

Antrag

der Abg. Winfried Scheuermann u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Umwelt und Verkehr

Verbesserung der Luftsituation im Land

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

über die Umsetzung folgender Maßnahmen zu berichten,

1. für die Städte und Gemeinden mit Überschreitungsbereichen der Schadstoffe Feinstaub (PM10) oder Stickstoffdioxid (NO₂) die Aktionspläne im Verlauf des Sommers 2005 und die Luftreinhaltepläne bis spätestens Ende 2005 vorzulegen. Luftreinhaltepläne für Kommunen, die im Jahr 2004 neu hinzugekommen sind, sind fristgerecht bis Ende 2006 zu erstellen;
2. die Bundesregierung aufzufordern, bei der Europäischen Kommission darauf hinzuwirken, baldmöglichst strenge Emissionsgrenzwerte für alle Kraftfahrzeuge (Pkw, Lkw und Busse) zur deutlichen Absenkung der Emissionen von Partikeln und Stickstoffoxiden einzuführen;
3. die Bundesregierung aufzufordern, möglichst rasch zur Unterstützung und Einführung anspruchsvoller Minderungstechnologien steuerliche oder wirtschaftliche Anreize zu schaffen. Diese Anreize – beispielsweise durch aufkommensneutrale Kraftfahrzeugsteuerbefreiungen für Fahrzeuge mit Partikelfilter oder gleichwertige Techniken – sollten für Pkw, Lkw und Busse gelten und sowohl Neufahrzeuge als auch Nachrüstungen umfassen. Dabei muss sichergestellt sein, dass dem Land keine Steuerausfälle entstehen;

4. im Rahmen der Busförderung die Nachrüstung von ÖPNV-Bussen mit Partikelfilter zu fördern und neue ÖPNV-Busse nur noch zu fördern, sofern diese mit Partikelfiltern ausgerüstet sind;
5. ÖPNV-Busse mit Erdgasantrieb besonders zu fördern;
6. für den Fuhrpark des Landes beim Kauf von Dieselfahrzeugen nur noch solche mit Partikelfilter bzw. solche, die die durch Partikelfilter erzielten Grenzwerte einhalten, zu beschaffen (Kauf oder Leasing) und den Bestand nachzurüsten;
7. alle Maßnahmen zur weiteren Luftverbesserung zu prüfen und soweit rechtlich möglich, geeignet und verhältnismäßig auch rasch umzusetzen;
8. zeitweise Fahrverbote in Gebieten mit hoher Luftbelastung ab dem Jahr 2010 für alle alten Fahrzeuge (Pkw, Lkw und Busse), die lediglich die Abgasnorm EURO 1 und älter einhalten, einzuführen. Ferner ist zu prüfen, ob ältere Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter nicht bereits zu einem früheren Zeitpunkt in Gebieten mit hoher Feinstaubbelastung mit Fahrverboten belegt werden müssen;
9. sich beim Bund mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass der erforderliche rechtliche Rahmen für dauerhafte Verkehrsverbote mit Vorteilen für Nutzer schadstoffarmer Fahrzeuge rechtzeitig geschaffen wird. Hierzu gehören die rechtlichen Voraussetzungen zur Kennzeichnung der Fahrzeuge mit entsprechenden Plaketten und ein geeignetes Verkehrszeichen für selektive Fahrverbote;
10. gemeinsam mit den Verkehrsverbänden zu prüfen, ob und in welchem Umfang Vorzugstarife bei ungünstigen Wetterlagen eingeführt werden können, um durch einen Umstieg auf den ÖPNV Verkehrsreduzierungen zu erzielen;
11. dafür Sorge zu tragen, dass erforderliche Maßnahmen auch auf den übrigen Ebenen (EU, Bund, Kommunen) ergriffen werden. Die Kommunen können insbesondere durch Maßnahmen der Verkehrslenkung sowie durch Ausrüstung der städtischen Fuhrparks mit schadstoffarmen Fahrzeugen zur Lösung der Probleme beitragen.

05. 04. 2005

Scheuermann, Schebesta, Dr. Steim, Hitzler, Dederer, Hauk CDU

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 25. April 2005 Nr. 43–8826.12/192 nimmt das Ministerium für Umwelt und Verkehr im Einvernehmen mit dem Finanzministerium zu der Umsetzbarkeit der im Antrag genannten Maßnahmen wie folgt Stellung:

1. *Für die Städte und Gemeinden mit Überschreitungsbereichen der Schadstoffe Feinstaub (PM10) oder Stickstoffdioxid (NO₂) sind die Aktionspläne im Verlauf des Sommers 2005 und die Luftreinhaltepläne bis spätestens*

Ende 2005 vorzulegen. Luftreinhaltepläne für Kommunen, die im Jahr 2004 neu hinzugekommen sind, sind fristgerecht bis Ende 2006 zu erstellen.

Zu 1.:

Es ist vorgesehen, dass die Regierungspräsidien die Entwürfe der Luftreinhalte- und Aktionspläne im Sommer für die Öffentlichkeitsbeteiligung vorlegen. Mit der endgültigen Fertigstellung der Pläne ist gegen Ende 2005 zu rechnen. Die Luftreinhaltepläne für Kommunen ohne Feinstaub-Überschreitungsbereiche, die aufgrund der Messungen hoher Stickstoffdioxid-Werte in 2004 neu hinzugekommen sind, werden bis Ende 2006 erstellt.

2. Die Bundesregierung ist aufzufordern, bei der Europäischen Kommission darauf hinzuwirken, baldmöglichst strenge Emissionsgrenzwerte für alle Kraftfahrzeuge (Pkw, Lkw und Busse) zur deutlichen Absenkung der Emissionen von Partikeln und Stickstoffoxiden einzuführen.

Zu 2.:

Beim grundsätzlichen Ziel anspruchsvoller EU-Grenzwerte besteht zwischen Bund und Ländern Übereinstimmung. Die 61. Umweltministerkonferenz (UMK) vom 19./20. November 2003 hat deshalb die Initiative des Bundesumweltministeriums zur Festsetzung strengerer EU-Abgasgrenzwerte für Stickstoffoxide (NO_x) und Partikel für dieselbetriebene Pkw und Lkw unterstützt. Dabei müssen die künftigen Grenzwerte insbesondere zu einer deutlichen Senkung der Partikelemissionen führen und sich am Partikelfilter oder Techniken orientieren, die zu einer vergleichbaren Emissionsminderung führen. Der Bund wurde darüber hinaus gebeten, zu prüfen, ob zur Begrenzung der besonders gesundheitsrelevanten ultrafeinen Partikel die Festlegung eines zusätzlichen Grenzwertes für die Partikelanzahl erforderlich ist, und sich ggf. auf europäischer Ebene hierfür einzusetzen.

Die Verkehrsministerkonferenz vom 6./7. April 2005 hat den Bund erneut gebeten, sich bei der EU dafür einzusetzen, dass schnellstmöglich mit neuen standardisierten Messverfahren für Nutzfahrzeuge bei der Definition von Grenzwerten nicht nur die Masse, sondern auch die Zahl der Partikel begrenzt wird.

3. Die Bundesregierung ist aufzufordern, möglichst rasch zur Unterstützung und Einführung anspruchsvoller Minderungstechnologien steuerliche oder wirtschaftliche Anreize zu schaffen. Diese Anreize – beispielsweise durch aufkommensneutrale Kraftfahrzeugsteuerbefreiungen für Fahrzeuge mit Partikelfilter oder gleichwertige Techniken – sollten für Pkw, Lkw und Busse gelten und sowohl Neufahrzeuge als auch Nachrüstungen umfassen. Dabei muss sichergestellt sein, dass dem Land keine Steuerausfälle entstehen.

Zu 3.:

Auf Initiative der Länder Baden-Württemberg und Berlin hat der Bundesrat am 11. Juni 2004 (DS 331/04) eine Entschließung zur Partikelminderung gefasst, in der die Bundesregierung aufgefordert wurde „zur Unterstützung und Einführung geeigneter Minderungstechnologien steuerliche oder wirtschaftliche Anreize möglichst rasch zu schaffen“. Dabei wurde als Beispiel ausdrücklich eine aufkommensneutrale Kraftfahrzeugsteuerbefreiung für Fahrzeuge mit Partikelfilter oder gleichwertiger Technik genannt. Diese Anreize

sollten für alle Fahrzeugkategorien (Pkw, Lkw und Busse) gelten und sowohl Neufahrzeuge als auch Nachrüstungen umfassen. Außerdem muss sichergestellt sein, dass den Ländern keine Einnahmeausfälle entstehen. Die Bundesregierung wurde in diesem Beschluss gebeten, bis Juni 2005 über die eingeleiteten Maßnahmen und deren Ergebnisse zu berichten.

Die Bundesregierung hat erst nach langem Zögern und auf Druck der Öffentlichkeit Eckpunkte einer steuerlichen Förderung von Diesel-Pkw mit Partikelfilter vorgestellt. Danach sollen Neufahrzeuge mit 350 € und die Nachrüstung von Altfahrzeugen mit 250 € über die Kfz-Steuer gefördert werden. Lkw und Busse, die einen weit größeren Anteil der Partikelemissionen verursachen, bleiben dabei unberücksichtigt. Die Bundesregierung geht zwar von Steuerausfällen bis zu 1,2 Mrd. € aus. Einen überzeugenden Vorschlag zur Gegenfinanzierung dieser Steuerausfälle für die Länder blieb sie jedoch bislang schuldig. Keineswegs überzeugend ist in diesem Zusammenhang, das Mehraufkommen aus dem steigenden Pkw-Dieselanteil heranzuziehen. Diese Mehreinnahmen stellen systemkonforme Aufkommenssteigerungen dar, die nicht zur kraftfahrzeugsteuerlichen Förderung partikelarmer Diesel-Pkw herangezogen werden dürfen. Im Übrigen haben die im Rahmen der Steuerschätzung prognostizierten Mehreinnahmen ihre Ursache überwiegend im Auslaufen der Steuerbegünstigungen für EURO 4-Fahrzeuge. Ab dem Jahr 2007 weist die Steuerschätzung jedoch bereits wieder sinkende Einnahmen aus.

Die Bundesregierung ist daher nach wie vor in der Pflicht, einen konkreten Umsetzungs- und aufkommensneutralen Finanzierungsvorschlag zu unterbreiten, der auch Lkw und Busse einschließt. Ob der nun für Mai 2005 angekündigte Gesetzentwurf diese Voraussetzungen erfüllt, bleibt abzuwarten.

4. Im Rahmen der Busförderung ist die Nachrüstung von ÖPNV-Bussen mit Partikelfilter zu fördern und sind neue ÖPNV-Busse nur noch zu fördern, sofern diese mit Partikelfiltern ausgerüstet sind.

5. ÖPNV-Busse mit Erdgasantrieb sind besonders zu fördern.

6. Für den Fuhrpark des Landes sind beim Kauf von Dieselfahrzeugen nur noch solche mit Partikelfilter bzw. solche, die die durch Partikelfilter erzielten Grenzwerte einhalten, zu beschaffen (Kauf oder Leasing) und der Bestand ist nachzurüsten.

Zu 4. bis 6.:

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr hat im Rahmen der eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität u. a. beschlossen, ein Förderprogramm zur Nachrüstung von ÖPNV-Bussen mit Partikelfiltern oder einer im Ergebnis gleichwertigen Technik aufzulegen. Die Zuwendung beträgt pro nachgerüstetem Fahrzeug 2.500 €. In Abhängigkeit von der technischen Verfügbarkeit wird ab dem Busprogrammjahr 2006 die Beschaffung neuer ÖPNV-Busse nur noch gefördert, wenn diese mit Partikelfilter oder einer im Ergebnis gleichwertigen Technik ausgerüstet werden.

Das Land wird neben der üblichen Busförderung den Unternehmen, die einen neuen Linienbus mit Erdgasantrieb beschaffen, eine Zusatzförderung in Höhe von 10.000 € gewähren.

Seit Herbst 2004 sind alle Ressorts angewiesen, Fahrzeuge mit Dieselmotoren nur noch mit Partikelfilter zu ordern. Auf die Mitteilung der Landesregierung vom 24. Januar 2005 (Drucksache 13/3961) und auf die Stellungnahme zu Nr. 2 der Drucksache 13/4018 wird hingewiesen.

Für die Nachrüstung der vorhandenen Dienstkraftfahrzeuge mit Dieselmotoren mit Partikelfilter stehen bisher keine von den Kraftfahrzeugherstellern freigegebenen Nachrüstsätze zur Verfügung. Nach Mitteilung namhafter Kfz-Hersteller sollen derartige Nachrüstsätze zum Herbst diesen Jahres angeboten werden, sodass frühestens dann Nachrüstungen vorhandener Dienstkraftfahrzeuge mit Partikelfilter im Rahmen vorhandener Mittel in Angriff genommen werden können.

7. Alle Maßnahmen zur weiteren Luftverbesserung sind zu prüfen und soweit rechtlich möglich, geeignet und verhältnismäßig auch rasch umzusetzen.

8. Zeitweise Fahrverbote sind in Gebieten mit hoher Luftbelastung ab dem Jahr 2010 für alle alten Fahrzeuge (Pkw, Lkw und Busse), die lediglich die Abgasnorm EURO 1 und älter einhalten, einzuführen. Ferner ist zu prüfen, ob ältere Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter nicht bereits zu einem früheren Zeitpunkt in Gebieten mit hoher Feinstaubbelastung mit Fahrverboten belegt werden müssen.

Zu 7. und 8.:

Soweit die Prüfung von Maßnahmen ergibt, dass diese rechtlich möglich, geeignet und verhältnismäßig sind, wird das Land diese rasch umsetzen.

Das Land zieht gestaffelte Fahrverbote in Betracht:

- so bald wie möglich, spätestens jedoch ab 2008, für ganz alte Dieselfahrzeuge (EURO 0 und älter) in Gebieten mit hoher Feinstaubbelastung; Ausnahmen für Fahrzeuge mit nachgerüstetem Partikelfilter oder einer im Ergebnis gleichwertigen Technik;
- ab 2010 für alle Kfz (Diesel und Benziner), die lediglich die Abgasnormen EURO 1 und älter einhalten;
- ab 2012 für alle Kfz der Abgasnorm EURO 2 und älter.

Diese frühzeitige Ankündigung der Fahrverbote lässt Betroffenen Zeit, sich darauf einzurichten und möglicherweise auch stark emittierende Fahrzeuge durch neue abgasarme Fahrzeuge zu ersetzen.

Kurzzeitige Fahrverbote an Tagen mit hohen Feinstaubbelastungen („immissionsabhängige Fahrverbote“) werden dagegen nicht als geeignet angesehen, da Aufwand und Nutzen in keinem angemessenen Verhältnis stehen und sie daher kaum umsetzbar sind.

9. Nachdrücklicher Einsatz beim Bund dafür, dass der erforderliche rechtliche Rahmen für dauerhafte Verkehrsverbote mit Vorteilen für Nutzer schadstoffarmer Fahrzeuge rechtzeitig geschaffen wird. Hierzu gehören die rechtlichen Voraussetzungen zur Kennzeichnung der Fahrzeuge mit entsprechenden Plaketten und ein geeignetes Verkehrszeichen für selektive Fahrverbote.

Zu 9.:

In der Verkehrsministerkonferenz am 6./7. April 2005 hat sich Baden-Württemberg für folgenden Beschluss eingesetzt, der mit Mehrheit verabschiedet wurde:

„Die Verkehrsministerkonferenz bittet die Bundesregierung, eine Rechtsverordnung nach § 40 Abs. 3 Bundes-Immissionsschutzgesetz vorzulegen, mit der die Kriterien und die amtliche Kennzeichnung von Fahrzeugen mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung festgelegt und die Voraussetzungen für eine pragmatische Umsetzung von Benutzervorteilen in den Luftreinhalteplänen geschaffen werden. In diesem Zusammenhang ist ein neues Verkehrszeichen in Anlehnung an das Verkehrszeichen 270 StVO (SMOG) zu schaffen. Dadurch soll den Kommunen ermöglicht werden, in außergewöhnlichen Belastungssituationen und nach einer angemessenen Übergangsfrist Fahrbeschränkungen für nicht schadstoffarme Fahrzeuge aussprechen zu können (Nutzer-Vorteilskonzept).“

Baden-Württemberg unterstützt aktuell den Antrag des Landes Berlin für eine Entschließung des Bundesrats (Bundesratsdrucksache 144/05), die diesem Anliegen Rechnung trägt.

10. Gemeinsam mit den Verkehrsverbänden ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang Vorzugstarife bei ungünstigen Wetterlagen eingeführt werden können, um durch einen Umstieg auf den ÖPNV Verkehrsreduzierungen zu erzielen.

Zu 10.:

Die Prüfung der Möglichkeiten, besondere Tarife im öffentlichen Personennahverkehr für die Fälle einzuführen, bei denen eine außergewöhnliche Umweltsituation, wie z. B. Sommersmog oder eine hohe Feinstaubbelastung, ein Ausweichen vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr ratsam erscheinen lässt, war Gegenstand einer Besprechung aller Verkehrsverbände des Landes am 6. April 2005 in Mannheim und der auf Bundesebene bestehenden „Verkehrsverbund- und Aufgabenträgerorganisationen“ des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen VDV am 8. April 2005 in Stuttgart.

Die Verkehrsverbände stehen der Einführung derartiger Spontantarife eher skeptisch gegenüber. Eine Einführung sei bisher an den erheblichen Umsetzungsproblemen einer solchen Maßnahme gescheitert. So müsse beispielsweise eindeutig klargestellt und allgemein bekannt gemacht werden, in welchem Zeitraum die Vergünstigung gelte, um einem möglichen Missbrauch entgegenzuwirken. Die Verkehrsverbände befürchten zudem ein erhebliches Vermittlungsproblem derartiger Spontantarife gegenüber ihren wichtigsten Fahrgästen, den Besitzern von Dauerfahrausweisen. Auch würden die Bemühungen der Verbände konterkariert, einen möglichst hohen Anteil an Dauerkunden zu erreichen.

Die Verkehrsverbände haben aber zugesichert, ihre Informations- und Marketinganstrengungen auszuweiten und den Aspekt der umweltfreundlichen Mobilität dabei verstärkt zu thematisieren, um auf diese Weise in der aktuellen Situation einen Umstieg von möglichst vielen Fahrgästen vom motorisierten Individualverkehr zum ÖPNV zu erreichen.

Das Ministerium für Umwelt und Verkehr teilt die Auffassung der Verbände und begrüßt ihre Bemühungen zur verstärkten Information und Werbung für den ÖPNV.

11. Es ist dafür Sorge zu tragen, dass erforderliche Maßnahmen auch auf den übrigen Ebenen (EU, Bund, Kommunen) ergriffen werden. Die Kommunen können insbesondere durch Maßnahmen der Verkehrslenkung so-

wie durch Ausrüstung der städtischen Fuhrparks mit schadstoffarmen Fahrzeugen zur Lösung der Probleme beitragen.

Zu 11.:

Da das Land allein es nicht schaffen wird, die neuen Grenzwerte einzuhalten, sondern Maßnahmen auf allen Ebenen benötigt werden, wird es darauf drängen, dass EU, Bund und Kommunen ebenfalls die notwendigen Maßnahmen in ihrem jeweiligen Bereich ergreifen. Den Kommunen kommt bei lokalen Maßnahmen aufgrund ihrer Zuständigkeit als Straßenverkehrsbehörde vor allem bei Verkehrslenkung und Verkehrsverflüssigung zur Vermeidung von Staus eine besondere Rolle zu. Für diese Maßnahmen ist nicht zwingend ein Luftreinhalte- und Aktionsplan erforderlich.

In Vertretung

Dr. Birn

Ministerialdirektor