

Kleine Anfrage

des Abg. Fabian Gramling CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

**Vermeidung von Fahrverboten
in der Landeshauptstadt Stuttgart**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Schlussfolgerungen zieht sie aus den Testergebnissen des ADAC zur Wirkung der SCR-Nachrüstung (Selective Catalytic Reduction) bei Dieselfahrzeugen?
2. Welche rechtlichen und technischen Probleme entstehen durch die Veränderung an Motor und Abgassystem durch die SCR-Nachrüstung?
3. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Marktreife der SCR-Katalysatoren herzustellen?
4. Wie viele Dieselfahrzeuge in der Region Stuttgart wären von Fahrverboten in Stuttgart betroffen (aufgeschlüsselt nach Landkreisen und Euro-Norm) ?
5. Wie hoch schätzt sie die Kosten der SCR-Nachrüstung pro Fahrzeug?
6. Führt sie Gespräche mit der Automobilindustrie über die Durchführung der SCR-Nachrüstung und die Übernahme der entstehenden Kosten?
7. Welche Auswirkungen hätten Fahrverbote für Dieselfahrzeuge auf bestimmten Streckenabschnitten in Stuttgart auf den Verkehr im gesamten Stadtgebiet?
8. Welche weiteren kurzfristigen Maßnahmen werden verfolgt, um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Stuttgart zu vermeiden?
9. In welcher Höhe beteiligt sich das Land Baden-Württemberg an den Gesamtkosten für den öffentlichen Personennahverkehr in der Region Stuttgart (aufgeschlüsselt nach Regionalverkehr, S-Bahn und kommunalen Stadtbahnen bzw. Busverkehren)?

10. Wie beurteilt sie die Ticketpreise im Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS)?

28.02.2018

Gramling CDU

Begründung

Der ADAC Württemberg e. V. hat die grundsätzliche Wirksamkeit der Hardware-Umrüstung von Dieselfahrzeugen durch SCR-Katalysatoren nachgewiesen. Allerdings wurden vom ADAC ausschließlich Prototypen getestet. Bis zur Marktreife der SCR-Systeme scheint noch einige Zeit zu vergehen. Die Kleine Anfrage soll klären, ob die Landesregierung an weiteren schnellen und intelligenten Alternativlösungen arbeitet.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 29. März 2018 Nr. 4-0141.5/330 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Welche Schlussfolgerungen zieht sie aus den Testergebnissen des ADAC zur Wirkung der SCR-Nachrüstung (Selective Catalytic Reduction) bei Dieselfahrzeugen?

Im Bereich der Pkw-Untersuchung konnte die Machbarkeit der Hardwarenachrüstung beispiel- und prototypenhaft an vier Fahrzeugmodellen mit jeweils einer Motorspezifikation belegt werden und eine Reduktion der NOX-Emissionen um mindestens 50 Prozent bei einem Vergleich vor und nach der Umrüstung nachgewiesen werden. Diese Minderung bezieht sich auf den Innerortsteil des Zyklusses nach WLTC. Je nach Betriebszustand und Fahrzeug können noch höhere Emissionsminderungen erzielt werden (Größenordnung bis zu ca. 80 Prozent). Im Ergebnis hat die Hardwarenachrüstung damit mindestens den doppelten Effekt einer Softwarenachrüstung, welche mit ca. 20 bis 30 Prozent Emissionsminderungspotenzial angegeben wird. Beide Nachrüstungsarten können sich ergänzen und bedingt kumuliert zu noch höheren Emissionsminderungen führen.

Die Testergebnisse im Bereich der „Bus-Untersuchung“ zeigen, dass ältere Stadtbusse durch Hardwarenachrüstung in Bezug auf Stickoxide fast vollständig sauber fahren können (NO_x-Reduktion von über 90 Prozent).

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg sieht in den Ergebnissen des Förderprojektes sehr wirksame technische Lösungsansätze, um die NO₂-Grenzwertüberschreitungen in Deutschland durch Hardwarenachrüstung erheblich zu reduzieren.

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

2. *Welche rechtlichen und technischen Probleme entstehen durch die Veränderung an Motor und Abgassystem durch die SCR-Nachrüstung?*
3. *Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Marktreife der SCR-Katalysatoren herzustellen?*

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

Beim ADAC-Förderprojekt handelte es sich um ein Modellprojekt zur Hardwarenachrüstung. Die Umbauten an den Fahrzeugen sind exemplarisch zu verstehen und bilden noch keine serientaugliche Lösung ab. Für eine rechtlich und technisch abgesicherte Lösung für die Endkund/-innen wäre es von entscheidender Bedeutung, dass sich die Automobilindustrie und von Zulassungsseite das Kraftfahrtbundesamt (KBA) an möglichen Hardwarenachrüstungen beteiligt.

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg engagiert sich innerhalb des Dieselforums in einer Arbeitsgruppe, die sich auch mit der technischen Machbarkeit einer Hardwarenachrüstung von älteren Dieselfahrzeugen beschäftigt. In diesem Rahmen setzt es sich dafür ein, Hardwarenachrüstungen zu forcieren und möglichst schnell die gesetzlichen Rahmenbedingungen für die Zertifizierung von SCR-Nachrüstlösungen festzulegen (Typgenehmigung). Für die Schaffung dieser gesetzlichen Regelung ist das Bundesverkehrsministerium bzw. das Kraftfahrtbundesamt (KBA) zuständig. Das Verkehrsministerium wird sich auf Bundesebene weiterhin dafür einsetzen, die rechtlichen Voraussetzungen für eine Hardwarenachrüstung zu schaffen.

4. *Wie viele Dieselfahrzeuge in der Region Stuttgart wären von Fahrverboten in Stuttgart betroffen (aufgeschlüsselt nach Landkreisen und Euro-Norm)?*

Konkrete Aussagen zur Betroffenheit von Fahrzeugen aufgrund von Verkehrsbeschränkungen können derzeit nicht getroffen werden. Diese hängen von der konkreten Ausgestaltung der Verkehrsbeschränkungen sowie den Ausnahmen ab. Die Entscheidung hierzu wird vom Landeskabinett getroffen werden.

5. *Wie hoch schätzt sie die Kosten der SCR-Nachrüstung pro Fahrzeug?*

Die vier Nachrüsterunternehmen, die die Fahrzeuge im Rahmen des ADAC-Förderprojektes beispielhaft hardwareseitig nachgerüstet haben, taxieren die Nachrüstung der Diesel-Pkw auf 1.400 Euro bis 3.300 Euro (inkl. Einbau und MwSt). Nach ADAC-Expertenmeinung wird sich der Endkundenpreis wohl aber im oberen Drittel dieser Preisspanne bewegen. Die Kosten für eine Busumrüstung bewegen sich in einer Spanne von 10.000 bis 20.000 Euro.

6. *Führt sie Gespräche mit der Automobilindustrie über die Durchführung der SCR-Nachrüstung und die Übernahme der entstehenden Kosten?*

Gespräche werden auf Ebene der Hausleitungen geführt. Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern aus der Automobilindustrie erfolgen zudem über die eingerichteten Arbeitsgruppen des Diesel-Forums der Bundesregierung in Berlin. Der VDA ist in den Arbeitsgruppen vertreten.

7. *Welche Auswirkungen hätten Fahrverbote für Dieselfahrzeuge auf bestimmten Streckenabschnitten in Stuttgart auf den Verkehr im gesamten Stadtgebiet?*

Bei zonalen Verkehrsbeschränkungen innerhalb des Stadtgebietes Stuttgarts (Talkessel, Feuerbach und Teile Zuffenhausens), so wie sie im Entwurf der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes Stuttgarts von Mai 2017 unter Maßnahme M2b vorgesehen sind, kommt es innerhalb der Zone mit Verkehrsbeschränkungen zu einer flächendeckenden Abnahme des Verkehrsaufkommens von bis zu 8.000 Fahrzeugen auf einzelnen Streckenabschnitten. Außerhalb des Talkessels kommt es ebenfalls zu einer Verkehrsabnahme auf fast allen Streckenzügen. Für die Be-

trachtung einzelner Strecken wird auf das Gesamtwirkungsgutachten zur immissionsseitigen Wirkungsermittlung der Maßnahmen der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart vom Februar 2017 hingewiesen.

8. Welche weiteren kurzfristigen Maßnahmen werden verfolgt, um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Stuttgart zu vermeiden?

Die meisten im Entwurf des Luftreinhalteplans enthaltenen Maßnahmen können auch ohne formalen Luftreinhalteplan umgesetzt werden. Dies geschieht zurzeit, etwa beim Ausbau des Bus-, Bahn, Rad- und Fußverkehrs. Maßnahmen, die in Stuttgart und auch anderen luftschadstoffbelasteten Städten bereits umgesetzt werden oder kurzfristig umgesetzt werden können, sind nachfolgend aufgeführt.

Verkehrsverstetigung:

Durch eine Verkehrsverstetigung mithilfe von intelligenter Verkehrssteuerung können Staus oder „Stop and Go“ Verkehr in luftschadstoffbelasteten Bereichen verhindert werden. Durch intelligente Verkehrssteuerungen können Verkehrsstaus und damit Emissionen vermieden oder in unkritische Bereiche verlagert werden. Ein Instrument, um dies zu erreichen, sind bedarfsabhängige Ampelschaltungen oder Geschwindigkeitsreduzierungen. Solche intelligenten Verkehrssteuerungen sind schon seit vielen Jahren in Stuttgart sowie in weiteren Städten in Baden-Württemberg im Einsatz. Im Bereich Neckartor auf der B 14 gibt es variable Tempoempfehlungen für eine grüne Welle.

Emissionsarme Straßenräume:

Die Schaffung von emissionsarmen Straßenräumen durch Umwandlung von Fahrstreifen für Kfz-Verkehr in eine Radspur, eine Busspur oder einen Grünstreifen vergrößert die räumlichen Entfernung des Emissionsortes von der Wohnbebauung. Durch die Vergrößerung des Abstandes können die Immissionsbelastungen für die schützenswerte Bevölkerung vermindert werden.

Nachrüstung Busverkehr:

Eine Nachrüstung der Busse auf die neuste Abgasnorm Euro VI zeigt in Abhängigkeit von den örtlichen Gegebenheiten große Wirkung. Die Nachrüstung bzw. Ersatzbeschaffung von Busse mit älteren Euro-Normen auf die neuste Euro-Norm VI kann den NO_x- Ausstoß deutlich senken.

E-Mobilität:

Liefer- und Kurierdienste, Pflegedienste, Carsharing-Fahrzeuge sowie Taxis haben neben dem Busverkehr im ÖPNV eine hohe Fahrleistung und somit hohe Emissionsausstöße innerhalb des städtischen Bereiches. Eine Umstellung dieser vorwiegend innerstädtisch fahrenden Fahrzeugflotten auf Elektrofahrzeuge leistet einen wichtigen Beitrag zur Senkung der Emissionsbelastungen.

9. In welcher Höhe beteiligt sich das Land Baden-Württemberg an den Gesamtkosten für den öffentlichen Personennahverkehr in der Region Stuttgart (aufgeschlüsselt nach Regionalverkehr, S-Bahn und kommunalen Stadtbahnen bzw. Busverkehren)?

Der Verband Region Stuttgart erhält als Aufgabenträger für die S-Bahn Stuttgart im Jahr 2018 rd. 88 Mio. vom Land. Für den Schienenpersonennahverkehr in der Metropolregion Stuttgart wird das Land dieses Jahr rd. 95 Mio. Euro aufbringen. Busverkehre werden vom Land nicht bestellt.

10. Wie beurteilt sie die Ticketpreise im Gebiet des Verkehrs- und Tarifverbunds Stuttgart (VVS)?

Die Landesregierung bzw. das Verkehrsministerium ist im Rahmen der Maßnahmen zur Luftreinhaltung in Gesprächen mit dem Verkehrsverbund Stuttgart (VVS) und den Aufgabenträgern mit dem Ziel, gemeinsam den VVS Tarif zu vereinfachen und attraktiver zu machen.

Hermann

Minister für Verkehr