

## **Antrag**

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Auswirkungen der geplanten Fahrverbote in Stuttgart auf die gesamte Region Stuttgart**

Antrag

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

1. wie viele Fahrzeuge (aufgeschlüsselt nach Pkw, Lkw, Busse und sonstige Fahrzeuge) von den Fahrverboten in Stuttgart in der gesamten Region Stuttgart ab 1. Januar 2018 betroffen sind;
2. welche Ausnahmeregelungen bzw. -gründe es – aufgeschlüsselt nach Pkw, Lkw, Busse und sonstige Fahrzeuge – jeweils geben soll und wie viele Fahrzeuge davon jeweils betroffen sein werden;
3. welche Behörde diese Ausnahmegenehmigungen jeweils zu welchen Kosten erteilen wird;
4. welche Maßnahmen sie im Aufgaben- bzw. Verantwortungsbereich des Verbands Region Stuttgart, anderer Gebietskörperschaften und der Anliegerkommunen von Stuttgart zu ergreifen beabsichtigt, um der Feinstaub- bzw. Stickoxidproblematik in Stuttgart zu begegnen;
5. welche finanziellen Mittel der Verband Region Stuttgart, andere Gebietskörperschaften und die Anliegerkommunen von Stuttgart im Rahmen der Übertragung dieser Aufgaben für die in Ziffer 4 genannten Maßnahmen jeweils erhalten werden;
6. wie sie die Ankündigung im Koalitionsvertrag zwischen den GRÜNEN und der CDU „anhand neuer, innovativer Technologien wollen wir die Infrastruktur besser nutzen und drängen dabei auf die Einführung von ETCS (Leit- und Steuerungstechnik) bei der S-Bahn.“ (S. 114) konkret umzusetzen beabsichtigt;

7. inwiefern sie der Ansicht ist, dass die neue Regelung zur Co-Finanzierung von Ersatzbeschaffungen von Schienenfahrzeugen durch das Land einen Beitrag zur dringend notwendigen Erhöhung der Gesamtzahl von Schienenfahrzeugen in Stuttgart leisten kann;
8. welche Straßenbauvorhaben des Bundes und des Landes in der Region Stuttgart sie für besonders geeignet hält, um der Feinstaub- und Stickoxidproblematik in Stuttgart zu begegnen;
9. wann sie mit der Realisierung der in Ziffer 8 genannten Straßenbauvorhaben des Bundes und des Landes rechnet;
10. inwiefern sie die Ansicht teilt, dass eine Bundesstraße, die im kürzlich beschlossenen Bundesverkehrswegeplan nicht enthalten ist, einen bedeutenden Beitrag zur Bekämpfung des aktuellen Feinstaub- und Stickoxidproblems in Stuttgart leisten kann.

18.04.2017

Rivoir, Binder, Drexler,  
Gruber, Hofelich, Kenner SPD

#### Begründung

Die von der Landesregierung beschlossenen Fahrverbote für Stuttgart ab 1. Januar 2018 haben Auswirkungen weit über das Stadtgebiet von Stuttgart hinaus. Unklar ist, wie diese Fahrverbote und entsprechende Ausnahmeregelungen praktisch gehandhabt werden sollen. In der Diskussion sind derzeit zahlreiche Maßnahmen, die jedoch nicht im eigentlichen Verantwortungsbereich des Landes Baden-Württemberg liegen, sondern in dem anderer Gebietskörperschaften und der Kommunen. Daher stellt sich die Frage, wie das Land Baden-Württemberg diese Gebietskörperschaften bei der Umsetzung der Maßnahmen konkret finanziell unterstützen wird und welche Rollen dabei der Straßenbau und der Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs spielen können.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 17. Mai 2017 Nr. 4-0141.5 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzministerium und 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 Fahrzeuge (aufgeschlüsselt nach Pkw, Lkw, Busse und sonstige Fahrzeuge) von den Fahrverboten in Stuttgart in der gesamten Region Stuttgart ab 1. Januar 2018 betroffen sind;

Der Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart sieht ab 1. Januar 2018 bei Vorliegen einer Blauen Plakette ein Verkehrsverbot für Fahrzeuge ohne Blaue Plakette an Tagen mit Schadstoffalarm vor. Sollte bis 1. Januar 2018 keine Blaue Plakette zur Verfügung stehen, wird es temporäre, streckenbezogene

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

Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge, die nicht die Euro 6/VI-Norm erfüllen, geben. Die Landesregierung verfolgt das Ziel, die verkehrsbeschränkenden Maßnahmen zu vermeiden bzw. in ihrer Eingriffstiefe und Dauer so gering wie möglich zu halten. Vor dem Hintergrund der anhaltenden Grenzwertüberschreitungen ist ein verbindliches und für die Luftqualität ausreichend wirksames Nachrüstprogramm für die bestehende Fahrzeugflotte von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen der Euro-Norm-5 für die in der Region Stuttgart zugelassenen Fahrzeuge notwendig, um die Fahrzeugemissionen im Realbetrieb so deutlich abzusenken, dass die Wirkung der im Luftreinhalteplan beschriebenen verkehrsbeschränkenden Maßnahmen mindestens erreicht werden. Die Landesregierung ist mit den Fahrzeugherstellern über ein entsprechendes Nachrüstprogramm im Gespräch.

Eine detaillierte Aufschlüsselung der betroffenen Fahrzeuge wird nachgereicht.

Tabelle 1 enthält die Anteile der betroffenen Fahrzeuge aufgeschlüsselt nach Pkw, leichten Nutzfahrzeugen (INfz) und schweren Nutzfahrzeugen ohne Busse (sNoB) (dynamische Flottenzusammensetzung für 2018). Aufgrund der mit dem Luftreinhalteplan angekündigten Maßnahmen sind Änderungen der Flottenzusammensetzung möglich, welche zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden können.

Aufschlüsselung nach Fahrzeugkategorien	von den Verkehrsbeschränkungen betroffene Fahrzeuge in der Region Stuttgart
<b>Pkw</b>	<b>31 %</b>
<b>INfz</b> leichte Nutzfahrzeuge (bis 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht)	<b>68 %</b>
<b>sNoB</b> schwere Nutzfahrzeuge (> 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht)	<b>33 %</b>

Tabelle 1: Anteile der von den streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen betroffenen Fahrzeuge

2. welche Ausnahmeregelungen bzw. -gründe es – aufgeschlüsselt nach Pkw, Lkw, Busse und sonstige Fahrzeuge – jeweils geben soll und wie viele Fahrzeuge davon jeweils betroffen sein werden;

Der Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart sieht für die ab 1. Januar 2018 vorgesehenen temporären, streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge, die nicht die Euro 6/VI-Norm erfüllen, eine Reihe von Ausnahmen vor. Eine Aufschlüsselung nach Fahrzeugtypen erfolgt nur dort, wo eine entsprechende Unterscheidung im Ausnahmetatbestand vorgesehen ist. Fahrzeugzahlen hierzu liegen dem Ministerium für Verkehr nicht vor.

Von den ab 2018 vorgesehenen temporären, streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen ist der Lieferverkehr, d. h. Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung generell ausgenommen. Unter „Lieferverkehr“ ist der geschäftsmäßige Transport von Sachen von oder zu Gewerbetreibenden sowie von oder zu sonstigen Kunden/-innen eines Gewerbetreibenden zu verstehen (BVerwG, Urteil vom 8. September 1993 – Az. 11 C 38/92). Zum Lieferverkehr zählen auch Fahrten von Handwerker/-innen und Baufahrzeuge, die als Werkstattwagen oder zum Transport von Werkzeugen oder Material eingesetzt werden und unbedingt vor Ort sein müssen. Hierbei gibt es keine Beschränkung auf bestimmte Fahrzeugtypen, d. h. es sind sowohl Pkw als auch Lkw (leichte und schwere Nutzfahrzeuge) von dieser Regelung erfasst.

In Anhang 3 der 35. BImSchV sind bestimmte Fahrten und Fahrzeuge generell von den Verkehrsbeschränkungen ausgenommen; d. h. diese bedürfen keiner Ausnahmegenehmigung. Dies sind

- Mobile Maschinen und Geräte
- Arbeitsmaschinen
- Land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen
- Zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge
- Krankenwagen, Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung „Arzt Notfalleinsatz“
- Fahrten von Menschen mit Behinderung (Personen, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und dies durch die im Schwerbehindertenausweis eingetragenen Merkzeichen „aG“, „H“ oder „Bl“ nachweisen)
- Fahrzeuge mit Sonderrechten nach § 35 StVO (u. a. Bundeswehr, Bundespolizei, Feuerwehr, Katastrophenschutz, Polizei, Zolldienst, Rettungsdienst, Bau und Unterhaltung von Straßen, Müllabfuhr)
- Fahrzeuge nichtdeutscher Truppen von Nichtvertragsstaaten des Nordatlantikpaktes im Rahmen der militärischen Zusammenarbeit
- Zivile Kfz zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben der Bundeswehr
- Oldtimer mit entsprechendem Kennzeichen nach Fahrzeug-Zulassungsverordnung

Zusätzlich können nach § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV die zuständigen Behörden, in unaufschiebbaren Fällen auch die Polizei, den Verkehr mit Fahrzeugen, die von Verkehrsbeschränkungen im Sinne des § 40 Abs. 1 Satz 1 BImSchG betroffen sind, von und zu bestimmten Einrichtungen zulassen, soweit dies im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen notwendig ist oder überwiegende und unaufschiebbare Interessen Einzelner dies erfordern, insbesondere wenn Fertigungs- und Produktionsprozesse auf andere Weise nicht aufrechterhalten werden können. Auf dieser Grundlage sind Übergangsregelungen vorgesehen für Quell- und Zielfahrten von Reisebussen, für Omnibusse im Linienverkehr sowie für Einsatz-, Hilfs- und Versorgungsfahrzeuge des ÖPNV, Taxen, Fahrzeuge im Mietwagenverkehr mit Genehmigung nach § 49 Abs. 4 PBefG, Carsharingfahrzeuge und für Fahrten mit Wohnmobilen zu Urlaubszwecken. Ausnahmen sind außerdem vorgesehen für schwerbehinderte Menschen, Krankenwagen und Arztwagen, für soziale und pflegerische Hilfsdienste, für medizinische Notfälle sowie notwendige regelmäßige Arztbesuche (beispielsweise für Dialysepatient/-innen) sowie für Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Dienstleistungen (beispielsweise Erhalt und Reparatur betriebsnotwendiger technischer Anlagen, Behebung von Gebäudeschäden), für Fahrten von Schichtdienstleistenden, die nicht auf den ÖPNV ausweichen können, sowie Ausnahmen im Fall der Existenzgefährdung, insbesondere bei Kleinbetrieben wie z. B. Privatschulen, geplant.

*3. welche Behörde diese Ausnahmegenehmigungen jeweils zu welchen Kosten erteilen wird;*

Zuständige Behörde für Ausnahmen nach § 1 Abs. 2 35. BImSchV ist die untere Immissionsschutzbehörde. Für die Erteilung von Ausnahmen für den Stadtkreis Stuttgart ist die Landeshauptstadt Stuttgart zuständig. Die Ausnahmen werden überwiegend im Wege der Allgemeinverfügung erteilt. Für Fahrten von Schichtdienstleistenden, die nicht auf den ÖPNV ausweichen können, für notwendige regelmäßige Arztbesuche sowie für Ausnahmen im Falle der Existenzgefährdung und bei Härtefällen werden Ausnahmen im Einzelfall auf Antrag erteilt. Nach Landesgebührenordnung liegt die Festlegung der Gebührenhöhe im Ermessen der zuständigen Behörde.

4. *welche Maßnahmen sie im Aufgaben- bzw. Verantwortungsbereich des Verbands Region Stuttgart, anderer Gebietskörperschaften und der Anliegerkommunen von Stuttgart zu ergreifen beabsichtigt, um der Feinstaub- bzw. Stickoxidproblematik in Stuttgart zu begegnen;*
5. *welche finanziellen Mittel der Verband Region Stuttgart, andere Gebietskörperschaften und die Anliegerkommunen von Stuttgart im Rahmen der Übertragung dieser Aufgaben für die in Ziffer 4 genannten Maßnahmen jeweils erhalten werden;*

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

Bereits in der Vergangenheit wurden zusammen mit dem Verband Region Stuttgart zahlreiche Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaub- bzw. Stickoxidkonzentrationen umgesetzt. In der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart sind folgende Maßnahmen enthalten, welche zusammen mit dem Verband Region Stuttgart in Planung sind bzw. durchgeführt werden:

Der Verband Region Stuttgart (VRS) wird in seiner Eigenschaft als Aufgabenträger für den S-Bahn-Verkehr in der Region bis zum 1. Januar 2025 sukzessive die Taktung auf bestimmten Strecken der S-Bahn und ihre Kapazität durch die Anschaffung neuer Züge erhöhen. Die Finanzierung des S-Bahn-Verkehrs erfolgt durch den VRS, insbesondere durch die vonseiten des Landes zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel sowie eigene Haushaltsmittel.

Weitere Expressbuslinien werden vom Verband Region Stuttgart sukzessive eingerichtet. Es gibt über die bereits umgesetzten drei Verbindungen weitere acht Verbindungen innerhalb der Region Stuttgart, die vorrangig betrachtet werden sollen. Innerhalb von drei Jahren werden die eingerichteten Linien evaluiert. Über die Einrichtung weiterer Linien entscheidet der VRS. Das Land ist im Rahmen der Förderrichtlinien „Regiobusse“ und der verfügbaren Haushaltsmittel grundsätzlich bereit, den Betrieb weiterer Expressbuslinien zu unterstützen.

Der Verband Region Stuttgart entwickelt ein regionales Park + Ride-Konzept und setzt die erforderlichen Maßnahmen stufenweise um. Zur Effizienzsteigerung werden die intermodalen Umstiegspunkte gefördert.

6. *wie sie die Ankündigung im Koalitionsvertrag zwischen den GRÜNEN und der CDU „anhand neuer, innovativer Technologien wollen wir die Infrastruktur besser nutzen und drängen dabei auf die Einführung von ETCS (Leit- und Steuerungstechnik) bei der S-Bahn.“ (S. 114) konkret umzusetzen beabsichtigt;*

Die Landesregierung wird in den nächsten Wochen gemeinsam mit dem Verband Region Stuttgart und der DB Netz AG eine Untersuchung in Auftrag geben, deren Ziel es ist, aufzuzeigen, wie ETCS-Level 2 auf der Stuttgarter S-Bahn-Stammstrecke möglichst zeitnah umgesetzt werden kann. Die Ausschreibung ist für das erste Halbjahr 2018 vorgesehen.

7. *inwiefern sie der Ansicht ist, dass die neue Regelung zur Co-Finanzierung von Ersatzbeschaffungen von Schienenfahrzeugen durch das Land einen Beitrag zur dringend notwendigen Erhöhung der Gesamtzahl von Schienenfahrzeugen in Stuttgart leisten kann;*

Im Fokus der geplanten Wiederaufnahme der Schienenfahrzeugförderung, für die im Staatshaushaltsplan 2017 insgesamt 60 Mio. Euro (20 Mio. Euro Barmittel, 40 Mio. Euro in Form von Verpflichtungsermächtigungen für die Jahre 2018/2019) eingeplant ist, wird die Ersatz-, nicht die Neubeschaffung von Schienenfahrzeugen stehen. Eine Erhöhung der Gesamtzahl der Schienenfahrzeuge in Stuttgart wird daraus nicht resultieren.

8. welche Straßenbauvorhaben des Bundes und des Landes in der Region Stuttgart sie für besonders geeignet hält, um der Feinstaub- und Stickoxidproblematik in Stuttgart zu begegnen;

Angesichts der Verkehrssituation in Stuttgart und der Region Stuttgart und der damit verbundenen Umweltfolgen ist heute ein hoher Bedarf beim Erhalt und beim Ausbau des Verkehrsnetzes unverkennbar. Im Sinne der Luftreinhaltung müssen deshalb vor allem jene Maßnahmen geplant und realisiert werden, die zu einer Entlastung des Talkessels vom Durchgangsverkehr führen.

Gemäß der Koalitionsvereinbarung schafft das Land bei Planung und Bau die Voraussetzungen, die Maßnahmen des BVWP umzusetzen. Die in Planung und im Bau befindlichen Maßnahmen in der Region Stuttgart sowie die im BVWP 2030 verankerten Straßenbaumaßnahmen sind in folgender Tabelle 2 dargestellt:

<b>Um- und Ausbaumaßnahmen (im Bau/Baureifplanung/aktiv betriebene Planung im Raum Stuttgart)</b>						
<b>Straße</b>	<b>Projektbezeichnung</b>		<b>Planungsstand</b>	<b>NKV</b>	<b>Kosten [Mio. €]</b>	<b>Bautyp Raum Stuttgart</b>
A 8	AK Stuttgart – AS Leonberg/Ost		im Bau		37	FDE + Verflechtungsstreifen
A 81	AS LB-Nord - AS S-Zuffenhausen		VE		16	temporäre Seitenstreifenfreigabe
A81	Anschlussstelle Zuffenhausen		Baureifplanung		2	Kontenpunktsumbau
B 295/B 464	Lückenschluss bei Renningen		VP		17	Kontenpunktsumbau
L1115	Mundelsheim – Backnang		Aufstufung in Vorbereitung		57	Ausbau 3-streifig
<b>BVWP-Maßnahmen (im Bau/Baureifplanung/aktiv betriebene Planung sowie Maßnahmen ohne Planung im Raum Stuttgart)</b>						
<b>Straße</b>	<b>Projektbezeichnung</b>	<b>Einstufung BVWP 2030</b>	<b>Planungsstand</b>	<b>NKV</b>	<b>Kosten [Mio. €]</b>	<b>Bautyp Raum Stuttgart</b>
B 14	Backnang-West Nellmersbach 1.BA / 2.BA	FD	Baureifplanung	6,2	147,6	Ausbau 4-streifig
A 81	AS Sindelfingen Ost - Böblingen Hulb	FD	PF		231,2	Ausbau 6-streifig
A 81	AK Stuttgart - AS Sindelfingen Ost	VB	VE	8,6	12,4	Ausbau 6-streifig
B 10	Verlegung in Enzweihingen	VB	VEG	10,0	32,1	Neubau 2-streifig
B 10	Enzweihingen - Schwieberdingen	VB	VE	3,4	62,7	Ausbau 4-streifig
B 10	Schwieberdingen - Stuttgart/Zuffenhausen (A 81)	VB	VP	3,4	27,4	Ausbau 4-streifig
B 27	AS Leinfelden - Echterdingen Nord - AS Aich	VB	VP	10,0	59,6	Ausbau 6-streifig
A 8	AD Leonberg - AK Stuttgart	VB	OP	10,0	97,6	Ausbau 8-streifig
A 8	AK Stuttgart - AS Stuttgart/ Degerloch	VB	OP	5,0	61,5	Ausbau 8-streifig
A 8	AS Stuttgart/ Degerloch - AS Esslingen	VB	OP	7,0	51,3	Ausbau 8-streifig
A 8	AS Esslingen - AS Wendlingen	VB	OP	7,0	76,8	Ausbau 8-streifig
B 10	Stuttgart/Zuffenhausen - Neuwirtshaus	VB	OP	10	7,0	Ausbau 6-streifig
B 10	Dreieck-Stuttgart-Neckarpark - Plochinger Dreieck	VB	OP	7,1	107,4	Ausbau 6-streifig
A 81	Pleidelsheim - Ludwigsburg Nord	WB*	OP	6,8	72,90	Ausbau 8-streifig
A 81	Ludwigsburg Nord - Zuffenhausen	WB*	OP	6,8	73,80	Ausbau 8-streifig
B 29	NO-Ring Stuttgart	WB*	OP	10	209,20	Neubau 4-streifig

Tabelle 2

- OP = derzeit ohne Planung  
 PF = Planfeststellungsbeschluss  
 VB = Vordringlicher Bedarf  
 VB-E = Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung  
 VE = Vorentwurf  
 VEG = Vorentwurf genehmigt  
 WB = Weiterer Bedarf  
 WB\* = Weiterer Bedarf mit Planungsrecht

Dazu zählen insbesondere diejenigen Maßnahmen im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans, die eine Stärkung der Hauptachsen A 8 und A 81 zum Ziel haben. Daneben werden auch Maßnahmen außerhalb des Bedarfsplans betrieben. Hierzu zählen der Bau eines Verflechtungsstreifens zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Anschlussstelle Leonberg Ost im Zuge der A 8 sowie die Planung der temporären Seitenstreifenfreigabe an der A 81 zwischen den Anschlussstellen Zuffenhausen und Ludwigsburg Nord.

*9. wann sie mit der Realisierung der in Ziffer 8 genannten Straßenbauvorhaben des Bundes und des Landes rechnet;*

Die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs, die sich derzeit in Planung befinden, werden schnellstmöglich aktiv bearbeitet und zur Baureife geführt. Für die Maßnahmen des Vordringlichen Bedarfs, die derzeit ohne Planung sind, wird im Laufe dieses Jahres eine Priorisierung auf Basis fachlicher, transparenter und nachvollziehbarer Kriterien durchgeführt und eine Umsetzungskonzeption entwickelt. Die Nennung eines Realisierungszeitpunktes ist vor diesem Hintergrund nicht möglich.

*10. inwiefern sie die Ansicht teilt, dass eine Bundesstraße, die im kürzlich beschlossenen Bundesverkehrswegeplan nicht enthalten ist, einen bedeutenden Beitrag zur Bekämpfung des aktuellen Feinstaub- und Stickoxidproblems in Stuttgart leisten kann.*

Eine Maßnahme, die nicht im aktuellen Bedarfsplan enthalten ist, kann auch nicht über den entsprechenden Bundeshaushaltstitel finanziert werden. Wenn sich keine alternativen Finanzierungsmöglichkeiten für eine solche Maßnahmen finden, sind Planung und eine Umsetzung nicht realistisch. Unter diesen Umständen kann eine solche Maßnahme in der Laufzeit des aktuellen Bedarfsplans keinen Beitrag zur Bekämpfung der Feinstaub- und Stickstoffbelastung leisten.

Hermann  
Minister für Verkehr