

Kleine Anfrage

des Abg. Stefan Herre AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Fahrverbote in Stuttgart und Ausnahmeregelungen für alle Bevölkerungsgruppen und Pendler wegen des lückenhaften öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV) in der Fläche unter Berücksichtigung des Artikels 3 des Grundgesetzes (GG)

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Ist ihr bewusst, dass nicht jeder seinen Euro-4 – oder älteren – Diesel aus finanziellen Gründen zum Jahreswechsel gegen ein Neufahrzeug austauschen kann, da bereits heute schon feststeht, dass auch Fahrzeuge der Euro-6-Norm bei Dieselfahrzeugen nicht zweifelsfrei als sauber gelten?
2. Mit wie vielen Ausnahmeanträgen werden aus ihrer Sicht die Stadt Stuttgart und die zuständige Behörde rechnen müssen bzw. wie viele Mitarbeiter sollen diese Menge an zu erwartenden Anträgen bearbeiten und reicht aus ihrer Sicht die Zeit bis zum Jahreswechsel überhaupt aus, um alle eingehenden Anträge zu prüfen?
3. Wie viele Anträge werden aus ihrer Sicht schätzungsweise abgelehnt bzw. wie viele Betroffene, deren Antrag abgelehnt wurde, werden aus ihrer Sicht in naher Zukunft in Widerspruch gehen und die zuständigen Gerichte der Landeshauptstadt damit beschäftigen?
4. Ist es gemäß Artikel 3 GG aus ihrer Sicht zulässig, Unterschiede zwischen Schichtarbeitern und anderen Berufsgruppen und Pendlern zu machen, wenn klar ist, dass die Arbeitszeiten von Beschäftigten in unternehmer- und inhabergeführten Betrieben, die in der Landeshauptstadt Stuttgart arbeiten, ihren Wohnsitz im ländlichen Raum aufgrund schlechter ÖPNV-Anbindungen außerhalb der regulären Arbeitszeiten nicht mehr erreichen können und gemäß § 5 Arbeitszeitgesetz (ArbZG) die nötige Ruhezeit von elf Stunden so nicht eingehalten werden kann, weil sich Arbeitnehmer kein Ersatzfahrzeug der Euro-6-Norm leisten können?

5. Was heißt aus ihrer Sicht, dass durch die eingesetzten Mitarbeiter des zuständigen Amtes für öffentliche Ordnung die Anträge so schnell wie möglich bearbeitet und beschieden werden, wenn selbst das eingesetzte Team davon ausgehen muss, dass die zu bearbeitenden Anträge aus ursprünglichen Schätzungen der Verantwortlichen wohl um ein Vielfaches überschritten werden?
6. Ist es aus ihrer Sicht überhaupt sinnvoll, die erteilten Ausnahmegenehmigungen nur auf ein Jahr zu befristen, statt diese an schwerwiegende Gründe wie die Dauer von nachzuweisenden Arbeitsverhältnissen, unabhängig der Beschäftigungsart und ohne Selektion der Berufsgruppen, zu knüpfen, damit der Gleichbehandlungsgrundsatz gemäß Artikel 3 des GG eingehalten wird?
7. Welchen abschreckenden Effekt wird das Bußgeld in Höhe von 108,50 Euro bei Nichtbeachtung des Fahrverbotes aus ihrer Sicht haben, wenn keine Punkte in Flensburg verhängt werden und wenn davon auszugehen ist, dass gar nicht genügend Personal bei Ordnungsbehörden und Polizei zur Verfügung steht, um Fahrzeuge flächendeckend zu kontrollieren?
8. Nimmt sie in Kauf, dass Pendler ihre Arbeitsplätze verlieren, wenn nach Ablehnung einer Ausnahmegenehmigung kein Fahrzeug mehr zum Erreichen der Arbeitsstätte zur Verfügung steht bzw. kein neues der Euro-6-Norm erworben werden kann?
9. Ist es aus ihrer Sicht möglich, dass baden-württembergische Landtagsabgeordnete aus weit entfernten Wahlkreisen, die Euro-4-Norm-Dieselfahrzeuge oder älter fahren, um zum Landtag zu gelangen, Ausnahmegenehmigungen erhalten – ähnlich wie Schichtarbeiter in Industriebetrieben?

04.12.2018

Herre AfD

Begründung

Ab 1. Januar 2019 gelten in Stuttgart Fahrverbote für Fahrzeuge der Abgasnorm 4 und schlechter für Dieselfahrzeuge. Die Abgasnorm Euro 5 wird folgen. Oft sind Dieselfahrzeuge der Abgasnorm 5 gar nur drei Jahre alt und haben sehr wenig Laufleistung. Dennoch dürfen diese ab 1. September 2019 auch nicht mehr zum Erreichen des Arbeitsplatzes in der Landeshauptstadt Stuttgart genutzt werden. Arbeiter und Angestellte, Berufspendler aller Art aus ländlichen Räumen und normale Tagesschichtarbeiter, die in die Landeshauptstadt Stuttgart täglich mit ihren privaten Fahrzeugen einpendeln, sind häufig aus finanziellen Gründen nicht in der Lage, ihre jahrelang genutzten Fahrzeuge der Euro-4-Abgasnorm oder älter abzugeben und ein neues Fahrzeug zu erwerben. Gemäß Artikel 3 GG sind aber alle gleich zu behandeln. Werden bei Schichtarbeitern Ausnahmegenehmigungen erteilt, bei Angestellten und Arbeitnehmern aus anderen Branchen diese verweigert, wird hier aus Sicht des Fragestellers gegen das Grundgesetz verstoßen. Um diese Problematik und die oben gestellten Fragen näher zu beleuchten, wird die Landesregierung gebeten, Stellung zu beziehen.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 23. Januar 2019 Nr. 4-0141.5/405 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Ist ihr bewusst, dass nicht jeder seinen Euro-4 – oder älteren – Diesel aus finanziellen Gründen zum Jahreswechsel gegen ein Neufahrzeug austauschen kann, da bereits heute schon feststeht, dass auch Fahrzeuge der Euro-6-Norm bei Dieselfahrzeugen nicht zweifelsfrei als sauber gelten?*
- 8. Nimmt sie in Kauf, dass Pendler ihre Arbeitsplätze verlieren, wenn nach Ablehnung einer Ausnahmegenehmigung kein Fahrzeug mehr zum Erreichen der Arbeitsstätte zur Verfügung steht bzw. kein neues der Euro-6-Norm erworben werden kann?*

Die Fragen 1 und 8 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es besteht ein breites Angebot an Alternativen, um die Mobilität für von Verkehrsverbots betroffenen Personen sicherzustellen. Hierzu zählen unter anderem der ÖPNV, der Radverkehr, der Fußverkehr und zahlreiche Carsharing-Angebote. Von den Verkehrsbeschränkungen ist zudem ein Großteil der Kraftfahrzeuge mit herkömmlichen Verbrennungsmotor nicht umfasst. Zur Vermeidung von Härtefällen sind zahlreiche Ausnahmemöglichkeiten vorgesehen. Zudem besteht die Möglichkeit, ein Neufahrzeug oder ein gebrauchtes Fahrzeug etwa mit Ottomotor anzuschaffen.

Der in Frage 8 skizzierte Fall entbehrt daher einer Grundlage.

- 2. Mit wie vielen Ausnahmeanträgen werden aus ihrer Sicht die Stadt Stuttgart und die zuständige Behörde rechnen müssen bzw. wie viele Mitarbeiter sollen diese Menge an zu erwartenden Anträgen bearbeiten und reicht aus ihrer Sicht die Zeit bis zum Jahreswechsel überhaupt aus, um alle eingehenden Anträge zu prüfen?*
- 3. Wie viele Anträge werden aus ihrer Sicht schätzungsweise abgelehnt bzw. wie viele Betroffene, deren Antrag abgelehnt wurde, werden aus ihrer Sicht in naher Zukunft in Widerspruch gehen und die zuständigen Gerichte der Landeshauptstadt damit beschäftigen?*
- 5. Was heißt aus ihrer Sicht, dass durch die eingesetzten Mitarbeiter des zuständigen Amtes für öffentliche Ordnung die Anträge so schnell wie möglich bearbeitet und beschieden werden, wenn selbst das eingesetzte Team davon ausgehen muss, dass die zu bearbeitenden Anträge aus ursprünglichen Schätzungen der Verantwortlichen wohl um ein Vielfaches überschritten werden?*

Die Fragen 2, 3 und 5 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist davon auszugehen, dass rund 20 Prozent der Fahrzeuge von den Verkehrsverbots ausgenommen werden. Viele dieser Ausnahmen werden im Wege der Allgemeinverfügung erteilt, wie bspw. die Befreiung des Lieferverkehrs, sodass die Anzahl an eingehenden Anträgen auf Ausnahmen bei der zuständigen Landeshauptstadt Stuttgart deutlich geringer ausfallen wird. Aufgrund der durch die Landeshauptstadt Stuttgart getroffenen Vorbereitungsmaßnahmen und der Schaffung neuer Stellen ist von einer zeitnahen Bescheidung der Anträge auszugehen.

Wie viele der Anträge negativ beschieden werden, kann nicht abgeschätzt werden. Dies hängt davon ab, ob dem jeweiligen Antrag die notwendigen Voraussetzungen zur Erteilung zugrunde liegen. Die Ausnahmekonzeption nennt die Krite-

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

rien, unter welchen Voraussetzungen Ausnahmen erteilt werden können. Sie ist Teil der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart.

4. Ist es gemäß Artikel 3 GG aus ihrer Sicht zulässig, Unterschiede zwischen Schichtarbeitern und anderen Berufsgruppen und Pendlern zu machen, wenn klar ist, dass die Arbeitszeiten von Beschäftigten in unternehmer- und inhabergeführten Betrieben, die in der Landeshauptstadt Stuttgart arbeiten, ihren Wohnsitz im ländlichen Raum aufgrund schlechter ÖPNV-Anbindungen außerhalb der regulären Arbeitszeiten nicht mehr erreichen können und gemäß § 5 Arbeitszeitgesetz (ArbZG) die nötige Ruhezeit von elf Stunden so nicht eingehalten werden kann, weil sich Arbeitnehmer kein Ersatzfahrzeug der Euro-6-Norm leisten können?

Nach der Ausnahmekonzeption können u. a. für Fahrten von und zu bestimmten Einrichtungen bei Berücksichtigung allgemeiner Voraussetzungen Ausnahme genehmigungen erteilt werden, wenn die Fahrten zur Wahrnehmung überwiegender und unaufschiebbarer Einzelinteressen erforderlich sind. Dies wird anhand einer nicht abschließenden Aufzählung von Sachverhalten erläutert. Als ein möglicher Tatbestand werden u. a. Fahrten von Schichtdienstleistenden genannt, die nicht auf den ÖPNV ausweichen können. Eine entsprechende Ausnahme setzt dabei nicht zwingend voraus, dass es sich um einen Schichtdienstleistenden handelt, sondern ein vergleichbarer Sachverhalt vorliegt.

6. Ist es aus ihrer Sicht überhaupt sinnvoll, die erteilten Ausnahmegenehmigungen nur auf ein Jahr zu befristen, statt diese an schwerwiegende Gründe wie die Dauer von nachzuweisenden Arbeitsverhältnissen, unabhängig der Beschäftigungsart und ohne Selektion der Berufsgruppen, zu knüpfen, damit der Gleichbehandlungsgrundsatz gemäß Artikel 3 des GG eingehalten wird?

Ausnahmegenehmigungen werden erteilt, um unzumutbare Härten zu vermeiden. Regelmäßig überprüft werden muss, ob die Voraussetzungen, die zur Ausnahmeerteilung geführt haben, weiterbestehen.

7. Welchen abschreckenden Effekt wird das Bußgeld in Höhe von 108,50 Euro bei Nichtbeachtung des Fahrverbotes aus ihrer Sicht haben, wenn keine Punkte in Flensburg verhängt werden und wenn davon auszugehen ist, dass gar nicht genügend Personal bei Ordnungsbehörden und Polizei zur Verfügung steht, um Fahrzeuge flächendeckend zu kontrollieren?

Die abschreckende Wirkung für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger ergibt sich aus dem Zusammenwirken der Sanktionshöhe bei Verstößen gegen die Verkehrsbeschränkungen und der Kontrolldichte durch die Polizei und Bußgeldbehörden. Verstöße gegen die Verkehrszeichen 270.1 und 270.2 werden nach der Bußgeldkatalog-Verordnung des Bundes mit 80 Euro zzgl. Gebühren und Auslagen geahndet. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird im Rahmen der jährlich über 300.000 laufenden Bußgeldverfahren die Schadstoffnorm samt Antriebsart überprüfen. Darüber hinaus wird die Polizei die Verkehrsverbote im fließenden Verkehr im Rahmen der allgemeinen Aufgabenwahrnehmung kontrollieren.

9. Ist es aus ihrer Sicht möglich, dass baden-württembergische Landtagsabgeordnete aus weit entfernten Wahlkreisen, die Euro-4-Norm-Dieselfahrzeuge oder älter fahren, um zum Landtag zu gelangen, Ausnahmegenehmigungen erhalten – ähnlich wie Schichtarbeiter in Industriebetrieben?

Eine Ausnahmegenehmigung, die ausschließlich an den Abgeordnetenstatus anknüpft, kann nicht erteilt werden. Zudem ist nicht bekannt, dass der Landtag im Schichtdienst tagt. Mitgliedern des Landtags steht zudem eine BahnCard zu, die die Nutzung des SPNV/ÖPNV ermöglicht.

Hermann
Minister für Verkehr