

Antrag

der Abg. Jochen Haußmann u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung Stuttgart

Antrag

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

1. anhand welches konkreten Messwerts sie zum 1. Juli 2019 entscheiden wird, ob die Einhaltung des Grenzwerts von 40 Mikrogramm NO₂/m³ Außenluft bis Jahresende 2019 in Sicht ist;
2. in welcher Weise die Formulierung „für den Fall, dass zum 1. Juli 2019 die Einhaltung der Grenzwerte Ende 2019 nicht in Sicht ist, wird das Regierungspräsidium Stuttgart den Luftreinhalteplan so fortschreiben, dass der neue Luftreinhalteplan zum 1. Januar 2020 in Kraft tritt, soweit es dann noch Anfang 2020 erforderlich ist“ im Hinblick auf die Bestimmung der Erforderlichkeit zu interpretieren ist, insbesondere im Hinblick auf konkrete Mess-/Prognosewerte sowie ob die Regelung von sich aus anzuwenden ist oder einer vorherigen Beschlussfassung unter Angabe des Gremiums erfordert;
3. aus welchen Gründen heraus sie Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren der Abgasnorm Euro 5/V mit Hardware-Nachrüstung dauerhaft und mit Softwareupdate für einen Übergangszeitraum von zwei Jahren von Fahrverboten ausnehmen wird, ohne hierbei konkrete Abgaswerte differenziert nach Personenwagen und Nutzfahrzeugen vorzunehmen;
4. ob Fahrzeuge von Schaustellern und Marktkaufleuten ebenfalls unter den Ausnahmetatbestand „Lieferverkehr“ fallen oder auf andere Weise von Fahrverboten für Euro IV Diesel ab 1. Januar 2019 ausgenommen sind;
5. inwiefern sie die für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgesehene Maßnahme M1 als geeignet erachtet, nachdem es bisher keine zugelassene Hardware-Nachrüstung gibt;

6. aus welchen Gründen heraus sie die Umweltzone Stuttgart (entspricht gesamtem Stadtgebiet Stuttgart) in Gänze mit den Fahrverboten belegen wird, obwohl die Messwtergebnisse nur entlang einiger Hauptachsen überschritten werden und das Bundesverwaltungsgericht in Randziffer 41 der schriftlichen Begründung seiner Entscheidung vom 27. Februar 2018 (BVerwG 7 c 30.17) den Zonenbegriff als „großflächiges, aus einer Vielzahl von Haupt- und Nebenstraßen gebildetes zusammenhängendes Verkehrsnetz“ definiert;
7. wie sie den im Gemeinschaftsrecht verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt sieht, wenn in Zukunft beispielsweise eine Rentnerin oder ein Rentner mit ihrem Euro 4-Fahrzeug nicht mehr von Sillenbuch nach Ostfildern fahren darf, obwohl es in diesem Bereich keine Überschreitung des Grenzwerts gibt und eine Auswirkung auf die Station am Neckartor mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann;
8. welchen Inhalt (konkrete Zieldaten) die Selbstverpflichtung des Handwerks und anderer zu einer Erneuerung des Fuhrparks haben soll, damit die im Maßnahmenpaket unter „Übergangsregelungen“ genannten Ausnahmen zeitlich unbefristet gelten, bzw. bei welchen „Zielverfehlungen“ welche Befristungen gelten sowie bis wann diese Selbstverpflichtungen von welchen Verbänden gegenüber wem erklärt werden sollen;
9. in welchem Verlauf der B 14 es im Zusammenhang mit dem Testbetrieb der Busspur zu welchem Wegfall von Fahrstreifen für den allgemeinen Autoverkehr kommt, welchen Kapazitätsrückgang, welche Reduzierung der Kraftfahrzeugstärke sowie welchen Aufbau von Stauzeiten sie erwartet;
10. ob sie die Auffassung teilt, dass die „mittel- und langfristig wirksamen verkehrlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität“ im Bereich des Straßenbaus bereits im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten sind;
11. welches Volumen sie den im Maßnahmenpaket dargestellten geplanten Investitionen im Schienenverkehr (Sanierung und Unterhalt der Schieneninfrastruktur, Ergänzungen im Schienennetz bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21, Steigerung der Leistungsfähigkeit per ETCS sowie langfristiger Ausbau der Schieneninfrastruktur im Bahnknoten Stuttgart) beimisst sowie weshalb sie offenbar nicht mehr der Auffassung ist, der Bau von Bahninfrastrukturanlagen sei Aufgabe des Bundes;
12. an welchen Standorten wie viele Park-and-ride-Parkplätze mit welcher Förderung unter welcher Baulast und erforderlichen Kofinanzierung bis wann errichtet werden sollen.

17.07.2018

Haußmann, Keck, Dr. Rülke, Dr. Bullinger,
Hoher, Weinmann FDP/DVP

Begründung

Die Landesregierung hat am 11. Juli 2018 ihr Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung Stuttgart vorgestellt. Darin sind eine Vielzahl von Details genannt, die es zu beleuchten gilt. Das trifft insbesondere auf die Selbstverpflichtung des Handwerks und Anderer zur Flottenerneuerung zu. In der Übersicht über die vorgesehenen Ausnahmen ist die genannte Formulierung enthalten. Im Maßnahmenpaket ist hingegen stets nur von der Selbstverpflichtung des Handwerks die Rede. Es wäre jedoch schwer nachvollziehbar, dass eine Nichteinhaltung der Selbstverpflichtung eines Wirtschaftszweigs Bindungswirkung für z. B. den Handel erlangen dürfte.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 3. September 2018 Nr. 4-0141.5/370 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration 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. anhand welches konkreten Messwerts sie zum 1. Juli 2019 entscheiden wird, ob die Einhaltung des Grenzwerts von 40 Mikrogramm NO₂/m³ Außenluft bis Jahresende 2019 in Sicht ist;*
- 2. in welcher Weise die Formulierung „für den Fall, dass zum 1. Juli 2019 die Einhaltung der Grenzwerte Ende 2019 nicht in Sicht ist, wird das Regierungspräsidium Stuttgart den Luftreinhalteplan so fortschreiben, dass der neue Luftreinhalteplan zum 1. Januar 2020 in Kraft tritt, soweit es dann noch Anfang 2020 erforderlich ist“ im Hinblick auf die Bestimmung der Erforderlichkeit zu interpretieren ist, insbesondere im Hinblick auf konkrete Mess-/Prognosewerte sowie ob die Regelung von sich aus anzuwenden ist oder einer vorherigen Beschlussfassung unter Angabe des Gremiums erfordert;*

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei der Frage über die Notwendigkeit einer Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart im Jahr 2019 wird das Regierungspräsidium Stuttgart sich an die vom BVerwG in seinem Urteil vom 28. Februar 2018 zum Luftreinhalteplan Stuttgart aufgestellten Leitlinien halten. Dabei kommt es darauf an, ob die über 12 Monate gemittelten Konzentrationen von Stickstoffdioxid deutlich stärker als bisher prognostiziert abnehmen und die Einhaltung des Grenzwertes von 40 µg/m³ als Jahresmittelwert in Sicht sein wird.

- 3. aus welchen Gründen heraus sie Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren der Abgasnorm Euro 5/V mit Hardware-Nachrüstung dauerhaft und mit Softwareupdate für einen Übergangszeitraum von zwei Jahren von Fahrverboten ausnehmen wird, ohne hierbei konkrete Abgaswerte differenziert nach Personenwagen und Nutzfahrzeugen vorzunehmen;*

Die wirksame Nachrüstung von Fahrzeugen, welche anschließend im Realbetrieb einen nur geringen Schadstoffausstoß aufweisen, trägt zur Verbesserung der Luftqualität auch außerhalb von Gebieten mit Verkehrsbeschränkungen bei. Um einen Anreiz zur Nachrüstung zu setzen, ist es der Landesregierung ein Anliegen, dass Fahrzeuge mit einer Hardware-Nachrüstung dauerhaft und Fahrzeuge mit Softwareupdate für einen Übergangszeitraum von zwei Jahren ausgenommen werden. Die technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen hierfür muss der Bund schaffen. Die Landesregierung setzt sich dafür ein, dass der regulatorische Rahmen schnell geschaffen wird.

- 4. ob Fahrzeuge von Schaustellern und Marktkaufleuten ebenfalls unter den Ausnahmetatbestand „Lieferverkehr“ fallen oder auf andere Weise von Fahrverboten für Euro IV Diesel ab 1. Januar 2019 ausgenommen sind;*

Unter „Lieferverkehr“ ist der geschäftsmäßige Transport von Sachen von oder zu Gewerbetreibenden sowie von oder zu sonstigen Kundinnen und Kunden eines/ einer Gewerbetreibenden zu verstehen. Zum Lieferverkehr zählen auch Fahrten von Handwerksbetrieben und Baufahrzeugen, die als Werkstattwagen oder zum Transport von Werkzeugen oder Material eingesetzt werden und unbedingt vor

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Ort sein müssen. Schausteller/-innen und Marktkaufleute fallen dann unter den Lieferverkehr, sofern oben genannter Tatbestand erfüllt ist.

Zudem sind Ausnahmen für Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern, insbesondere die Belieferung von Groß-, Wochen-, Spezial- und Jahrmärkten sowie Volksfesten und vergleichbaren Veranstaltungen, vorgesehen, wenn das Fahrzeug der Schadstoffgruppe 4 (grüne Plakette) entspricht, dem Halter/der Halterin des Kraftfahrzeugs für den Fahrtzweck kein auf ihn zugelassenes alternatives Fahrzeug zur Verfügung steht und das Fahrzeug, für das eine Ausnahmegenehmigung in Anspruch genommen werden soll, erstmals vor dem 1. Januar 2019 auf den Halter/die Halterin zugelassen wurde. Ebenso sind Ausnahmen vorgesehen für Fahrten von Spezialfahrzeuge mit hohen Anschaffungs- bzw. Umrüstkosten und geringen Fahrleistungen in Umweltzonen, wie z. B. Zugmaschinen von Schausteller/-innen.

5. inwiefern sie die für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgesehene Maßnahme M1 als geeignet erachtet, nachdem es bisher keine zugelassene Hardware-Nachrüstung gibt;

Die Maßnahme M1 dient der schnellstmöglichen Einhaltung der zum Schutz der menschlichen Gesundheit bestehenden Grenzwerte. Die Maßnahme ist rechtlich und tatsächlich möglich und daher geeignet. Insbesondere ist die Maßnahme verhältnismäßig. So werden der Lieferverkehr sowie zeitlich befristet bis zum 1. April 2019 Anwohnerinnen und Anwohner von Verkehrsverboten ausgenommen. Außerdem besteht eine Ausnahmekonzeption, um soziale und wirtschaftliche Härten nach Möglichkeit zu vermeiden.

6. aus welchen Gründen heraus sie die Umweltzone Stuttgart (entspricht gesamtem Stadtgebiet Stuttgart) in Gänze mit den Fahrverboten belegen wird, obwohl die Messwtergebnisse nur entlang einiger Hauptachsen überschritten werden und das Bundesverwaltungsgericht in Randziffer 41 der schriftlichen Begründung seiner Entscheidung vom 27. Februar 2018 (BVerwG 7 c 30.17) den Zonenbegriff als „großflächiges, aus einer Vielzahl von Haupt- und Nebenstraßen gebildetes zusammenhängendes Verkehrsnetz“ definiert;

7. wie sie den im Gemeinschaftsrecht verankerten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt sieht, wenn in Zukunft beispielsweise eine Rentnerin oder ein Rentner mit ihrem Euro 4-Fahrzeug nicht mehr von Sillenbuch nach Ostfildern fahren darf, obwohl es in diesem Bereich keine Überschreitung des Grenzwerts gibt und eine Auswirkung auf die Station am Neckartor mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden kann;

Die Fragen 6 und 7 werden wegen des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsverbote für Diesel-Kfz der Euro-Norm 4/IV und schlechter beziehen sich auf das Gebiet der derzeitigen Umweltzone Stuttgart. Dies entspricht auch dem vom BVerwG bestätigten Urteil des VG Stuttgart, in dem ein auf die derzeitige Umweltzone bezogenes Verkehrsverbot, als die einzig wirksame Maßnahme identifiziert wurde. Überschreitungen des Jahresmittelgrenzwertes für Stickstoffdioxid treten nicht nur in der Stadtmitte von Stuttgart auf, sondern in Stadtteilen wie Vaihingen, Bad Cannstatt, Feuerbach und Zuffenhausen. Die Verkehrsverbote müssen zunächst alle Bereiche mit Grenzwertüberschreitungen umfassen. Außerdem muss die räumliche Abgrenzung der Verkehrsverbote verkehrliche Aspekte berücksichtigen. Insbesondere müssen unzulässige Verlagerungsverkehre, mit Blick auf die Verkehrssicherheit und die Luftreinhaltung, vermieden werden.

8. *welchen Inhalt (konkrete Zieldaten) die Selbstverpflichtung des Handwerks und anderer zu einer Erneuerung des Fuhrparks haben soll, damit die im Maßnahmenpaket unter „Übergangsregelungen“ genannten Ausnahmen zeitlich unbefristet gelten, bzw. bei welchen „Zielverfehlungen“ welche Befristungen gelten sowie bis wann diese Selbstverpflichtungen von welchen Verbänden gegenüber wem erklärt werden sollen;*

Die Selbstverpflichtung dient dazu, dass die Wirtschaft im Rahmen ihrer gesellschaftlichen Verantwortung durch sukzessive Umstellung ihres Fuhrparks auf umweltfreundlichere Fahrzeuge, wie beispielsweise Lastenräder, Elektrofahrzeuge oder Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor der aktuellsten Euro-Norm einen Beitrag zur Luftreinhaltung leistet. Kann eine Branche eine wirksame Selbstverpflichtung vorlegen und nachweisen, dass diese auch umgesetzt wird, bleiben die Ausnahmen unbefristet.

9. *in welchem Verlauf der B 14 es im Zusammenhang mit dem Testbetrieb der Busspur zu welchem Wegfall von Fahrstreifen für den allgemeinen Autoverkehr kommt, welchen Kapazitätsrückgang, welche Reduzierung der Kraftfahrzeugstärke sowie welchen Aufbau von Stauzeiten sie erwartet;*

Es ist die Einrichtung einer ganzjährigen Busspur auf der B 14 in Richtung Schwanenplatztunnel im Bereich „Am Neckartor“ geplant. Diese soll zunächst probeweise eingerichtet und evaluiert werden. Zur Umsetzung der Busspur wurde ein Gutachten in Auftrag gegeben, um die immissionsmindernde Wirkung und die verkehrlichen Auswirkungen durch die Busspur abschätzen zu können. Die Ergebnisse stehen noch aus.

10. *ob sie die Auffassung teilt, dass die „mittel- und langfristig wirksamen verkehrlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität“ im Bereich des Straßenbaus bereits im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten sind;*

Abgesehen von den Um- und Knotenpunktausbaumaßnahmen sind die mittel- und langfristigen Maßnahmen des Maßnahmenpakets im Bedarfsplan 2016 enthalten.

11. *welches Volumen sie den im Maßnahmenpaket dargestellten geplanten Investitionen im Schienenverkehr (Sanierung und Unterhalt der Schieneninfrastruktur, Ergänzungen im Schienennetz bis zur Inbetriebnahme von Stuttgart 21, Steigerung der Leistungsfähigkeit per ETCS sowie langfristiger Ausbau der Schieneninfrastruktur im Bahnknoten Stuttgart) beimisst sowie weshalb sie offenbar nicht mehr der Auffassung ist, der Bau von Bahninfrastrukturanlagen sei Aufgabe des Bundes;*

Das Verkehrsministerium kann noch keine detaillierten Zahlen für das Maßnahmenpaket im Bereich der Schieneninfrastruktur nennen. Die Landesregierung geht weiterhin von der Zuständigkeit des Bundes für die bundeseigenen Schienenstrecken aus. Das Verkehrsministerium ist sich aber auch der Tatsache bewusst, dass einzelne Maßnahmen über bestehende Förderprogramme, die auch eine Beteiligung des Landes erfordern, abgewickelt werden müssen.

12. *an welchen Standorten wie viele Park-and-ride-Parkplätze mit welcher Förderung unter welcher Baulast und erforderlichen Kofinanzierung bis wann errichtet werden sollen.*

P&R-Anlagen liegen überwiegend in kommunaler Trägerschaft. Teilweise handelt es sich um Flächen der Deutschen Bahn (DB), die zunehmend von der DB BahnPark bewirtschaftet werden. Die laufenden, jedoch noch nicht bewilligten Anträge sowie Anmeldungen im LGVFG sind in folgender Übersicht dargestellt:

Standort	Anzahl der P&R-Stellplätze	Baulast-trägerin	Gesamt-kosten	Förderung nach LGVFG	Umset-zung bis
Waiblingen	ca. 580	Kommune	5.220.000 €	2.192.980 €	2020
Vaihingen / Enz	ca. 300	Kommune	3.000.000 €	1.350.000 €	ca. 2020
Herrenberg	130 (zusätzliche Plätze)	Kommune	1.871.093 €	585.000 €	ca. 2019

Der Verband Region Stuttgart erarbeitet darüber hinaus ein Konzept zur Förderung von neuen und zur Unterstützung des Betriebs vorhandener P&R-Plätze. Eine Übersicht liegt dem Land derzeit noch nicht vor.

Hermann
Minister für Verkehr