

## **Antrag**

**der Fraktion der AfD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Umweltzonen abschaffen und blaue Plakette nicht einführen**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,

die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. inwieweit ihr die aktuelle Studie des Fraunhofer Instituts zu den Umweltzonen zur Kenntnis gelangt ist, die im Auftrag der Ulmer Industrie- und Handelskammer (IHK) erstellt wurde und zu dem wissenschaftlichen Ergebnis kommt, dass Umweltzonen sowohl in den Bereichen Feinstaub als auch Stickstoffdioxid unnütz sind;
2. welche Schlüsse sie daraus zu ziehen gedenkt;
3. inwiefern ihr bewusst ist, dass Umweltzonen bisher keinen nachweisbaren Beitrag zur Verminderung der Feinstaubwerte leisten;
4. ob sie die Auffassung teilt, dass die Tatsache, dass sich die Plakettenregelung in Umweltzonen nur am Feinstaubausstoß der Fahrzeuge orientiert und für andere Schadstoffe somit die Regelungen nicht angewendet werden können, wodurch die derzeit gültige Plakettenregelung der Umweltzonen bei Stickstoffdioxid zu einem höheren Ausstoß führt;
5. bis wann sie bereit ist, sich konzeptionell mit dem größten Schadstoffminderungspotenzial, der Verbesserung des Verkehrsflusses mittels einer verbesserten und ideologiefreien Infrastrukturpolitik zu widmen, eingedenk der Tatsache, dass bei flüssigem Verkehr der Stickstoffdioxidausstoß je nach Straßentyp und Geschwindigkeit um 29 bis 55 Prozent geringer ist als bei „Stop and Go“;

## II.

1. die Umweltzonen in Baden-Württemberg aufgrund wissenschaftlich erwiesener Nutzlosigkeit und unverhältnismäßigen bürokratischen Aufwands aufzuheben;
2. die sogenannte „grüne, gelbe und rote Plakette“ umgehend abzuschaffen;
3. von der allfällig geplanten Einführung der sogenannten „blauen Plakette“ und weiterem bürokratischen Aktionismus Abstand zu nehmen.

25. 11. 2016

Dr. Meuthen, Baron  
und Fraktion

### Begründung

Selbst modernste Dieselfahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge der Abgasnorm Euro fünf beziehungsweise Euro V (grüne Plakette) stoßen zwar weniger Feinstaub, allerdings bedeutend mehr Stickstoffdioxid aus als ältere mit roter Plakette. Zufahrtsbeschränkungen bewirken daher einen Zuwachs des Stickstoffdioxidausstoßes von bis zu zwei Prozent. Und auch die Nachrüstung eines Partikelfilters wirkt kontraproduktiv. Dadurch erhalten vornehmlich ältere Diesel-Fahrzeuge zwar eine gelbe oder grüne Plakette. Dies aber nur zum Preis eines erhöhten Stickstoffdioxidausstoßes. Es besteht offenbar ein Zielkonflikt: Eine Reduzierung des Feinstaubausstoßes ist derzeit nur durch eine Erhöhung des Stickstoffdioxidausstoßes zu erkaufen. Durch die blaue Plakette und das damit verbundene Einfahrverbot für zahlreiche Autos würden sowohl Einzelhändler als auch Handwerker stark belastet werden. Eine Umstellung auf benzin- oder elektrobetriebene Fahrzeuge dürfte für Handwerk und Einzelhandel beispielsweise aufgrund von Sonderaufbauten nur schwer möglich sein. Darüber hinaus dürfte die Plakette sowie weitere Verbotsstufen und Plaketten letztlich zu weniger Besuchern in den Städten und zu einer Konsumverlagerung ins Internet führen, wodurch der Einzelhandel in Innenstädten weiter geschwächt würde.

### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 10. Januar 2017 Nr. 4-0141.5/230 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. *inwieweit ihr die aktuelle Studie des Fraunhofer Instituts zu den Umweltzonen zur Kenntnis gelangt ist, die im Auftrag der Ulmer Industrie- und Handelskammer (IHK) erstellt wurde und zu dem wissenschaftlichen Ergebnis kommt, dass Umweltzonen sowohl in den Bereichen Feinstaub als auch Stickstoffdioxid unnütz sind;*
2. *welche Schlüsse sie daraus zu ziehen gedenkt;*

---

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

*3. inwiefern ihr bewusst ist, dass Umweltzonen bisher keinen nachweisbaren Beitrag zur Verminderung der Feinstaubwerte leisten;*

Zu I. 1., I. 2. und I. 3.:

Die Fragen 1., 2. und 3. werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Ministerium für Verkehr geht davon aus, dass auf Studien Bezug genommen wird, die das Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme Dresden im Auftrag der IHK Ulm in den Jahren 2007/2008 und 2010 erstellt hat. Neuere Untersuchungen sind nicht bekannt.

Fahrzeuge mit hohen Abgasemissionen werden aus Umweltzonen ausgeschlossen und dadurch gleichzeitig der Anreiz erhöht, Fahrzeuge des neuesten technischen Standards der Abgasminderung einzusetzen, was beschleunigend auf die Erneuerung der Fahrzeugflotte wirkt. Die Wirkung einer Umweltzone hängt dabei von einer Vielzahl von Faktoren ab, z. B. dem jeweiligen Fahrzeugbestand, der Größe der Umweltzone, dem Zeitpunkt der Anordnung der Umweltzone, möglichen Alternativerouten etc. Sie wird daher für jede Umweltzone im Rahmen der Luftreinhalteplanung im Auftrag des Landes detailliert untersucht und bewertet. Gleiches gilt für die Ausdehnung bestehender Umweltzonen und deren Verschärfung.

Umweltzonen leisten einen Beitrag zur Minderung der Luftbelastung mit Feinstaub PM10 in vielen Städten. Dies zeigen insbesondere die Entwicklungen der Messwerte an den straßennahen Messstellen des Landes: 2006 gab es in Baden-Württemberg noch mehr als 20 Stationen mit Überschreitungen der maximal zulässigen 35 Tage mit mehr als 50 µg/m<sup>3</sup> Feinstaub PM10. Seit 2014 wird dieser Wert lediglich an der Station Stuttgart Am Neckartor überschritten. Im Jahr 2012 konnte z. B. die Wirkung der Ausweitung der Umweltzone Ulm auf die B 10 gutachterlich belegt werden.

*4. ob sie die Auffassung teilt, dass die Tatsache, dass sich die Plakettenregelung in Umweltzonen nur am Feinstaubausstoß der Fahrzeuge orientiert und für andere Schadstoffe somit die Regelungen nicht angewendet werden können, wodurch die derzeit gültige Plakettenregelung der Umweltzonen bei Stickstoffdioxid zu einem höheren Ausstoß führt;*

Zu I. 4.:

Am 10. Oktober 2006 trat die 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (35. BImSchV) in Kraft. Darin ist die Zuordnung von Kraftfahrzeugen zu vier Schadstoffgruppen geregelt, die mit verschiedenen Plaketten gekennzeichnet werden (keine, rote, gelbe, grüne Plakette). Die Zuordnung zu den Schadstoffgruppen erfolgt grundsätzlich anhand der Euro-Normen, d. h. der zulässigen Schadstoffmengen im Abgas von Fahrzeugen. Dabei stand in den vergangenen Jahren vor allem die Minderung der Partikel-Emissionen im Vordergrund. Aktuell bestehen zwischen der für neue Fahrzeugmodelle seit 2009 geltenden Euro 5-Norm und der seit 2014 geltenden Norm Euro 6 hinsichtlich der zulässigen Partikel-Emissionen kaum bzw. keine Unterschiede. Anders jedoch bei den zulässigen Emissionen von Stickstoffoxiden von Diesel-Pkw. Und auch im Vergleich der zulässigen Stickstoffoxid-Emissionen von Diesel-Pkw mit Pkw mit Otto-Motor. Vor diesem Hintergrund wurde mit den Umweltzonen zunächst vorrangig auf Feinstaub abgestellt. Inzwischen ist die größere Herausforderung jedoch die Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid.

Da die bestehenden Regelungen der 35. BImSchV keine Unterscheidung von Fahrzeugen ab Euro 4 ermöglicht, wird dringend eine Weiterentwicklung benötigt. Entsprechende Änderungen liegen in der Zuständigkeit des Bundes. Die Landesregierung setzt sich für eine Fortschreibung der 35. BImSchV und die Schaffung einer neuen Plakette ein, welche eine weitere Differenzierung anhand des Emissionsverhaltens der Fahrzeuge ermöglicht. Diese Plakette soll bei Diesel-Fahrzeugen mit allerneuester Abgasminderungstechnik der Euro-Norm 6/VI gelten, bei Otto-Fahrzeugen ab Euro 3. Es stünden dann die nötigen Werkzeuge zur Verfügung, um bei Bedarf bestehende Umweltzonen fortzuschreiben. Gerade im Vergleich mit

anderen, derzeit öffentlich diskutierten Vorschlägen zur generellen Einschränkung der Einfahrt in Umweltzonen oder temporären, streckenbezogenen Fahrverboten überwiegen die Vorteile der Schaffung einer neuen Plakette.

*5. bis wann sie bereit ist, sich konzeptionell mit dem größten Schadstoffminderungspotenzial, der Verbesserung des Verkehrsflusses mittels einer verbesserten und ideologiefernen Infrastrukturpolitik zu widmen, eingedenk der Tatsache, dass bei flüssigem Verkehr der Stickstoffdioxidausstoß je nach Straßentyp und Geschwindigkeit um 29 bis 55 Prozent geringer ist als bei „Stop and Go“;*

Zu I. 5.:

Die positive Wirkung eines stetigen Verkehrsflusses im Vergleich mit „Stop and Go“- oder Stausituationen auf die Emission von Luftschadstoffen ist der Landesregierung bekannt und wird seit Jahren im Sinne der Luftreinhaltung angewandt. Beispielhaft sei auf die Einführung von Tempo 40 auf der Hohenheimer Straße in Stuttgart verwiesen. Begleitet wurde die Einführung am 20. Dezember 2012 durch eine Einschränkung der Halte- und Parkmöglichkeiten auf dem rechten Fahrstreifen und die Koordinierung der Lichtsignalanlagen auf der gesamten Tempo 40 Strecke. Erreicht wurden die bestmögliche Verkehrsverstetigung und eine beachtliche Minderung der Schadstoffbelastung. Im Ergebnis konnten beim Stickstoffdioxid der Jahresmittelwert von 2012 auf 2013 um  $11 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und die Anzahl der Überschreitungsstunden mit mehr als  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  von 196 auf 21 Stunden im Jahr reduziert werden.

Auch Maßnahmen des Straßenbaus können zu einer Entlastung der Luftschadstoffbelastungen in bestimmten straßennahen Bereichen beitragen. Daher bezieht das Land den Aspekt der Luftreinhaltung neben anderen wichtigen Aspekten in die Priorisierung der Straßenbauprojekte ein.

II.

*1. die Umweltzonen in Baden-Württemberg aufgrund wissenschaftlich erwiesener Nutzlosigkeit und unverhältnismäßigen bürokratischen Aufwands aufzuheben;*

Zu II. 1.:

Die Landesregierung plant derzeit keine Aufhebung von Umweltzonen. Zur Begründung wird auf die Ausführungen unter I., 1. bis 3. verwiesen.

*2. die sogenannte „grüne, gelbe und rote Plakette“ umgehend abzuschaffen;*

Zu II. 2.:

Änderungen der 35. BImSchV („Plakettenverordnung“) obliegen der Bundesregierung als Ordnungsgeber. Eine Abschaffung der 35. BImSchV ist derzeit weder absehbar, noch wird diese von der Landesregierung als zielführend erachtet.

*3. von der allfällig geplanten Einführung der sogenannten „blauen Plakette“ und weiterem bürokratischen Aktionismus Abstand zu nehmen.*

Zu II. 3.:

Um den Grenzwert für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid auch in verkehrsnahen Bereichen schnellstmöglich einhalten zu können, sind Umweltzonen mit Nutzervorteilen für besonders schadstoffarme Fahrzeuge, die durch eine „blaue“ Plakette gekennzeichnet werden, hilfreich. Sie sollten nach Auffassung des Landes anderen öffentlich diskutierten Vorschlägen zu Verkehrsbeschränkungen vorgezogen werden. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter I., 4. verwiesen.

Hermann  
Minister für Verkehr