

## **Antrag**

**der Fraktion der FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Umweltministeriums**

### **Auswirkungen von Luftreinhalteplänen in der Region Stuttgart**

Antrag

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

1. wie viele Kraftfahrzeuge von Fahrverboten betroffen sind, unterteilt nach den Bewohnern der Umweltzonen und des Umlands, und ob abschätzbar ist, welche Auswirkungen sich hieraus für die Frequentierung des öffentlichen Personennahverkehrs ergeben;
2. ob sie Kenntnis davon hat, inwieweit Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Umweltzonen das Umland in der Summe stärker belasten, als Erfolge in den Umweltzonen erzielt werden, etwa durch Umwege, die von Autofahrern ohne Feinstaubplakette in Kauf genommen werden müssten;
3. welche Rolle der Verband Region Stuttgart bzw. die betroffenen Umlandgemeinden im Zusammenhang mit der Koordination der einzelnen Luftreinhaltepläne spielen;
4. inwieweit gewährleistet wird, dass keine Insellösungen auf engstem Raum entstehen, die die Bürger letztlich nur verwirren und unverhältnismäßig hohe Kosten erzeugen;
5. ob eine lückenlose Beschilderung der Ein- und Ausfallstraßen der jeweiligen Städte vorgesehen ist bzw. wie Umweltzonen gekennzeichnet werden, um Klarheit zu schaffen, welche Bereiche befahren werden dürfen und welche ggf. nicht;

6. ob generelle Ausnahmen von Fahrverboten, z. B. bei der Zufahrt zu den Kliniken oder auch zu Gewerbegebieten, bestehen;
7. wie eine wirksame Kontrolle der Luftreinhaltemaßnahmen erfolgen kann und welche Kosten eine solche Kontrolle verursachen würde;
8. ob für ortsfremde Autofahrer an Zufahrtsstraßen verkehrlich günstig Hinweise auf Umweltzonen gegeben werden und Möglichkeiten zum Plakettenkauf bzw. Wendemöglichkeiten geschaffen werden;
9. wie die Verkehrsteilnehmer von dem Inkrafttreten und den unterschiedlichen Maßnahmen bzw. Wirkungen der Umweltzonen informiert werden, um einen reibungslosen Ablauf zu garantieren;
10. ob vor dem Hintergrund, dass notwendige Vorgaben zur Nachrüstung von Fahrzeugen mit Filteranlagen seitens des Bundesministeriums für Umwelt bis heute fehlen, der Termin 1. Juli 2007 als Starttermin für die Umweltzonen zu halten ist bzw. ob Ausnahmeregelungen für bestimmte Bereiche, wie z. B. für den Tourismus oder für das Handwerk, vorgesehen sind.

27. 03. 2007

Dr. Noll, Ehret  
und Fraktion

#### Begründung

Viele Städte und Gemeinden in der Region Stuttgart werden von geänderten Verkehrsbedingungen durch die Umweltzonen einzelner Kommunen beeinflusst und von den Auswirkungen betroffen sein. Die Maßnahmen zur Luftreinhaltung nehmen also Einfluss auf den Verkehr in den Regionen der Umweltzonen.

Aus Sicht der Antragssteller ist es zwingend, dass, wie bei Verkehrsplanungen üblich, derartige Maßnahmen nur in Zusammenarbeit aller Betroffenen ergriffen werden sollten. Eine Reduzierung der Feinstaubbelastung in den Umweltzonen auf Kosten einer unverhältnismäßigen Erhöhung der Umweltbelastung der angrenzenden Regionen wäre insgesamt wenig sinnvoll.

Gemeinden im Umland der Umweltzonen weisen bereits heute Grenzwertüberschreitungen bei Schadstoffen auf. Durch Verkehrsumlenkungen infolge von Entscheidungen in Nachbargemeinden werden diese Belastungen zunehmen. Diese Gemeinden könnten dann ebenfalls gezwungen sein, Luftreinhaltemaßnahmen zu ergreifen.

Es ist zu fragen, ob Umweltzonen in ihrer derzeitig geplanten Form ohne lückenlose Kennzeichnung praktikabel und durchsetzbar sind. Ohne umfassende Kontrollen wäre auch der Sinn und Nutzen der Umweltzonen und der damit verbundenen Kosten in Frage gestellt.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 16. April 2007 Nr. 43-8826.12/192 nimmt das Umweltministerium im Einvernehmen mit dem Innenministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

- 1. wie viele Kraftfahrzeuge von Fahrverboten betroffen sind, unterteilt nach den Bewohnern der Umweltzonen und des Umlands, und ob abschätzbar ist, welche Auswirkungen sich hieraus für die Frequentierung des öffentlichen Personennahverkehrs ergeben;*
- 2. ob sie Kenntnis davon hat, inwieweit Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Umweltzonen das Umland in der Summe stärker belasten, als Erfolge in den Umweltzonen erzielt werden, etwa durch Umwege, die von Autofahrern ohne Feinstaubplakette in Kauf genommen werden müssten;*

Die Kennzeichnungsverordnung soll, wie vom Bundesumweltministerium und -verkehrsministerium angekündigt wurde, so geändert werden, dass auch Otto-Fahrzeuge mit einem US-Kat eine Plakette erhalten. Von den Fahrverboten sind damit in Stuttgart ca. 18.000 von rund 345.000 zugelassenen Fahrzeugen betroffen. Hinzu kommen fünfmal so viele Fahrzeuge in den benachbarten Landkreisen, sodass in der Region Stuttgart rund 100.000 Fahrzeuge betroffen sind. Wenn die anstehenden Fahrverbote, wie es die derzeit geltende Kennzeichnungsverordnung vorsieht, auch Otto-Fahrzeuge mit einem US-Kat betreffen würden, wären in Stuttgart rund 53.700 Fahrzeuge, in der Region Stuttgart rund 300.000 Fahrzeuge betroffen.

Es wird erwartet, dass von den Fahrverboten vor allem ein Impuls zur Nachrüstung von Altfahrzeugen und zu einer beschleunigten Erneuerung der Fahrzeugflotte, z. B. durch Vorziehen ohnehin geplanter Neukäufe, ausgehen. Wenn diese Erwartungen eintreffen, so ist mit keiner spürbaren Verminderung des Verkehrs in den Fahrverbotszonen und auch nur eingeschränkt mit Ausweichverhalten oder mit Verlagerungen von Fahrten auf den öffentlichen Personennahverkehr zu rechnen. Nachrüstungen von Altfahrzeugen und eine beschleunigte Flottenerneuerung werden auch positive Auswirkungen auf die Städte und Gemeinden im Umfeld von Fahrverbotszonen haben.

- 3. welche Rolle der Verband Region Stuttgart bzw. die betroffenen Umlandgemeinden im Zusammenhang mit der Koordination der einzelnen Luftreinhaltepläne spielen;*

Die Erarbeitung des Luftreinhalte- und Aktionsplans für Stuttgart wurde auch wegen der Pilotfunktion des Planes im Land durch eine Arbeitsgruppe begleitet, in der auch der Verband Region Stuttgart vertreten war. Für jeden Luftreinhalte- und Aktionsplan wird in der Entwurfsphase eine Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt, sodass auch dem Verband Region Stuttgart und den betroffenen Umlandgemeinden Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben ist.

- 4. inwieweit gewährleistet wird, dass keine Insellösungen auf engstem Raum entstehen, die die Bürger letztlich nur verwirren und unverhältnismäßig hohe Kosten erzeugen;*

In der Region Stuttgart, die 179 Städte und Gemeinden umfasst, wurden für vier Orte, Stuttgart, Leonberg, Ludwigsburg und Pleidelsheim, Luftreinhalte- und Aktionspläne verabschiedet. Ein weiterer Plan wird zurzeit für Herrenberg erarbeitet. Die Pläne sind, angepasst auf die jeweiligen lokalen Gegebenheiten, inhaltlich aufeinander abgestimmt. Insbesondere sind die in den Plänen enthaltenen zeitlich gestuften Fahrverbote landesweit aufeinander abgestimmt (siehe Nr. I. 4. der Drucksache 14/785).

5. *ob eine lückenlose Beschilderung der Ein- und Ausfallstraßen der jeweiligen Städte vorgesehen ist bzw. wie Umweltzonen gekennzeichnet werden, um Klarheit zu schaffen, welche Bereiche befahren werden dürfen und welche ggf. nicht;*

Die zuständigen Straßenverkehrsbehörden beschränken oder verbieten den Kraftfahrzeugverkehr gemäß § 40 Abs. 1 Satz 1 BImSchG nach Maßgabe der straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften, soweit ein Luftreinhalte- oder Aktionsplan nach § 47 Abs. 1 oder 2 BImSchG dies vorsieht. Die Straßenverkehrsbehörden ordnen die räumliche Abgrenzung von Verkehrsverbotszonen durch die Verkehrszeichen 270.1 und 270.2 StVO („Beginn“ und „Ende eines Verkehrsverbots zur Verminderung schädlicher Luftverunreinigungen in einer Zone“) an. Die Beschilderung erfolgt an allen für den Kraftfahrzeugverkehr zugelassenen Straßen rund um eine Verbotszone. An den Autobahnanschlussstellen erfolgt eine Vorankündigung auf die Verbotszone.

6. *ob generelle Ausnahmen von Fahrverboten, z. B. bei der Zufahrt zu den Kliniken oder auch zu Gewerbegebieten, bestehen;*

Die geplanten Fahrverbote lehnen sich strikt an die Einstufung der Fahrzeuge in die Schadstoffgruppen der Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) an. Dies ist erforderlich, um innerhalb des Landes, aber auch deutschlandweit ein harmonisiertes Vorgehen sicherzustellen. In Anhang 3 der 35. BImSchV wird eine Reihe von Fahrzeuggruppen wie mobile Maschinen und Geräte oder auch Krankenwagen und Arztwagen generell von Fahrverboten ausgenommen. Sollten weitere Fahrzeuggruppen generell von Fahrverboten ausgenommen werden, so müsste auch dies in der Kennzeichnungsverordnung geregelt werden. Daneben können nach § 1 Abs. 2 der 35. BImSchV Ausnahmen für Fahrten zu und von bestimmten Einrichtungen erteilt werden, soweit beispielsweise unaufschiebbare Interessen Einzelner dies erfordern. Hierüber kann in unaufschiebbaren Fällen auch die Polizei entscheiden.

7. *wie eine wirksame Kontrolle der Luftreinhaltemaßnahmen erfolgen kann und welche Kosten eine solche Kontrolle verursachen würde;*

Die Polizei wird die Einhaltung der Fahrverbote im Rahmen ihrer ganzheitlich angelegten Verkehrskontrollen überwachen. Sie konzentriert sich hierbei auf Verstöße, welche die Verkehrssicherheit beeinträchtigen und kann die Überwachung der Fahrverbote nur ergänzend durchführen. Punktuell sind aber gezielte Kontrollaktionen denkbar, um die Beachtung von Fahrverboten zu überwachen. Hinsichtlich der entstehenden Kosten kann daher keine Aussage getroffen werden.

8. *ob für ortsfremde Autofahrer an Zufahrtsstraßen verkehrlich günstig Hinweise auf Umweltzonen gegeben werden und Möglichkeiten zum Plakettenkauf bzw. Wendemöglichkeiten geschaffen werden;*

Eine Vorankündigung auf die Verkehrsverbotszonen erfolgt auf den Bundesautobahnen an den jeweiligen Anschlussstellen, im nachgeordneten Netz an den Verkehrsknotenpunkten, an denen Zufahrtsstraßen zu Verkehrsverbotszonen abzweigen. Die Zufahrten zu P+R-Plätzen an den Zonengrenzen werden offen gehalten, damit ein reibungsloser Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel sichergestellt ist. Darüber hinaus sollen auswärtige Gäste durch die Aufnahme von Informationen über Umweltzonen in die Internetangebote und die Hotelbuchungssysteme bereits im Vorfeld der Reise informiert werden. Dort könnten auch Hinweise über den Plakettenwerb aufgenommen werden. Sofern die Gäste aus dem Inland anreisen und nicht bereits vor Antritt der Reise eine Plakette erworben haben, ist ein Erwerb bei den Kraftfahrzeug-Zulassungsstellen, den AU-Werkstätten und bei den Technischen Überwachungsvereinen wie TÜV, Dekra und GTÜ auch kurzfristig möglich. Es ist davon auszugehen, dass im Laufe des nächsten Jahres viele Fahrzeuge

bereits in ihrem Bundesland mit einer Plakette ausgestattet werden. Für die Plakettenvergabe an Ausländer haben wir das Bundesumweltministerium bereits gebeten, über die bestehenden Möglichkeiten hinaus eine pragmatische Lösung, etwa durch eine Erwerbsmöglichkeit direkt an der Grenze oder etwa ein Verkauf durch ausländische Automobilclubs, zu prüfen.

*9. wie die Verkehrsteilnehmer von dem Inkrafttreten und den unterschiedlichen Maßnahmen bzw. Wirkungen der Umweltzonen informiert werden, um einen reibungslosen Ablauf zu garantieren;*

Entsprechende Informationen werden über die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Landes und der Kommunen weitergegeben. Als Beispiel wird auf die Initiative der Stadt Stuttgart „Stuttgart atmet auf“ verwiesen.

*10. ob vor dem Hintergrund, dass notwendige Vorgaben zur Nachrüstung von Fahrzeugen mit Filteranlagen seitens des Bundesministeriums für Umwelt bis heute fehlen, der Termin 1. Juli 2007 als Starttermin für die Umweltzonen zu halten ist bzw. ob Ausnahmeregelungen für bestimmte Bereiche, wie z. B. für den Tourismus oder für das Handwerk, vorgesehen sind.*

Zum Zeitpunkt der Verabschiedung der Luftreinhalte- und Aktionspläne war nicht absehbar, dass die Bundesregierung die bundesrechtlichen Anforderungen an nachzurüstende Partikelminderungssysteme von Euro 1-Diesel-Pkw und Nutzfahrzeugen, für die eine Änderung der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) erforderlich ist, sowie eine darauf aufbauende Anpassung der Kennzeichnungsverordnung zur Höherstufung nachgerüsteter Fahrzeuge, so zögerlich auf den Weg bringen würde. Auch muss die Kennzeichnungsverordnung noch geändert werden, damit wie angekündigt auch Otto-Fahrzeuge mit einem US-Kat eine Plakette erhalten und nicht von den Fahrverboten betroffen sind. Eine Umsetzung der Fahrverbote zum 1. Juli wäre daher nur bei Erteilung einer sehr großen Zahl von Ausnahmen möglich gewesen. Das Umweltministerium hat sich daher in Abstimmung mit den Kommunalen Landesverbänden entschlossen, den Starttermin bis zum Vorliegen der noch ausstehenden bundesrechtlichen Regelungen zu verschieben. Nach dem vom Bund hierfür bekannt gegebenen Zeitplan wird als neuer Starttermin der 1. Januar 2008 angestrebt.

Gönner

Umweltministerin