

Antrag

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

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge in Stuttgart

Antrag

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

1. aus welchen Gründen an Tagen des Feinstaubalarms Diesel-Fahrzeuge der Norm EURO 5 von den Fahrverboten umfasst sind, obwohl es zwischen Euro 5 und Euro 6 keine Unterschiede in den Partikelgrenzwerten und -emissionen gibt (vgl. Landtagsdrucksache 15/7030);
2. welche Ausnahme- und Übergangsregelungen geplant sind, insbesondere im Hinblick auf behinderte Menschen, Reisebusunternehmen, öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrdienste (z. B. behinderte Schülerinnen und Schüler, Krankentransporte), Ärztinnen und Ärzte (Hausbesuche), Taxiunternehmen sowie Gewerbetreibende;
3. sofern für Taxiunternehmen keine Ausnahmen vorgesehen sind, wie sie dies vor dem Hintergrund der bestehenden Beförderungspflicht sowie dem Grundrecht nach Artikel 14 Grundgesetz (GG) (Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb) bewertet;
4. wie sie die Wertminderung und Nutzungseinschränkung bzw. -verbot der teilweise noch sehr jungen Euro-5-Gebrauchtfahrzeuge infolge der Fahrverbote sowie Diskussion um Stuttgart als blaue Umweltzone (ganzjähriges Fahrverbot für Euro-5-Diesel) rechtfertigt;
5. nachdem sie die Einführung einer blauen Umweltzone mit ganzjährigen Fahrverboten für Dieselfahrzeuge bis Euro 5 ab dem Jahr 2020 mit der Verknüpfung versieht, dass dann rund 80 Prozent der Fahrzeuge Euro 6 erfüllen würden, welchen Minderungseffekt sie dann von dem Ausschluss der noch höchstens einen Anteil von 20 Prozent umfassenden zugelassenen Euro-5-Fahrzeuge erwartet;

6. innerhalb welchen Zeitraums sie davon ausgeht, dass nahezu alle verkehrenden Fahrzeuge Euro 6 erfüllen;
7. welche Folgen sie bei einem Verkauf von Euro-5-Bussen, die mit der Busförderung des Landes angeschafft und noch im planmäßigen Nutzungszeitraum sind und jetzt vor dem Hintergrund der Fahrverbote verkauft werden, im Hinblick auf die seinerzeit gewährte Landesförderung sieht;
8. von welchem Austausch- und Investitionsvolumen sie im Bereich der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) ausgeht, mit Darstellung, um welches Investitionsvolumen es sich handelt sowie der jeweiligen Fahrzeugalter;
9. wie sie die hierdurch ausgelöste Bugwellenproblematik auch im Hinblick auf die ansonsten erfolgenden sukzessiven Austausche und somit Berücksichtigung des technologischen Fortschritts sowie der Bildung von Kostenblöcken bewertet;
10. mit welcher Beschilderung die unter Ziffer 1 genannten Fahrverbote erfolgen sollen sowie von welchen Kosten hierfür (Anschaffung und Betrieb) sie ausgeht;
11. wie die Vollzugskontrolle gestaltet werden soll sowie welcher personelle Aufwand hierfür entsteht;
12. ob sie eine automatisierte Fahrzeugidentifizierung mittels Kennzeichenerkennung plant;
13. welche Erkenntnisse ihr über die Entwicklung der wesentlichen Luftschadstoffkonzentrationen in Stuttgart über die letzten 40 Jahre hinweg vorliegen.

21.03.2017

Haußmann, Dr. Rülke, Dr. Timm Kern, Dr. Goll, Glück, Reich-Gutjahr,
Dr. Schweickert, Hoher, Weinmann, Dr. Bullinger, Keck, Dr. Aden FDP/DVP

Begründung

Die von der Landesregierung in Aussicht gestellten Fahrverbote ab dem Jahr 2018 für Dieselfahrzeuge bis einschließlich der Abgasnorm Euro 5 wirft eine Vielzahl von Fragestellungen auf, von denen einige mit diesem Antrag aufgegriffen werden.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 25. April 2017 Nr. 4-0141.5/245 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit 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. aus welchen Gründen an Tagen des Feinstaubalarms Diesel-Fahrzeuge der Norm Euro 5 von den Fahrverboten umfasst sind, obwohl es zwischen Euro 5 und Euro 6 keine Unterschiede in den Partikelgrenzwerten und -emissionen gibt (vgl. Landtagsdrucksache 15/7030);

Feinstaubalarm wird von der Landeshauptstadt Stuttgart ausgelöst, wenn der Deutsche Wetterdienst für Stuttgart eine Wettersituation mit stark eingeschränktem Austauschvermögen der unteren Luftschicht vorhersagt. An diesen Tagen reichern sich alle Schadstoffe an, d. h. es kommt zu erhöhten Konzentrationen an Feinstaub PM10, aber auch zu erhöhten Konzentrationen von Stickstoffdioxid (NO₂).

Die geplanten temporären, streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen zielen vorrangig auf eine Reduzierung der Stickstoffoxid (NO_x)-Emissionen ab. Bei den realen NO_x-Emissionen liegt die Fahrzeugflotte der Euro 6-Diesel-Pkw im Durchschnitt niedriger als die der Euro 5-Diesel-Pkw. Außerdem kommen zunehmend bessere Euro 6-Diesel-Pkw auf den Markt, welche den NO_x-Emissionsgrenzwert auch im realen Straßenverkehr einhalten. In der Summe werden die NO_x-Emissionen des Straßenverkehrs mit den Verkehrsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge bis einschließlich Euro 5/V deutlich reduziert, sodass sich die Stickstoffdioxid (NO₂)-Belastung in der Umgebungsluft (Immissionen) deutlich verringern lässt.

Die Wirkung zur Reduzierung der Feinstaub PM10-Immissionen ist etwas geringer. Maßgeblicher Faktor ist hierbei, dass die Verkehrsbeschränkungen ab 2018 zu einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens und dadurch zu einer Verringerung von Aufwirbelung und Abrieb (Bremsen, Reifen, Straßenbelag) von Feinstaub PM10 beitragen, welches die Hauptquelle der zu hohen Feinstaubbelastung ist.

2. welche Ausnahme- und Übergangsregelungen geplant sind, insbesondere im Hinblick auf behinderte Menschen, Reisebusunternehmen, öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Fahrdienste (z. B. behinderte Schülerinnen und Schüler, Krankentransporte), Ärztinnen und Ärzte (Hausbesuche), Taxiunternehmen sowie Gewerbetreibende;

3. sofern für Taxiunternehmen keine Ausnahmen vorgesehen sind, wie sie dies vor dem Hintergrund der bestehenden Beförderungspflicht sowie dem Grundrecht nach Artikel 14 Grundgesetz (GG) (Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb) bewertet;

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

Ausnahmen von den geplanten temporären, streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen sind für den Lieferverkehr geplant, d. h. für Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung sowie zur Entsorgung. Unter „Lieferverkehr“ ist der geschäftsmäßige Transport von Sachen von oder zu Gewerbetreibenden sowie von oder zu sonstigen Kunden eines Gewerbetreibenden zu verstehen (BVerwG, Urteil vom 8. September 1993 – Az. 11 C 38/92). Zum Lieferverkehr zählen auch Fahrten

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

von Handwerkerinnen und Handwerkern sowie Fahrten mit Baufahrzeugen, die als Werkstattwagen oder zum Transport von Werkzeugen oder Material eingesetzt werden und unbedingt vor Ort sein müssen.

Weitere Ausnahmen von den Verkehrsbeschränkungen sind in der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) geregelt. In Anhang 3 der 35. BImSchV sind bestimmte Fahrten und Fahrzeuge generell von den Verkehrsbeschränkungen ausgenommen. 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 gilt dies für Fahrten, die zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen notwendig ist, überwiegende und unaufschiebbare Interessen Einzelner diese erfordern oder wenn Fertigungs- und Produktionsprozesse auf andere Weise nicht aufrechterhalten werden können. Auf dieser Grundlage sind unter anderem Ausnahmen für schwerbehinderte Menschen, Krankenwagen und Arztwagen, für soziale und pflegerische Hilfsdienste, für notwendige regelmäßige Arztbesuche (beispielsweise für Dialysepatient/-innen), für Schichtdienstleistende, die nicht auf den ÖPNV ausweichen können, sowie für Fahrten zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Dienstleistungen (beispielsweise Erhalt und Reparatur betriebsnotwendiger technischer Anlagen, Behebung von Gebäudeschäden), Quell- und Zielfahrten von Reisebussen, für Linienbusse des öffentlichen Personenverkehrs sowie Taxen geplant.

4. wie sie die Wertminderung und Nutzungseinschränkung bzw. -verbot der teilweise noch sehr jungen Euro-5-Gebrauchtfahrzeuge infolge der Fahrverbote sowie Diskussion um Stuttgart als blaue Umweltzone (ganzjähriges Fahrverbot für Euro-5-Diesel) rechtfertigt;

Die geplanten temporären, streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen sind erforderlich, um die geltenden Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit von Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM10 schnellstmöglich einzuhalten. Sie werden verursachergerecht und verhältnismäßig ausgestaltet. Sie sind an Tagen mit hoher Schadstoffbelastung vorgesehen.

Um die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger zu gewährleisten, werden die Verkehrsbeschränkungen von einem umfangreichen Maßnahmenbündel begleitet werden. Hierzu gehört u. a. der verstärkte Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, des Rad- und Fußverkehrs, der Elektromobilität und des Carsharings. Zudem werden wirtschaftliche und soziale Interessen bei den Ausnahmeregelungen angemessen berücksichtigt. Darüber hinaus führt die Landesregierung Gespräche mit den Automobilherstellern bezüglich Nachrüstmöglichkeiten für Euro-5-Diesel.

5. nachdem sie die Einführung einer blauen Umweltzone mit ganzjährigen Fahrverboten für Dieselfahrzeuge bis Euro 5 ab dem Jahr 2020 mit der Verknüpfung versieht, dass dann rund 80 Prozent der Fahrzeuge Euro 6 erfüllen würden, welchen Minderungseffekt sie dann von dem Ausschluss der noch höchstens einen Anteil von 20 Prozent umfassenden zugelassenen Euro-5-Fahrzeuge erwartet;

6. innerhalb welchen Zeitraums sie davon ausgeht, dass nahezu alle verkehrenden Fahrzeuge Euro 6 erfüllen;

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die blaue Umweltzone soll in Stuttgart voraussichtlich ab dem Jahr 2020 eingeführt werden, wenn 80 Prozent der in Stuttgart zugelassenen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge die Anforderungen an die von Baden-Württemberg geforderte Blaue Plakette erfüllen. Dies bedeutet nicht, dass 80 Prozent der Fahrzeuge die Abgasnorm Euro 6 erfüllen müssen. Der überwiegende Anteil der Pkw-Flotte besteht aus Fahrzeugen mit Ottomotor, welche bereits ab Euro 3 eine Blaue Plakette erhalten sollen. In einer blauen Umweltzone würden somit nicht nur

Euro 5-Dieselfahrzeuge ausgeschlossen, sondern ebenso alle Dieselfahrzeuge der Normen Euro 3 mit Partikelfilter und Euro 4 sowie alle Fahrzeuge mit Ottomotor unter Euro 3.

Eine blaue Umweltzone reduziert nach der Berechnung des Wirkungsgutachtens des Regierungspräsidiums die Länge von Stickstoffdioxid (NO₂)-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Straßenabschnitte in Stuttgart um 95 Prozent.

7. welche Folgen sie bei einem Verkauf von Euro-5-Bussen, die mit der Busförderung des Landes angeschafft und noch im planmäßigen Nutzungszeitraum sind und jetzt vor dem Hintergrund der Fahrverbote verkauft werden, im Hinblick auf die seinerzeit gewährte Landesförderung sieht;

Der Luftreinhalteplan Stuttgart wird voraussichtlich als eine Maßnahme vorsehen, dass die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) auf den Buslinien im Stuttgarter Talkessel ab 2018 nur noch Busse mit Euro VI-Abgasnorm oder Hybrid-Antrieb einsetzen wird. Zudem sind derzeit für die übrigen, auf den betroffenen Strecken verkehrenden Linienbusse Ausnahmegenehmigungen für die Jahre 2018 und 2019 geplant. Das Land geht derzeit nicht davon aus, dass gewährte Zuwendungen des Landes für die Beschaffung von Bussen zurückgefordert werden müssen.

8. von welchem Austausch- und Investitionsvolumen sie im Bereich der Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) ausgeht, mit Darstellung, um welches Investitionsvolumen es sich handelt sowie der jeweiligen Fahrzeugalter;

9. wie sie die hierdurch ausgelöste Bugwellenproblematik auch im Hinblick auf die ansonsten erfolgenden sukzessiven Austausche und somit Berücksichtigung des technologischen Fortschritts sowie der Bildung von Kostenblöcken bewertet;

Die Fragen 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) hat sich in den letzten Jahren in ihrer Flottenstrategie konsequent an Klimaschutzzielen orientiert und ist teilweise bereits darüber hinausgegangen bzw. hat Anforderungen „vorerfüllt“, z. B. durch die frühzeitige Beschaffung von „Enhanced Environmentally Friendly Vehicle“ (EEV)-Bussen und Euro VI-Bussen statt von zu ihrer Zeit noch handelsüblichen Euro V-Bussen. Die derzeit noch in der Flotte vorhandenen Euro III-Busse mit Dieselpartikelfilter und Euro IV-Busse mit „Selective Catalytic Reduction“ (SCR)-Filtern werden laut Investitionsplanung der SSB bis spätestens Ende 2019 durch Euro VI-Busse oder Busse mit alternativem Antrieb ersetzt werden.

Für eine sofortige Umstellung aller im Stuttgarter Stadtgebiet verkehrenden SSB-Busse auf Euro VI-Abgasnorm, müssten zusätzlich zur zyklischen Flottenerneuerung weitere 110 Fahrzeuge mit EEV-Standard vorzeitig ersetzt werden. Damit verbunden wären laut Angaben der SSB vorgezogene Ersatzinvestitionen von ca. 40 bis 45 Mio. Euro. Neben der Beschaffung von Bussen mit Euro VI-Standard sind auch weitere Antriebskonzepte vorstellbar, z. B. im Bereich der elektrischen Antriebs- und Batterietechnologie.

Das Land Baden-Württemberg ist daher mit der SSB und anderen Busunternehmen im Gespräch, um eine schnelle, aber sinnvolle Flottenerneuerung voranzubringen und dabei eine „Bugwellenproblematik“ zu vermeiden. Auch die Möglichkeit der Nachrüstung vorhandener Busse spielt dabei eine Rolle.

Um eine beschleunigte Flottenerneuerung zu unterstützen und damit einen Beitrag zur Verbesserung der Luftreinhaltung in Baden-Württemberg zu leisten, fördert das Land mit dem Busförderprogramm 2017 erstmals prioritär die (Ersatz-) Beschaffung von Linienbussen, welche in Umweltzonengebieten eingesetzt werden. Darüber hinaus plant das Land mit Hilfe der Landesinitiative Marktwachstum Elektromobilität III eine Erneuerung mit innovativen Antrieben.

10. mit welcher Beschilderung die unter Ziffer 1 genannten Fahrverbote erfolgen sollen sowie von welchen Kosten hierfür (Anschaffung und Betrieb) sie ausgeht;

Die Beschilderung der geplanten temporären, streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen soll mit dem Verkehrszeichen 251 der Straßenverkehrsordnung (StVO) – Verbot für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge – erfolgen. Dieses Verkehrszeichen soll mit einem Zusatzzeichen „Diesel bis einschließlich Euro 5/V“ und einem weiteren Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ versehen werden. Gegebenenfalls könnte bei Bedarf noch ein weiteres Zusatzzeichen zum Einsatz kommen.

Zur Visualisierung der Verkehrsbeschränkungen an einzelnen Tagen ist der Einsatz von klappbaren Verkehrszeichen und Zusatzzeichen oder innenbeleuchteten Verkehrszeichenkombinationen geplant. Zusätzlich muss auf die Verkehrsbeschränkungen bereits frühzeitig an anderer Stelle im Straßennetz hingewiesen werden, damit den Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern eine alternative Routenwahl möglich ist. Diese Zeichen hätten aber keinen Regelungs- sondern nur Informationsgehalt.

Der Umfang der Verkehrsbeschränkungen ist noch nicht abschließend festgelegt, sodass derzeit keine Aussagen zum finanziellen Aufwand für die Anschaffung und den Betrieb der Beschilderung getroffen werden können.

11. wie die Vollzugskontrolle gestaltet werden soll sowie welcher personelle Aufwand hierfür entsteht;

Eine Überwachung der geplanten temporären, streckenbezogenen Verkehrsbeschränkungen im Stadtgebiet Stuttgart kann nur im fließenden Verkehr erfolgen. Dort hat ausschließlich der Polizeivollzugsdienst entsprechende Anhalte- und Kontrollrechte (§ 36 Abs. 5 StVO). Da nicht auf den ersten Blick erkennbar ist, ob es sich um ein Dieselfahrzeug handelt und ob dieses der zulässigen Euro-6-Klasse entspricht bzw. ob eine Ausnahmegenehmigung vorliegt, ist eine Verkehrskontrolle notwendig. Der Umfang der Verkehrsbeschränkungen ist noch nicht abschließend festgelegt. Vor diesem Hintergrund können derzeit keine Aussagen zum personellen Aufwand der Überwachung dieser Verkehrsbeschränkungen getroffen werden.

12. ob sie eine automatisierte Fahrzeugidentifizierung mittels Kennzeichenerkennung plant;

Technische Maßnahmen zur Kontrolle, wie z. B. eine automatisierte Kennzeichenerkennung, sind gegenwärtig nicht vorgesehen.

13. welche Erkenntnisse ihr über die Entwicklung der wesentlichen Luftschadstoffkonzentrationen in Stuttgart über die letzten 40 Jahre hinweg vorliegen.

Das Land Baden-Württemberg führt in Stuttgart seit 1982 Messungen der Luftschadstoffkonzentrationen von Schwefeldioxid (SO₂), Kohlenstoffmonoxid (CO), Ozon (O₃) und Stickstoffdioxid (NO₂) durch, dargestellt in den folgenden Grafiken als Zeitreihe der Jahresmittelwerte (vgl. Abb. 1). Die längste Zeitreihe liegt für die städtische Hintergrundstation „Stuttgart-Bad Cannstatt“ vor, an der seit 1982 gemessen wird. Verkehrsnahe Standorte wie „Stuttgart Arnulf-Klett-Platz“ und „Stuttgart Am Neckartor“ folgten in den Jahren 1994 und 2004. An ihnen werden die Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub PM₁₀ erfasst.

Die Luftschadstoffbelastung in Stuttgart hat sich seit Beginn der Messungen durch eine Vielzahl von Luftreinhaltemaßnahmen deutlich reduziert. Dies trifft insbesondere für Schwefeldioxid und Kohlenstoffmonoxid zu. Aber auch für Stickstoffdioxid halbierte sich der Jahresmittelwert im städtischen Hintergrund von über 60 µg/m³ Anfang der 1980er-Jahre auf knapp über 30 µg/m³ und damit deutlich unterhalb des Grenzwertes der 39. BImSchV von 40 µg/m³.

Die Entwicklung der Ozon-Jahresmittelwerte zeigt für „Stuttgart-Bad Cannstatt“ eine Zunahme der Konzentrationen. Die Abnahme der Ozon-Vorläufersubstanzen (Stickstoffoxide und Kohlenwasserstoffe) führte aber zu einem Rückgang der Ozonspitzenkonzentrationen. Gleichzeitig stehen im städtischen Raum weniger reduzierende Stickstoffoxide zur Verfügung, sodass eine Zunahme der mittleren Ozonkonzentration an den städtischen Hintergrundstationen zu beobachten ist, während landesweit im ländlichen Hintergrund die Konzentrationen rückläufig sind.

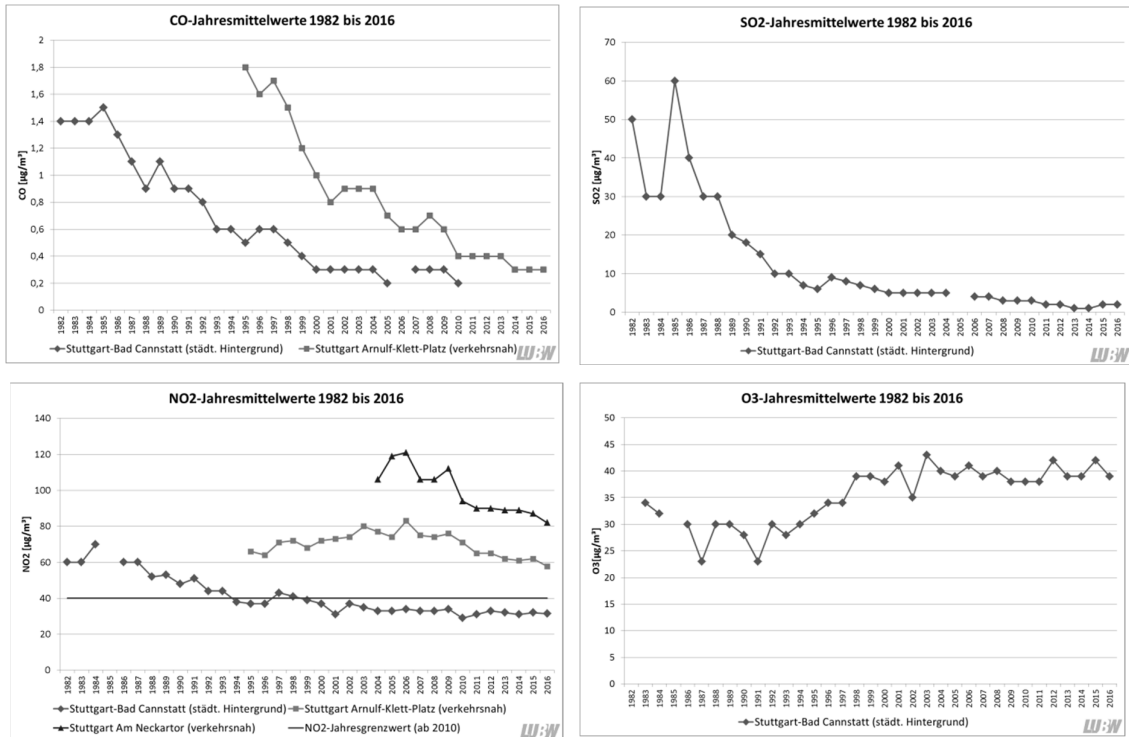


Abbildung 1: Jahresmittelwerte für Kohlenstoffmonoxid, Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Ozon von 1982 bis 2016 an der städtischen Hintergrundstation „Stuttgart-Bad Cannstatt“ und den verkehrsnahen Standorten „Stuttgart Arnulf-Klett-Platz“ und „Stuttgart Am Neckartor“ (soweit gemessen)

Staub wurde zu Beginn der Luftschadstoffmessungen als Gesamtstaub erfasst. Die Messungen des Gesamtstaubs wurden mit Festlegung eines Grenzwertes für die Partikelfraktion PM₁₀ eingestellt. Feinstaub PM₁₀ ist in erster Linie ein Schadstoff, der verkehrsnah hohe Belastungen aufweist und seit Beginn der straßennahen Spotmessungen 2004 intensiv im Raum Stuttgart erfasst wird. Auch hier hat sich die Belastung deutlich verbessert (vgl. Abb. 2). Der Grenzwert für den Jahresmittelwert von 40 µg/m³ wird seit 2011 an allen Messstationen in Stuttgart eingehalten. Der Grenzwert für den Tagesmittelwert von 50 µg/m³ an mehr als den zulässigen 35 Tagen wird nur noch an der verkehrsnahen Messstation „Stuttgart Am Neckartor“ überschritten.

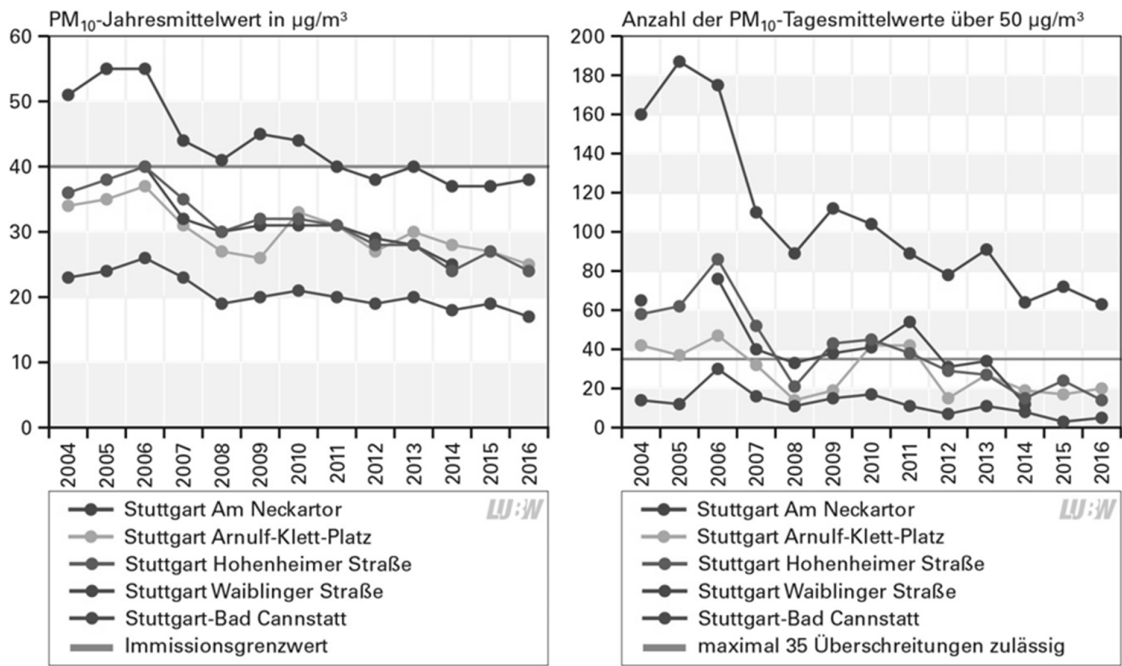


Abbildung 2: Entwicklung der Jahresmittelwerte und der jährlichen Anzahl an Tagen > 50 µg/m³ der Feinstaub PM10-Konzentrationen an ausgewählten Messstationen in Stuttgart seit 2004

Hermann
Minister für Verkehr