

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Stefan Herre AfD**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Finanzielle, private und berufliche Folgen der Fahrverbote für die Bevölkerung in Baden-Württemberg**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Hat sie mit der Entscheidung, Fahrverbote in Städten wie Stuttgart einzuführen, auch die wirtschaftlichen, finanziellen und privaten Folgen der Betroffenen im Blick?
2. Wie sollen aus ihrer Sicht Berufspendler beispielsweise von Balingen oder Tübingen zu ihren Arbeitsplätzen nach Stuttgart kommen, wenn es ihnen aus finanziellen Gründen nicht möglich ist, ein Dieselfahrzeug der Euro-6-Norm zu kaufen oder auf einen Benziner ausweichen können?
3. Wie sieht sie es aus umweltspezifischen Aspekten, wenn 800.000 Dieselaautos verschrottet werden, die problemlos noch weitere Jahre im Straßenverkehr bewegt werden können, stattdessen aber beispielsweise 200.000 oder mehr Autos mit Dieselmotoren oder Benzinern neu produziert und zugelassen werden?
4. Sind aus ihrer Sicht die Automobilkonzerne nicht die Gewinner statt Verlierer, wenn hunderttausende Besitzer von Dieselfahrzeugen der Euro-4-Norm oder schlechter kalt enteignet und gezwungen werden, ein neues Fahrzeug zu kaufen und so latent die Umsätze der Verursacher angekurbelt werden?
5. Was passiert aus ihrer Sicht, wenn sich Pendler ein neues Dieselfahrzeug der Euro-6-Norm oder einen neuen Benziner nicht leisten können, aber ohne Auto ihren Arbeitsplatz nicht oder nicht pünktlich erreichen, weil das Fahrrad bzw. der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) keine Alternativen darstellen, um zu jeder Jahreszeit auf ein Auto verzichten zu können?
6. Wie will sie älteren Fahrzeugbesitzern mit kleinen Renten, wohnhaft in Stuttgart und Umland, erklären, dass sie ihr Fahrzeug nicht mehr im Stadtgebiet fahren dürfen und dieses unter Umständen in einer zweiten Stufe durch die Zulassungsbehörde in Stuttgart entstempeln lassen müssen?

7. Wird sie nach Vorbild der Londoner in den betroffenen Städten City-Maut erheben, um wie die Niederländer und die Chinesen Riesenstaubsauger anschaffen zu können, mit deren Hilfe die Luft verbessert wird?
8. Wird sie die betroffenen Autofahrer entschädigen?
9. Weshalb werden für urbane Ballungsräume nicht die Verkehrskonzepte so geändert, dass Ein- und Auspendler von Fahrverboten verschont bleiben bzw. es vermieden wird, dass Unternehmen verschont bleiben, ihre Fuhrparks erneuern zu müssen?

17.07.2018

Herre AfD

#### Begründung

In Baden-Württemberg gibt es Hunderttausende von Dieselaautos. Wenn es zu Fahrverboten in Baden-Württemberg kommt, hat das tiefe Eingriffe in die kommunale Infrastruktur, in Arbeit und Wirtschaft. Das kommunale Leben wird stark eingeschränkt, wenn Autobesitzer ihre Autos verlieren und sich im Gegenzug kein neues anschaffen können. Kommunale Spitzenverbände und die Wirtschaft warnen davor, dass bei Fahrverboten das städtische Leben lahmgelegt werden könnte. Zum Beispiel könnten Läden in Innenstädten nicht beliefert werden oder Handwerker nicht mehr zu Kunden kommen, vorausgesetzt nicht jede Kommunale Behörde erteilt einheitlich Ausnahmegenehmigungen an Handwerker und Zulieferer. Es ist dem Bürger kaum zu vermitteln, dass Ausnahmen ausschließlich für Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen, Justiz oder Apothekenfahrzeuge gelten sollen, unabhängig davon, welche Euro-Norm die Fahrzeuge haben. Nach aktuellem Wissenstand soll ausschließlich der Bürger neue Fahrzeuge anschaffen. Pendler werden nicht mit Ausnahmen rechnen können. Das Ersatzverkehrsmittel Fahrrad oder der ÖPNV können, egal wie gut die Fahrpläne ausgeweitet werden, das Auto für Berufspendler nicht ersetzen. Vor allem dann nicht, wenn gewährleistet werden soll, dass man pünktlich seinen Arbeitsplatz erreicht, ohne mit Streiks im ÖPNV rechnen zu müssen. Die Verkehrsverflüssigung ist ein primäres Ziel, wenn die Schadstoffe reduziert werden sollen. Intelligente Ampelschaltungen auf einer viel befahrenen Strecke einzuführen und grüne Wellen zu schaffen, ist nach Auffassung des Fragestellers ebenfalls erforderlich. Dass die Stickoxid-Belastungen mit diesen Maßnahmen deutlich gesenkt werden können, sieht man am Beispiel der Stadt Köln. Zudem ist es nach Auffassung des Fragestellers höchste Zeit, einen zentralen Verkehrsrechner in Stuttgart anzuschaffen, der den Gesamtverkehr koordiniert. Es soll auch geklärt werden, ob für Stuttgart – so wie in London – eine City-Maut geplant ist und ob bei weiteren Verursachern von Emissionen angesetzt wird, beispielsweise der Binnenschifffahrt, Kraftwerken und Industrieanlagen. Um diese Problematik näher zu beleuchten, bittet der Fragesteller um eine Antwort der Landesregierung.

## Antwort

Mit Schreiben vom 9. August 2018 Nr. 4-0141.5/367 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Hat sie mit der Entscheidung, Fahrverbote in Städten wie Stuttgart einzuführen, auch die wirtschaftlichen, finanziellen und privaten Folgen der Betroffenen im Blick?*

Die Landesregierung hat mit ihrem am 11. Juli 2018 beschlossenen „Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung“, das unter anderem Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge der Euro-Norm 4/IV und schlechter enthält, eine allumfassende Interessen- und Güterabwägung getroffen. Diese umfasst auch die wirtschaftlichen, finanziellen und privaten Folgen für die Betroffenen. Dem verfassungsrechtlich verankerten Auftrag zum Gesundheitsschutz wurde dabei ein hohes Gewicht beigemessen, da der Gesundheit entsprechend den geltenden Grenzwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit eine überragende Bedeutung zukommt. Soziale und wirtschaftliche Härten werden durch die Gewährung von Ausnahmen abgemildert. Die Landesregierung ergreift zudem alle wirksamen und verhältnismäßigen Maßnahmen, um weitere Verkehrsverbote zu vermeiden.

- 2. Wie sollen aus ihrer Sicht Berufspendler beispielsweise von Balingen oder Tübingen zu ihren Arbeitsplätzen nach Stuttgart kommen, wenn es ihnen aus finanziellen Gründen nicht möglich ist, ein Dieselfahrzeug der Euro-6-Norm zu kaufen oder auf einen Benzinmotor ausweichen können?*
- 5. Was passiert aus ihrer Sicht, wenn sich Pendler ein neues Dieselfahrzeug der Euro-6-Norm oder einen neuen Benzinmotor nicht leisten können, aber ohne Auto ihren Arbeitsplatz nicht oder nicht pünktlich erreichen, weil das Fahrrad bzw. der öffentliche Nahverkehr (ÖPNV) keine Alternativen darstellen, um zu jeder Jahreszeit auf ein Auto verzichten zu können?*

Die Fragen 2 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr fördert das Land den Ausbau des ÖPNV und SPNV. Aktuell wird die Tarifstruktur des VVS reformiert, sodass für alle Pendler/-innen die Fahrpreise reduziert werden. Zudem wird das Angebot der Metropolexpresslinien ausgebaut, sodass auch Pendler/-innen die außerhalb der Reichweite der Stuttgarter S-Bahn wohnen, von ihrer Wohnstätte zu ihrer Arbeitsstätte pendeln können. Für Pendler/-innen gibt es zudem die Möglichkeit, Fahrgemeinschaften zu bilden oder die Strecke in eine Teilstrecke mit dem Auto und einen Abschnitt mit ÖPNV und SPNV-Nutzung aufzuteilen.

Darüber hinaus kann durch generelle Ausnahmegenehmigungen sowie durch Ausnahmen im Einzelfall, etwa für Schichtdienstleistende, die nicht auf den ÖPNV ausweichen können, unbilligen Härten wirtschaftlicher oder sonstiger Art in hinreichender Weise begegnet und damit den Anforderungen an die Verhältnismäßigkeit ausreichend Rechnung getragen werden.

- 3. Wie sieht sie es aus umweltspezifischen Aspekten, wenn 800.000 Dieselfahrzeuge verschrottet werden, die problemlos noch weitere Jahre im Straßenverkehr bewegt werden können, stattdessen aber beispielsweise 200.000 oder mehr Autos mit Dieselmotoren oder Benzinmotoren neu produziert und zugelassen werden?*

Unter Umweltgesichtspunkten ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die vorgesehenen Maßnahmen des Luftreinhaltungsplans u. a. dazu beitragen werden, dass vermehrt der ÖPNV sowie der Rad- und Fußverkehr genutzt werden.

Darüber hinaus kann keine Rede davon sein, dass 800.000 Dieselfahrzeuge verschrottet werden müssen. Zum einen betreffen die in Stuttgart vorgesehenen Verkehrsbeschränkungen ca. 23.000 Kfz in der Stadt Stuttgart sowie ca. 120.000 Kfz in den umliegenden Landkreisen Esslingen, Ludwigsburg, Böblingen und Rems-

Murr-Kreis. Zum anderen stehen betroffene Fahrzeuge, die durch nicht betroffene Gebrauchtwagen ersetzt werden, dem Gebrauchtwagenmarkt zur Verfügung.

Neben den Software-Updates sind Hardware-Nachrüstungen an Dieselfahrzeugen eine sinnvolle Maßnahme, um im Fahrzeugbestand für eine Emissionsminderung zu sorgen. Die Hardware-Nachrüstung ist mittelfristig außerdem eine wirksame technische Lösung, um Kfz-Halterinnen und -Haltern, die von Verkehrsbeschränkungen betroffen wären, eine Alternative zur Veräußerung entsprechender Kfz zu bieten. Das Land Baden-Württemberg setzt sich daher im Rahmen einer Bundesratsinitiative dafür ein, dass die Möglichkeit einer Hardware-Nachrüstung von in Deutschland zugelassenen Diesel-Pkw und INfz der Euro 5-Norm und niedriger eröffnet wird und die Bundesregierung dazu zeitnah die rechtlichen Rahmenbedingungen für Serienlösungen schafft.

*4. Sind aus ihrer Sicht die Automobilkonzerne nicht die Gewinner statt Verlierer, wenn hunderttausende Besitzer von Dieselfahrzeugen der Euro-4-Norm oder schlechter kalt enteignet und gezwungen werden, ein neues Fahrzeug zu kaufen und so latent die Umsätze der Verursacher angekurbelt werden?*

Die Politik erwartet von den deutschen Automobilunternehmen eine Optimierung von Millionen der aktuell in Deutschland zugelassenen Diesel-Pkw in den Schadstoffklassen Euro 5 und 6. Damit soll eine Reduktion der NO<sub>x</sub>-Emissionen dieser Fahrzeuge erreicht werden. Für Software-Nachrüstungsmaßnahmen gelten verbindliche Regeln, welche im Diesel-Gipfel gemeinsam mit der Branche vereinbart wurden. Die Kosten für die ca. 5,3 Millionen Pkw tragen alleine die Fahrzeughersteller.

Die Politik erwartet zudem, dass die Hersteller mit eigenfinanzierten wettbewerblichen Maßnahmen (z. B. Umstiegsprämien) Anreize für den Wechsel von Dieselfahrzeugen älterer Standards als Euro 5 auf Fahrzeuge mit modernster Abgasnachbehandlung oder E-Fahrzeuge schaffen. Derartige Impulse sind ein weiterer wichtiger Beitrag zur NO<sub>x</sub>-Reduktion. Diese Maßnahmen wurden von zahlreichen Herstellern bereits angegangen.

*6. Wie will sie älteren Fahrzeugbesitzern mit kleinen Renten, wohnhaft in Stuttgart und Umland, erklären, dass sie ihr Fahrzeug nicht mehr im Stadtgebiet fahren dürfen und dieses unter Umständen in einer zweiten Stufe durch die Zulassungsbehörde in Stuttgart entstempeeln lassen müssen?*

Neben der Beschaffung von Neufahrzeugen kommen auch gebrauchte Fahrzeuge, die nicht von den Verkehrsbeschränkungen betroffen sind, infrage. Für Härtefälle sind Ausnahmen vorgesehen.

*7. Wird sie nach Vorbild der Londoner in den betroffenen Städten City-Maut erheben, um wie die Niederländer und die Chinesen Riesenstaubsauger anschaffen zu können, mit deren Hilfe die Luft verbessert wird?*

Für die Einführung einer Citymaut besteht derzeit keine Rechtsgrundlage.

Die Landesregierung befürwortet wirksame innovative technologische Lösungen, die zu einer Verringerung der Konzentrationen von Feinstaub PM<sub>10</sub> und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) führen können. Das Land unterstützt daher ein Projekt der Filterung von Feinstaub im Bereich des Neckartors, mit der die potenzielle Wirksamkeit der Filterung von Umgebungsluft untersucht werden soll. Die Wirksamkeit der Filterung von Umgebungsluft zur Verringerung der Konzentrationen von Stickstoffdioxid ist bisher nicht nachgewiesen.

*8. Wird sie die betroffenen Autofahrer entschädigen?*

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit seinem Urteil vom 28. Februar 2018 zur Zulässigkeit von Verkehrsverboten im Luftreinhalteplan Stuttgart festgestellt, dass es keiner Entschädigung betroffener Kraftfahrzeugeigentümer/-innen bei ei-

nem Verkehrsverbot bedarf. Da es sich bei dem im „Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung“ beschlossenen Verkehrsverbot für ältere Diesel-Kfz um ein verhältnismäßig ausgestaltetes Verkehrsverbot nach den Vorgaben des BVerwG handelt, findet keine Entschädigung statt.

*9. Weshalb werden für urbane Ballungsräume nicht die Verkehrskonzepte so geändert, dass Ein- und Auspendler von Fahrverboten verschont bleiben bzw. es vermieden wird, dass Unternehmen verschont bleiben, ihre Fuhrparks erneuern zu müssen?*

Die Luftreinhaltung orientiert sich an dem Verursacherprinzip, nach dem die Reduktion von Immissionen bei den maßgeblichen Verursachern anzusetzen ist. Etwa zwei Drittel der Immissionen von Stickstoffdioxid stammen von lokalen Emitenten, zum größten Teil aus Emissionen des motorisierten Individualverkehrs. Daher ist vorrangig beim Straßenverkehr anzusetzen. Entsprechend der gesetzlichen Vorgaben müssen schnellstmöglich Maßnahmen ergriffen werden, um einen hohen Gesundheitsschutz gegenüber den Bürger/-innen zu realisieren. Untersuchungen belegen, dass alternative Maßnahmen allein nicht hinreichend schnell wirksam sind.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor