

Antrag

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

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Verkehrsmengensteuerung mittels Busspur oder streckenbezogener Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 5 im Bereich des Stuttgarter Neckartors

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. ob es zutrifft, dass die Einrichtung einer Busspur im weiteren Umfeld der Probenahmestelle Stuttgart am Neckartor dem Ziel dient, die Verpflichtung aus einem Vergleich zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens an Tagen des sogenannten Feinstaubalarms um 20 vom Hundert zu senken;
2. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, wie die Landeshauptstadt Stuttgart sowie die Stuttgarter Straßenbahnen AG die verkehrliche Wirkung einer solchen Busspur auf den Straßenverkehr, insbesondere im Hinblick auf die Flüssigkeit des Verkehrs und die Auswirkungen auf die Betriebsstabilität des öffentlichen Personennahverkehrs einschätzen;
3. welche anderen Möglichkeiten sie oder das für die Fortschreibung des Luftreinhaltplans zuständige Regierungspräsidium Stuttgart sieht, um den unter Ziffer 1 genannten Vergleich zu erfüllen;
4. ob es zutrifft, dass hierbei an ein streckenbezogenes Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 5 gedacht wird;
5. aus welchen Gründen sie nun offenbar der Ansicht ist, dass streckenbezogene Fahrverbote in diesem Bereich doch zulässig seien, nachdem in früheren Phasen der Fahrverbotsdebatte insbesondere Verkehrsminister Hermann betont hat, aufgrund eines Verschlechterungsverbots im Immissionsschutzrecht sei derartiges nicht zulässig;

6. warum ein solches Fahrverbot vor dem Hintergrund, dass es um eine allgemeine Verkehrsreduzierung an Tagen des sogenannten Feinstaubalarms gehen soll, ausschließlich gegenüber Diesel-Kraftfahrzeugen ab Euro 5 verhängt werden soll, obwohl diese weniger Feinstaub emittieren als andere Fahrzeuge;
 7. ob es zutrifft, dass bei dem Termin zum Thema des Zwangsgelds aus dem Vergleich am 5. Dezember beim Verwaltungsgericht Stuttgart der Richter K. äußerte, der Amtschef des Verkehrsministeriums unterliege keinen Weisungen, die Instanz über ihm habe keine Richtlinienkompetenz, weder der Ministerpräsident, noch dessen Stellvertreter und wie sie eine solche Aussage vor dem Hintergrund von Artikel 49 Absatz 1 Landesverfassung, der ausführt „Der Ministerpräsident bestimmt die Richtlinien der Politik...“, bewertet bzw. wie nach ihrer Auffassung diese Aussage, so sie gefallen sein sollte, zu verstehen ist;
 8. aus welchen Gründen heraus sie für das gestufte Vorgehen bei der Einführung von Fahrverboten für Euro 5 Fahrzeuge ab 1. Januar 2020 noch immer keinen Messwert konsentiert hat, ab dem bei der Klärung der Frage zur Jahresmitte 2019 eine solche Maßnahme obsolet wäre;
- II. einen verbindlichen Grenzwert zu benennen, ab dem von der Einführung von Fahrverboten für Fahrzeuge mit Euro 5 abgesehen werden kann und hierbei insbesondere den von der Bundesregierung kommunizierten Schwellenwert von 50 Mikrogramm Stickoxide je Kubikmeter Luft zu berücksichtigen, bis zu dem Fahrverbote grundsätzlich als unverhältnismäßig anzusehen sind.

10. 12. 2018

Haußmann, Keck, Reich-Gutjahr, Dr. Rülke,
Dr. Timm Kern, Hoher, Dr. Goll FDP/DVP

Begründung

Laut Medienberichten fand am Mittwoch, 5. Dezember beim Verwaltungsgericht Stuttgart zum Thema Zwangsgeld infolge des Vergleichs der Landesregierung mit Anwohnern zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens um 20 vom Hundert an Tagen des sogenannten Feinstaubalarms ein Termin statt. Hierbei sei es zu Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Amtschef des Verkehrsministeriums und dem Regierungspräsidenten gekommen, ob es einen Plan B gäbe, mit dem die Verkehrsreduzierung erreicht werden könnte, falls die Busspur doch nicht zum Tragen käme. Als solcher Plan B sei ein streckenbezogenes Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge mit Euro 5 genannt worden.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 15. Januar 2019 Nr. 4-0141.5/406 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Migration und Digitalisierung sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

I. zu berichten,

1. ob es zutrifft, dass die Einrichtung einer Busspur im weiteren Umfeld der Probenahmestelle Stuttgart am Neckartor dem Ziel dient, die Verpflichtung aus einem Vergleich zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens an Tagen des sogenannten Feinstaubalarms um 20 vom Hundert zu senken;

Das Land Baden-Württemberg hat mit zwei Stuttgarter Bürgern in einem Klageverfahren vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart (Az. 13 K 875/15) am 26. April 2016 einen Vergleich zur Luftreinhalteplanung in Stuttgart geschlossen, der bei anhaltender Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte eine ca. 20 %-ige Reduzierung des Verkehrsaufkommens an Tagen mit Feinstaubalarm „Am Neckartor“ beinhaltet. Als Maßnahme zur Vergleichserfüllung ist ein Bussonderfahrstreifen auf der B 14 in Höhe des „Neckartors“ vorgesehen.

2. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, wie die Landeshauptstadt Stuttgart sowie die Stuttgarter Straßenbahnen AG die verkehrliche Wirkung einer solchen Busspur auf den Straßenverkehr, insbesondere im Hinblick auf die Flüssigkeit des Verkehrs und die Auswirkungen auf die Betriebsstabilität des öffentlichen Personennahverkehrs einschätzen;

Es wurden umfangreiche Modellrechnungen der verkehrlichen Auswirkungen sowie der Auswirkungen auf die Emissionen und Immissionen eines Sonderfahrstreifens für den Busverkehr stadtauswärts zwischen dem „Wulle-Steg“ an der Willy-Brandt-Straße und der Kreuzung Am Neckartor durchgeführt. Ein Abschlussbericht der gutachterlichen Untersuchungen wird Mitte Januar 2019 vorliegen. Die Landeshauptstadt Stuttgart wird nach Vorliegen dieses Abschlussberichtes Stellung nehmen.

3. welche anderen Möglichkeiten sie oder das für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans zuständige Regierungspräsidium Stuttgart sieht, um den unter Ziffer 1 genannten Vergleich zu erfüllen;

4. ob es zutrifft, dass hierbei an ein streckenbezogenes Fahrverbot für Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5 gedacht wird;

Die Fragen Nummer 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sofern der Bussonderfahrstreifen nicht eingeführt werden kann oder wieder aufgehoben werden muss, würde statt des Busfahrstreifens ein einzelstreckenbezogenes Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge der Euronorm 5/V eingeführt werden. Dieses einzelstreckenbezogene Verkehrsverbot würde auf der B 14 in Höhe des Neckartors zwischen der ADAC-Kreuzung und der Heilmannstraße auf ca. 320 m und mit Beginn der Feinstaubalarmperiode ab dem 15. Oktober 2019 an Tagen mit Schadstoffalarm bzw. entsprechender Wetterlage gelten.

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

5. aus welchen Gründen sie nun offenbar der Ansicht ist, dass streckenbezogene Fahrverbote in diesem Bereich doch zulässig seien, nachdem in früheren Phasen der Fahrverbotsdebatte insbesondere Verkehrsminister Hermann betont hat, aufgrund eines Verschlechterungsverbots im Immissionsschutzrecht sei derartige nicht zulässig;

Durch das Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge bis einschließlich Euro 4/IV ab 1. Januar 2019 in der Umweltzone Stuttgart verringern sich die negativen Auswirkungen eines streckenbezogenen Verkehrsverbotes für Euro 5/V-Dieselfahrzeuge gegenüber früheren Untersuchungen, die auf Basis der grünen Umweltzone durchgeführt wurden. Ein Verkehrsverbot für Euro 5/V-Dieselfahrzeuge auf dem Streckenabschnitt der B 14 zwischen ADAC-Kreuzung und Heilmannstraße ist zulässig, da keine erstmaligen oder weitergehenden Grenzwertüberschreitungen auf anderen Straßenabschnitten zu erwarten sind.

6. warum ein solches Fahrverbot vor dem Hintergrund, dass es um eine allgemeine Verkehrsreduzierung an Tagen des sogenannten Feinstaubalarms gehen soll, ausschließlich gegenüber Diesel-Kraftfahrzeugen ab Euro 5 verhängt werden soll, obwohl diese weniger Feinstaub emittieren als andere Fahrzeuge;

Die Landesregierung teilt die in der Frage formulierte Annahme, Diesel-Kraftfahrzeuge ab Euro 5 emittierten weniger Feinstaub „als andere Fahrzeuge“ in dieser Pauschalität nicht.

Der Feinstaubalarm wird ausgerufen, wenn eine austauschbare Wetterlage zu erwarten ist. Bei dieser Wetterlage steigen nicht nur die Feinstaub-Konzentrationen, sondern allgemein die Luftschadstoffkonzentrationen, also auch Stickstoffdioxid, an. Ziel ist es, alle Luftschadstoffgrenzwerte schnellstmöglich einzuhalten.

7. ob es zutrifft, dass bei dem Termin zum Thema des Zwangsgelds aus dem Vergleich am 5. Dezember beim Verwaltungsgericht Stuttgart der Richter K. äußerte, der Amtschef des Verkehrsministeriums unterliege keinen Weisungen, die Instanz über ihm habe keine Richtlinienkompetenz, weder der Ministerpräsident, noch dessen Stellvertreter und wie sie eine solche Aussage vor dem Hintergrund von Artikel 49 Absatz 1 Landesverfassung, der ausführt „Der Ministerpräsident bestimmt die Richtlinien der Politik...“, bewertet bzw. wie nach ihrer Auffassung diese Aussage, so sie gefallen sein sollte, zu verstehen ist;

Herr RiVG K. betonte, dass das Regierungspräsidium Stuttgart die zuständige Behörde für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart sei und dass das Ministerium für Verkehr die Fachaufsicht in diesem Bereich führe. Aufgrund des Rechtsstaatsprinzips (Artikel 20 Absatz 3 Grundgesetz) seien rechtskräftige Urteile zu akzeptieren und umzusetzen.

8. aus welchen Gründen heraus sie für das gestufte Vorgehen bei der Einführung von Fahrverboten für Euro 5 Fahrzeuge ab 1. Januar 2020 noch immer keinen Messwert konsentiert hat, ab dem bei der Klärung der Frage zur Jahresmitte 2019 eine solche Maßnahme obsolet wäre;

Über die Einführung der Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5/V wird endgültig Mitte 2019, abhängig von der aktuellen Entwicklung der Messwerte für Stickstoffdioxid in der Umweltzone Stuttgart und den auf Bundesebene geplanten gesetzlichen Änderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, entschieden. Sollte die Betrachtung der Messwerte eine deutliche Abnahme zeigen und eine zeitnahe Grenzwerteinhaltung erwarten lassen, wird von der Umsetzung der Verkehrsverbote abgesehen.

II. einen verbindlichen Grenzwert zu benennen, ab dem von der Einführung von Fahrverboten für Fahrzeuge mit Euro 5 abgesehen werden kann und hierbei insbesondere den von der Bundesregierung kommunizierten Schwellenwert von 50 Mikrogramm Stickoxide je Kubikmeter Luft zu berücksichtigen, bis zu dem Fahrverbote grundsätzlich als unverhältnismäßig anzusehen sind.

Auf Bundesebene ist eine gesetzliche Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in Planung. Diese Änderung soll auch einen Schwellenwert festlegen, unterhalb welchem die Einführung von Verkehrsverboten in der Regel als unver-

hältnismäßig angesehen werden soll. Das Land Baden-Württemberg wird sich bei der Entscheidung über die Einführung von weitergehenden Verkehrsverboten an die geltende Rechtslage halten.

Hermann
Minister für Verkehr