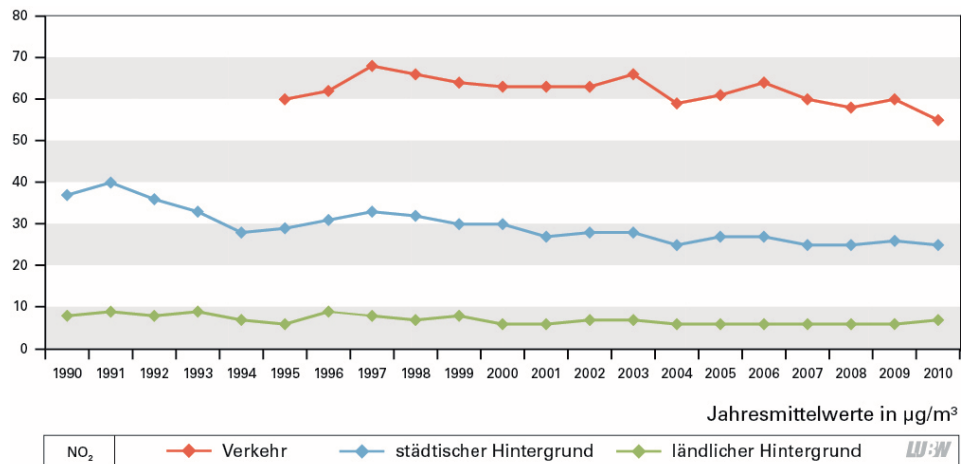


Abbildung 1: Entwicklung der Immissionsbelastung von Stickstoffdioxid in Baden-Württemberg (Mittelwert aus den Jahresmittelwerten in Mikrogramm pro Kubikmeter)

In Abbildung 2 ist die Entwicklung der an den Stationen des Luftmessnetzes gemessenen Konzentrationen an Feinstaub PM10 seit 1999 dargestellt. Auch hier ist bei den Verkehrsmessstationen (Mittelwert aus 3 Messstationen) und den städtischen Hintergrundmessstationen (Mittelwert aus 20 Messstationen) ein leicht abnehmender Trend bei der langjährigen Immissionsbelastung festzustellen. Erwartungsgemäß liegt die Immissionsbelastung der primär verkehrsbedingten Partikel PM10 an den ländlichen Hintergrundmessstationen (Mittelwert aus 2 Messstationen) auf tiefem Niveau.

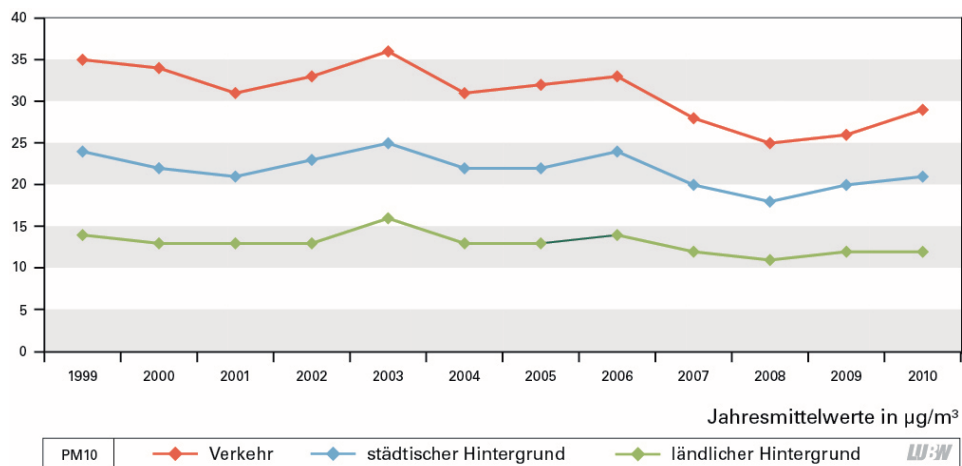


Abbildung 2: Entwicklung der Immissionsbelastung von Partikel PM10 in Baden-Württemberg (Mittelwert aus den Jahresmittelwerten in Mikrogramm pro Kubikmeter)

Für das Jahr 2010 zeigt Abbildung 2 insbesondere an den Verkehrsmessstationen eine Zunahme der Feinstaubbelastung. Dieser Anstieg ist auf die ungünstigen

Austauschverhältnisse in den Jahren 2009 und 2010 zurückzuführen. Für die Beurteilung der Wirksamkeit der eingeleiteten verkehrlichen Maßnahmen muss zusätzlich die Entwicklung der Rußkonzentrationen betrachtet werden (siehe Tabelle 1). Ruß ist Bestandteil des Feinstaubs PM10. Hauptverursacher der besonders gesundheitsschädlichen Rußpartikel an straßennah gelegenen Messstellen sind die Dieselfahrzeuge. Ruß ist im Jahresmittel an allen Messstellen kontinuierlich rückläufig. Auch 2009 und 2010 war ein weiterer Rückgang der Jahresmittelwerte für Ruß zu beobachten, obwohl gleichzeitig aufgrund der ungünstigen Austauschverhältnisse in diesen Jahren höhere PM10-Werte gemessen wurden. Diese gegenläufige Tendenz macht den Rückgang der verkehrsbedingten Ruß-Emissionen und damit die Wirkung der verkehrlichen Maßnahmen deutlich.

	Ruß-Jahresmittelwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
	2006	2007	2008	2009	2010
Freiburg Schwarzwaldstraße (V)		7,0	6,3	5,6	5,2
Herrenberg Hindenburgstraße	7,0	5,5	5,4	5,1	4,4
Karlsruhe Reinhold-Frank-Straße (V)	5,5	4,5	4,1	3,6	3,3
Ludwigsburg Friedrichstraße West		6,8	6,5	5,9	5,1
Mannheim Friedrichsring (V)	4,9	4,1	3,8	3,8	3,7
Pfintztal-Berghausen Karlsruher Straße	7,3	5,8	5,6	4,8	4,1
Pleidelsheim Beihinger Straße		5,6	5,7	5,5	4,7
Reutlingen Lederstraße Ost		7,3	6,8	5,9	5,5
Stuttgart Am Neckartor	13,1	10,1	9,4	8,6	7,0
Stuttgart Arnulf-Klett-Platz (V)	6,8	5,5	5,1	4,5	4,2
Stuttgart Hohenheimer Straße		7,5	6,8	6,1	5,5
Tübingen-Unterjesingen Hauptstraße	8,1	5,9	5,2	4,6	4,7

Tabelle 1: Rußwerte an straßennahen Messstellen in Baden-Württemberg

In Abbildung 3 ist die Entwicklung der Luftqualität in Baden-Württemberg für Ozon seit 1990 dargestellt. Seit den 90er-Jahren ist sowohl bei den städtischen Hintergrundmessstationen (Mittelwert aus 17 Messstationen) als auch an der ländlichen Hintergrundmessstation Schwarzwald Süd ein abnehmender Trend bei der Immissionsbelastung festzustellen, wobei die Trendabnahme an der ländlichen Hintergrundmessstation Schwarzwald Süd deutlicher ausfällt. Deutlich sichtbar ist auch das „ozonreiche“ Jahr 2003, das aufgrund der Meteorologie (heißer, trockener Sommer) auch im städtischen Hintergrund hohe Ozonwerte aufwies. An den Verkehrsmessstationen wird in der Regel kein Ozon gemessen.

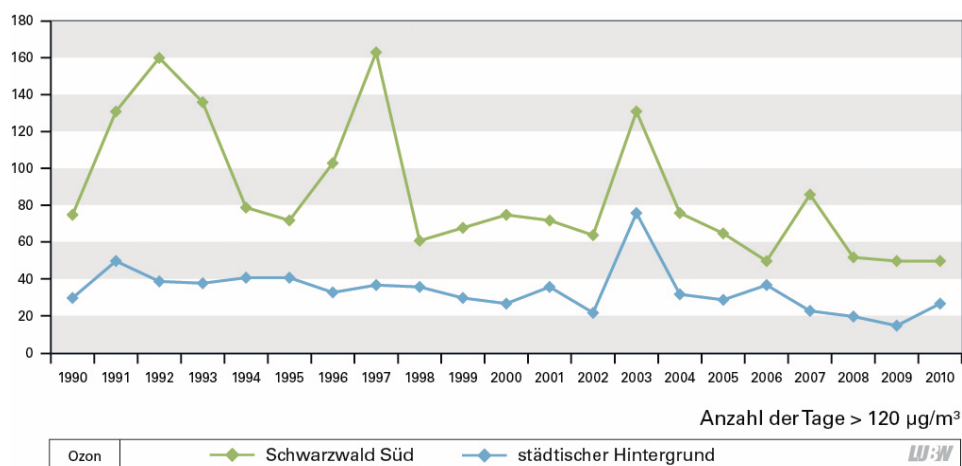


Abbildung 3: Entwicklung der Immissionsbelastung von Ozon in Baden-Württemberg (Mittelwert aus den Überschreitungshäufigkeiten)

2. *welche Neuregelungen ab 2012 im Bereich der Umweltzonen in Kraft treten;*

Ab dem 1. Januar 2012 gelten für die baden-württembergischen Umweltzonen folgende Regelungen:

- Umweltzone Stuttgart: Fahrten ausschließlich mit Kraftfahrzeugen mit grüner Plakette zugelassen.
- Umweltzonen in Freiberg am Neckar, Freiburg, Heidelberg, Heidenheim, Heilbronn, Herrenberg, Ilsfeld, Ingersheim, Karlsruhe, Leonberg, Ludwigsburg, Mannheim, Markgröningen, Mühlacker, Pfinztal, Pforzheim, Pleidelsheim, Reutlingen, Schwäbisch Gmünd, Tübingen, Ulm und Urbach: Fahrten ausschließlich mit Kraftfahrzeugen mit gelber und grüner Plakette zugelassen.

Die Umweltzonen in Freiberg am Neckar, Heidenheim, Ingersheim und Urbach sind zum 1. Januar 2012 in Kraft getreten.

3. *inwieweit die betroffenen Institutionen und Verbände an der Aufstellung des Maßnahmenkatalogs von Seiten des Landes beteiligt wurden;*

Die Entwürfe von Luftreinhalteplänen bzw. deren Fortschreibungen werden jeweils einen Monat öffentlich ausgelegt sowie im Internetauftritt der Regierungspräsidien zur Einsicht eingestellt. Über den Beginn der Auslegung wird mittels Pressemitteilungen sowie im Internet informiert. Bis zwei Wochen nach Ende der Auslegungsfrist kann zu den Plänen Stellung genommen werden. Die eingegangenen Stellungnahmen werden bei der Erarbeitung der Pläne angemessen berücksichtigt.

4. *welche bundes- und landesweiten Ausnahmeregelungen bisher gelten bzw. ab 2012 gelten werden;*

In der unveränderten Bundesverordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) wird geregelt, dass die im Anhang 3 aufgelisteten Fahrzeuge, wie zum Beispiel Krankenwagen, Fahrzeuge mit denen außergewöhnlich Behinderte fahren oder gefahren werden und Oldtimer, bundesweit nicht unter die Fahrverbote fallen. Die Bundesverordnung gibt weiterhin den Rahmen für Einzelausnahmen vor. Die fortgeschriebene baden-württembergische Ausnahmekonzeption lehnt sich eng an einen Leitlinienentwurf des Bundesumweltministeriums an. Sie wurde aufgrund der Forderung des Verwaltungsgerichts Stuttgart, die Erteilung von Ausnahmen restriktiver zu handhaben, angepasst.

Wesentliche Eckpunkte sind nach wie vor:

- Ausnahmegenehmigungen von Fahrverboten gelten im Wege der gegenseitigen Anerkennung für alle Umweltzonen in Baden-Württemberg, sofern die Rahmenbedingungen identisch sind.
- Ausnahmegenehmigungen kommen nur in Betracht, wenn eine Nachrüstung nicht möglich ist, dem Halter kein auf ihn zugelassenes alternatives Fahrzeug zur Verfügung steht und eine Ersatzbeschaffung wirtschaftlich unzumutbar ist. Zu diesen Allgemeinen Voraussetzungen kommen als besondere Voraussetzung Gründe hinzu, die im Einzelfall eine Ausnahmegenehmigung rechtfertigen. Hierunter fallen sowohl im öffentlichen Interesse liegende Fahrten, beispielsweise Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern oder Dienstleistungen, als auch die Wahrnehmung überwiegender und unaufschiebbarer Einzelinteressen wie zum Beispiel notwendige regelmäßige Arztbesuche.
- Ausnahmen im Wege der Allgemeinverfügung werden ausschließlich für Prüfungs-, Probe- oder Überführungsfahrten mit Kurzkennzeichen oder mit rotem Kennzeichen erteilt.

Neuerungen der Fortschreibung sind:

- Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge ohne und mit roter Plakette enden spätestens zum 31. Dezember 2012.
- Eine Fuhrparkregelung wurde eingeführt.
- Haltern von Wohnmobilen, die ihren Wohnsitz innerhalb einer Umweltzone haben, kann zum Zweck von Urlaubsfahrten unter Festlegung der Fahrroue eine Ausnahmegenehmigung zum Verlassen der bzw. Einfahren in diese Umweltzone erteilt werden.
- Die sogenannte wirtschaftliche Nichtnachrüstbarkeit (Kosten der Nachrüstung übersteigt den Zeitwert des Fahrzeuges) wurde als Ausnahmetatbestand gestrichen.
- Die Bestätigung, dass eine Nachrüstung technisch nicht möglich ist, kann nur noch durch einen Prüfenieur oder eine technische Überwachungsorganisation erteilt werden.
- Die wirtschaftliche Zumutbarkeit einer Ersatzbeschaffung wird bei Privatpersonen anhand der Pfändungsfreigrenzen aus dem Vollstreckungsrecht der Zivilprozessordnung beurteilt.
- Zu Kontrollzwecken muss die Ausnahmegenehmigung beim Parken in Umweltzonen von außen gut sichtbar im Wagen ausgelegt werden.
- Zusätzliche Erleichterungen für bestimmte Schwerbehinderte.

Die Ausnahmekonzeption ist auf der Internetseite des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur veröffentlicht und kann unter folgendem Link eingesehen werden: <http://www.mvi.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/102565/>.

#### 5. welche Einzelausnahmen oder Sonderregelungen für

- a) Fahrzeugparks
  - b) ortsansässige Unternehmen
  - c) Anwohner
- bestehen bzw. bestehen werden;

#### 9. wie mit Ausnahmegenehmigungen von Ortsfremden und Schaustellern sowie Marktkaufleuten verfahren wird;

Fahrzeughalter und Unternehmen, deren Fahrzeugpark mindestens vier Lkw oder Reisebusse umfasst, sollen ihre Fahrzeuge stufenweise von der Schadstoffgruppe 3 (gelbe Plakette) auf die Schadstoffgruppe 4 (grüne Plakette) modernisieren können. Für einen von Jahr zu Jahr abnehmenden Teil des Fahrzeugparks können zwischenzeitlich Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Im Jahr 2012 können die Unternehmen beispielsweise eine Ausnahmegenehmigung für maximal 40 % ihrer Fahrzeuge erhalten, wenn 60 % der Fahrzeuge eine grüne Plakette besitzen.

	2012	2013	2014
Mindestanteil der Reisebusse bzw. Lkw mit Schadstoffgruppe 4 eines Fuhrparks	60 %	80 %	100 %

Bis zum Ablauf des Stufenplans dürfen nur Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 3 und 4 in den Umweltzonen zum Einsatz kommen, danach nur noch Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4. Die Fahrzeugparkregelung gilt nicht für Linienbusse und Pkw.

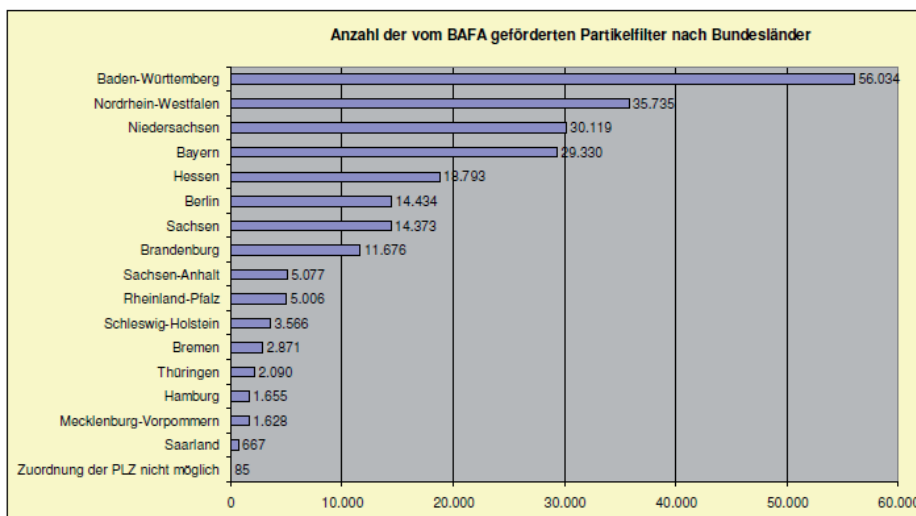
Für ortsansässige Unternehmen und Anwohner/-innen enthält die Ausnahmekonzeption keine speziellen Regelungen. Dasselbe gilt für Ortsfremde sowie für ausländische Fahrzeuge, die auch eine Plakette zur Einfahrt in Umweltzonen benötigen.

Die Ausnahmekonzeption sieht vor, dass für Spezialfahrzeuge mit hohen Anschaffungs- bzw. Umrüstungskosten, wie zum Beispiel auch Zugmaschinen von

Schaustellern, Einzelausnahmen erteilt werden können. Für im öffentlichen Interesse liegenden Fahrten können, sofern die Allgemeinen Voraussetzungen vorliegen, Ausnahmegenehmigungen im Einzelfall von und zu bestimmten Einrichtungen erteilt werden, so auch für Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern, insbesondere die Belieferung von Wochen- und Sondermärkten.

6. wie viele Nachrüstungen mit Feinstaubfiltern seit Einführung der Umweltzonen in Baden-Württemberg AU-Werkstätten durchgeführt haben;

Einem Bericht des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle zur Förderung der Nachrüstung von Partikelminderungssystemen durch einen Zuschuss in den Jahren 2009 und 2010, Stand Mai 2011, ist zu entnehmen, dass in Baden-Württemberg in diesen Jahren 56.034 Nachrüstungen gefördert wurden.



7. weshalb diese künftig keine Bescheinigungen über die fehlende technische Nachrüstbarkeit mehr ausstellen dürfen, oder ob Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass diese Bescheinigungen nicht korrekt ausgestellt wurden;

In einem Leitlinienentwurf des Bundesumweltministeriums ist vorgesehen, dass die Ausstellung der Bescheinigung über die technische Nichtnachrüstbarkeit durch einen amtlich anerkannten Sachverständigen einer Technischen Prüfstelle zu erfolgen hat.

Im Interesse einer bundesweiten Vereinheitlichung von Fahrverboten in Umweltzonen orientiert sich die Ausnahmekonzeption des Landes an diesem Leitlinienentwurf.

8. welche Gründe vorliegen, generell die Vergabe von Ausnahmegenehmigungen für Fahrzeuge ohne bzw. mit roter Plakette zum 31. Dezember 2012 einzustellen;

Ziel der Umweltzonen ist eine Verbesserung der Luftqualität in den Bereichen, in welchem Grenzwerte für Luftschadstoffe zum Schutz der menschlichen Gesundheit überschritten werden. Kraftfahrzeuge ohne und mit roter Plakette haben einen wesentlich höheren Schadstoffausstoß als Fahrzeuge mit gelber oder grüner Plakette. Entsprechend Paragraph 27 der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz muss der Zeitraum der Grenzwertüberschreitungen so kurz wie möglich gehalten werden.

*10. wie künftig die Luftreinhaltepläne kontrolliert werden.*

Die Luftreinhaltepläne enthalten eine Vielzahl an Maßnahmen, deren Umsetzung durch verschiedene Akteure erfolgen muss (beispielsweise Kommunen, Betriebe des öffentlichen Personennahverkehrs, Gewerbetreibende, Betreiber von Feststofffeuerungen). Die Regierungspräsidien sind aufgefordert, auf die Umsetzung der in den Luftreinhalteplänen festgeschriebenen Maßnahmen und deren Überwachung verstärkt hinzuwirken.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur