

Antrag

der Fraktion der SPD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Feinstaubalarm und Fahrverbote in Stuttgart

Antrag

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

1. auf welcher geltenden gesetzlichen Grundlage sie ab 2018 Fahrverbote in Stuttgart zu ermöglichen beabsichtigt, wie sie es in einem Vergleich vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart am 26. April 2016 angekündigt hat;
2. ob es sich bei der „rechtmäßig verkehrsbeschränkenden Maßnahme für das Neckartor“ um eine Maßnahme handelt, die lediglich ein lokales Fahrverbot für das Neckartor vorsieht;
3. mit welcher Begründung sie und die Landeshauptstadt Stuttgart darauf verzichtet haben, im „Konzept Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt Stuttgart – Konkretisierende Stellungnahme für die Europäische Kommission“ vom 27. Juli 2015 auf das Projekt Stuttgart 21 als Maßnahme für einen höheren Anteil des öffentlichen Verkehrs und damit weniger Feinstaub- und Stickoxid-Belastung in Stuttgart hinzuweisen;
4. ob mit der Verwirklichung der Aussage der verkehrspolitischen Sprecherin der Fraktion der CDU in der Stuttgarter Zeitung vom 11. März 2016 zu rechnen ist, wonach es unter der Voraussetzung einer Regierungsbeteiligung der CDU im Herbst keinen (Feinstaub-)Alarm mehr geben werde;
5. wie viele Fahrzeuge von den in Ziffer 1 genannten Fahrverboten betroffen sein werden;
6. wie viele Fahrzeuge, die technisch bedingt keine blaue Plakette erhalten können, in der Region Stuttgart von der Einführung einer verpflichtenden blauen Plakette betroffen sind und wie alt diese Fahrzeuge sind;

Eingegangen: 13.05.2016/Ausgegeben: 21.06.2016

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

7. mit welchen Gesamtkosten sie für ein sogenanntes „Feinstaubticket“ rechnet, welches im Rahmen der abgelaufenen Feinstaubsaison in Stuttgart und im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) diskutiert wurde;
8. aus welchem Kapitel des Einzelplans 13 des Staatshaushaltsplans die 50 Prozent der Kosten des in Ziffer 7 genannten Feinstaubtickets finanziert werden sollen, die der Verkehrsminister am 20. Februar 2016 für Feinstaubalarmtage ab Herbst 2016 in Aussicht gestellt hat;
9. ob die vom Verkehrsminister benannten weiteren Institutionen zur Finanzierung des sogenannten Feinstaubtickets, d. h. Landeshauptstadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart, bereits ihre Bereitschaft zur Übernahme der übrigen 50 Prozent der Kosten erklärt haben.

12. 05. 2016

Stoch, Rivoir
und Fraktion

Begründung

Die Ankündigung des Verkehrsministeriums, ab 2018 Fahrverbote einzuführen, machen eine Diskussion über Sinn und Sinnhaftigkeit von Feinstaubalarmen und Fahrverboten in Stuttgart und die damit zusammenhängenden Folgen für alle auf Mobilität angewiesenen Menschen in der Region Stuttgart notwendig.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 14. Juni 2016 Nr. 5-0141.5/191 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Innenministerium, dem Finanzministerium und dem Wirtschaftsministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. auf welcher geltenden gesetzlichen Grundlage sie ab 2018 Fahrverbote in Stuttgart zu ermöglichen beabsichtigt, wie sie es in einem Vergleich vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart am 26. April 2016 angekündigt hat;*

Der Vergleich vor dem Verwaltungsgericht vom 26. April 2016 legt fest, dass ab 2018 mindestens eine temporäre, verkehrsbeschränkende Maßnahme an Tagen mit austauscharmer Wetterlage, an denen die Kriterien für die Auslösung des Feinstaub-Alerts erfüllt sind, umgesetzt wird. Die Maßnahme bzw. Maßnahmen müssen geeignet sein, eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens am Neckartor um circa 20 Prozent zu bewirken. Dies ist nur vorgesehen, falls nicht bereits vorher die entsprechenden Grenzwerte durch andere Maßnahmen eingehalten werden können.

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz bzw. die Straßenverkehrsordnung enthalten grundsätzlich Ermächtigungen für Verkehrsbeschränkungen und -verbote aus Gründen der Luftreinhaltung. Wie diese als Grundlage für die Anordnung der geplanten Verkehrsbeschränkungen anzuwenden sind, wird derzeit im Zusammenhang mit einer zielführenden Ausgestaltung der Verkehrsbeschränkungen (minimaler Eingriff bei bester Immissionsminderungswirkung) geprüft.

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

2. *ob es sich bei der „rechtmäßig verkehrsbeschränkenden Maßnahme für das Neckartor“ um eine Maßnahme handelt, die lediglich ein lokales Fahrverbot für das Neckartor vorsieht;*

Klagegegenstand in dem zur Rede stehenden Verfahren war der Schutz der Gesundheit des Klägers, der in unmittelbarer Nähe zur Spotmessstelle „Stuttgart Am Neckartor“ wohnt. Infolgedessen beinhaltet der Vergleich zu diesem Verfahren die Forderung einer temporär, lokal wirksamen Maßnahme im Bereich Am Neckartor.

3. *mit welcher Begründung sie und die Landeshauptstadt Stuttgart darauf verzichtet haben, im „Konzept Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt Stuttgart – Konkretisierende Stellungnahme für die Europäische Kommission“ vom 27. Juli 2015 auf das Projekt Stuttgart 21 als Maßnahme für einen höheren Anteil des öffentlichen Verkehrs und damit weniger Feinstaub- und Stickoxid-Belastung in Stuttgart hinzuweisen;*

In das Konzept Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt Stuttgart wurden vorrangig solche Maßnahmen aufgenommen, die zeitnah wirken und zusätzlich ergriffen werden müssen, damit die Grenzwerte bis zum Jahr 2020, also vor der Inbetriebnahme von Stuttgart 21 eingehalten werden.

4. *ob mit der Verwirklichung der Aussage der verkehrspolitischen Sprecherin der Fraktion der CDU in der Stuttgarter Zeitung vom 11. März 2016 zu rechnen ist, wonach es unter der Voraussetzung einer Regierungsbeteiligung der CDU im Herbst keinen (Feinstaub-)Alarm mehr geben werde;*

Die Grenzwerte für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid werden an mehreren verkehrsnahen Luftmessstationen überschritten; die Grenzwerte für Feinstaub noch an der Spotmessstelle „Stuttgart Am Neckartor“. Die Notwendigkeit, die Luftqualität weiter zu verbessern, ist deshalb rechtlich geboten. Vor diesem Hintergrund müssen zunächst alle möglichen Maßnahmen, die zur Einhaltung der Grenzwerte führen könnten, betrachtet werden. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit ist es darüber hinaus erforderlich, zuerst die Maßnahmen mit geringer Eingriffstiefe zu ergreifen, wie es bei den Appellen an freiwillige Verhaltensänderungen der Fall ist.

5. *wie viele Fahrzeuge von den in Ziffer 1 genannten Fahrverboten betroffen sein werden;*

In dem Vergleich verpflichtet sich das Land ab 2018 bei Feinstaub-Alarm mindestens eine rechtmäßige verkehrsbeschränkende Maßnahme für das Neckartor zu ergreifen, die geeignet ist, eine Reduzierung des dortigen Verkehrsaufkommens um circa 20 Prozent gegenüber vergleichbaren Tagen zu bewirken. Die tägliche Verkehrsstärke an der Spotmessstelle „Stuttgart Am Neckartor“ beträgt rund 70.000 Fahrzeuge pro Tag (Quelle: LUBW Verkehrsstärkenbericht 2014).

6. *wie viele Fahrzeuge, die technisch bedingt keine blaue Plakette erhalten können, in der Region Stuttgart von der Einführung einer verpflichtenden blauen Plakette betroffen sind und wie alt diese Fahrzeuge sind;*

Die Einordnung von Fahrzeugen in Schadstoffgruppen wird durch Bundesrecht im Rahmen der 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BImSchV) geregelt.

Die aktuell geltende 35. BImSchV definiert vier Schadstoffgruppen, welche mit drei verschiedenen Plaketten (rot, gelb, grün) gekennzeichnet werden. Im Gespräch ist nun eine Novellierung der 35. BImSchV. So sollen die bestehenden Plaketten um eine vierte sog. blaue Plakette ergänzt werden. Das Verfahren zur Novellierung ist jedoch noch nicht eingeleitet. Insofern kann die Landesregierung noch keine Aussagen zum Regelungsinhalt treffen.

Im Falle einer Novellierung ist im Rahmen des Konzepts Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt Stuttgart grundsätzlich, aber unter auf Bundes- und Landesebene noch näher abzuklärenden Voraussetzungen möglich, eine „blaue Umweltzone“ im Stadtgebiet Stuttgart einzuführen. Im Unterschied zur geforderten

Maßnahme des gerichtlichen Vergleichs handelt es sich bei der Fortschreibung der Umweltzone um eine dauerhafte Maßnahme für ein bestimmtes Gebiet.

7. mit welchen Gesamtkosten sie für ein sogenanntes „Feinstaubticket“ rechnet, welches im Rahmen der abgelaufenen Feinstaubsaison in Stuttgart und im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) diskutiert wurde;

8. aus welchem Kapitel des Einzelplans 13 des Staatshaushaltsplans die 50 Prozent der Kosten des in Ziffer 7 genannten Feinstaubtickets finanziert werden sollen, die der Verkehrsminister am 20. Februar 2016 für Feinstaubalarmtage ab Herbst 2016 in Aussicht gestellt hat;

9. ob die vom Verkehrsminister benannten weiteren Institutionen zur Finanzierung des sogenannten Feinstaubtickets, d. h. Landeshauptstadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart, bereits ihre Bereitschaft zur Übernahme der übrigen 50 Prozent der Kosten erklärt haben.

Zu 7. bis 9.:

Die Arbeiten und Abstimmungen zur Einführung eines Feinstaubtickets sind nach der Regierungsbildung angelaufen. Eine konkrete tarifliche Ausgestaltung sowie Kostenschätzung werden derzeit erarbeitet. Grundsätzlich geht das Land von einer anteiligen Kostenteilung zwischen Land und weiteren Institutionen aus.

Hermann

Minister für Verkehr