

## **Antrag**

**der Fraktion der FDP/DVP**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **50 weitere Probenahmestellen in Stuttgart sowie angekündigte Garantie einer Regierungsfraktion Euro-5-Diesel von Fahrverboten auszunehmen**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen,

I. zu berichten,

1. aus welchen Gründen heraus im Stadtgebiet Stuttgart 50 weitere Probenahmestellen an welchen konkreten Standorten (mit Angabe Entfernung vom Fahrbahnrand sowie Höhe und zu erwartende mittlere Windgeschwindigkeit) aufgestellt werden sollen;
2. inwiefern sich diese Standorte von den örtlichen Rahmenbedingungen des Sonderprogramms zu Luftqualitätsmessungen (vgl. Antrag der Abg. Jochen Haußmann u. a. „Sonderprogramm zu Luftqualitätsmessungen“, Drucksache 16/5137) unterscheiden;
3. ob durch die geplanten weiteren 50 Probenahmestellen die Relevanz der bisherigen Messstelle der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) am Neckartor verändert wird, insbesondere, ob sie nunmehr der Auffassung ist, dass selbst bei einer Überschreitung der Messwerte an der bisherigen Probenahmestelle am Neckartor dies nicht mehr als Auslöser für Fahrverbote zu beurteilen ist, wenn die anderen Probenahmestellen Werte ergeben, die keine Überschreitung der Grenz- bzw. Verhältnismäßigkeitswerte (40 bzw. geplante 50 Mikrogramm Stickoxid je Kubikmeter Außenluft) ergeben;

4. sofern sich eine solche Auffassung ergeben sollte, weshalb sie bisher auf Fahrverbote in ganz Stuttgart bestanden hat, obwohl die beiden verkehrsnahen Probenahmestellen Waiblinger Straße und Hauptstätter Straße bereits absehbar den geplanten Grenzwert für die Frage der Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten in Höhe von 50 Mikrogramm Stickoxid je Kubikmeter Außenluft einhalten werden;
5. wie sie die seitens des CDU-Innenministers geäußerte Ankündigung, mit der CDU werde es keine (flächendeckenden) Fahrverbote für Euro-5-Diesel geben, bewertet, nachdem bisher der Anschein erweckt wurde, solche Verkehrseinschränkungen müssten zwangsweise vor dem Hintergrund der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts erfolgen und es gäbe keinen politischen Spielraum;
6. welche Auswirkungen diese Aussage auf die in der Drucksache 16/5352 für die Zeit ab 15. Oktober 2019 angekündigten Fahrverbote für Diesel der Euronorm 5/V im Bereich des Neckartors für den Fall haben, dass die geplante verlängerte Busspur doch nicht eingerichtet wird;
7. ob es zutrifft, dass über die Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart – Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart und die hieraus folgenden Fahrverbote nicht mehr allein das Verkehrsministerium als oberste Landesbehörde verantwortlich zeichnen soll und wenn ja, wer im diesbezüglichen Entscheidungsgremium vertreten ist;

II. im Luftreinhalteplan Stuttgart keine weiteren Fahrverbote vorzusehen.

06.02.2019

Dr. Rülke, Haußmann  
und Fraktion

### Begründung

Seit Jahresanfang gelten für Auswärtige Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge mit Euronorm 4/IV oder schlechter. Ab April werden Stuttgarter Bürgerinnen und Bürger sowie juristische Personen einbezogen. In der Diskussion steht, wie es mit Diesel der Euronorm 5/V weitergeht. Trotz mehrerer Anträge der FDP/DVP hat die Landesregierung bisher keinen Wert benannt, anhand dessen sie entscheiden wird, ob ein Einhalten der Grenzwerte absehbar ist, wie sie dies in ihrem Konzept stets formuliert. Vielmehr war der Drucksache 16/5352 zu entnehmen, dass es ab 15. Oktober 2019 im Bereich des Neckartors streckenbezogene Fahrverbote geben soll, wenn die geplante Busspur nicht wie vorgesehen eingerichtet werden kann.

Nun wurde angekündigt, weitere 50 Probenahmestellen in Stuttgart einzurichten. Es stellt sich die Frage, welche Auswirkungen sich hieraus auf die Relevanz der bisherigen Messstelle am Neckartor ergeben, nachdem das Verkehrsministerium stets betont hat, anhand dieser Grenzwerte und der an kilometerlangen Strecken vorherrschenden Überschreitungen müsse es Fahrverbote für ganz Stuttgart geben. Dies sei auch per Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts so gefordert. Gleichzeitig gibt nun ein Regierungsmitglied, das zugleich Parteivorsitzender ist, eine Art Garantie ab, dass es zu keinen Fahrverboten für Euro-5-Diesel komme. Die Bürgerinnen und Bürger im Land brauchen die Sicherheit, was nun gilt. Die antragstellende Fraktion ist seit jeher der Meinung, dass ein flächendeckendes Fahrverbot für ganz Stuttgart unverhältnismäßig ist.

## Stellungnahme

Mit Schreiben vom 5. März 2019 Nr. 4-0141.5/420 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration, dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und 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. aus welchen Gründen heraus im Stadtgebiet Stuttgart 50 weitere Probenahmestellen an welchen konkreten Standorten (mit Angabe Entfernung vom Fahrbahnrand sowie Höhe und zu erwartende mittlere Windgeschwindigkeit) aufgestellt werden sollen;*

Die Landesanstalt für Umwelt (LUBW) betreibt mehrere, sich ergänzende Messnetze zur Beobachtung und Überwachung der Luftqualität in Baden-Württemberg. Dazu gehören die Luftmessstationen Stuttgart-Bad Cannstatt sowie verkehrsnahen Messungen, u. a. am Neckartor, Arnulf-Klett-Platz, Hohenheimer Straße, Pragstraße und Waiblinger Straße. Wegen der anhaltenden Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für den Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) hat das Regierungspräsidium Stuttgart die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt Stuttgart mit Maßnahmen zur Minderung der Luftschadstoffbelastung aufgestellt. Grundlage waren die Messungen der LUBW in Stuttgart sowie durch Modellrechnungen bestimmte Konzentrationen entlang der Hauptverkehrsachsen in Stuttgart für die Jahre 2015 bis 2020.

Die LUBW soll zusätzliche orientierende Messungen von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), insbesondere in verkehrsnahen Bereichen, durchführen. Messungen und Modellrechnungen bilden zusammen die fachliche Grundlage für eine differenzierte Beurteilung, wo in Stuttgart die Grenzwerte eingehalten oder wie hoch sie noch überschritten sind. Die genauen Standorte werden derzeit festgelegt.

*2. inwiefern sich diese Standorte von den örtlichen Rahmenbedingungen des Sonderprogramms zu Luftqualitätsmessungen (vgl. Antrag der Abg. Jochen Haußmann u. a. „Sonderprogramm zu Luftqualitätsmessungen“, Drucksache 16/5137) unterscheiden;*

Die Probenahmestellen des „Sonderprogramms zu Luftqualitätsmessungen“ basiert auf den Probenahmestellen Dritter, auf Vorschlägen interessierter Bürgerinnen und Bürger sowie Städten und Gemeinden. Zwei der insgesamt etwa 40 Messorte des Sondermessprogramms befinden sich in Stuttgart, in der Talstraße und der Vaihinger Straße.

Bei den nun geplanten zusätzlichen Probenahmestellen in Stuttgart soll in neuen Bereichen des gesamten Stadtgebiets gemessen und das Umfeld bestehender Messungen näher untersucht werden. Auch Messorte, an denen bereits in früheren Jahren gemessen wurde, sollen wieder aufgenommen werden.

3. *ob durch die geplanten weiteren 50 Probenahmestellen die Relevanz der bisherigen Messstelle der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) am Neckartor verändert wird, insbesondere, ob sie nunmehr der Auffassung ist, dass selbst bei einer Überschreitung der Messwerte an der bisherigen Probenahmestelle am Neckartor dies nicht mehr als Auslöser für Fahrverbote zu beurteilen ist, wenn die anderen Probenahmestellen Werte ergeben, die keine Überschreitung der Grenz- bzw. Verhältnismäßigkeitswerte (40 bzw. geplante 50 Mikrogramm Stickoxid je Kubikmeter Außenluft) ergeben;*
4. *sofern sich eine solche Auffassung ergeben sollte, weshalb sie bisher auf Fahrverbote in ganz Stuttgart bestanden hat, obwohl die beiden verkehrsnahen Probenahmestellen Waiblinger Straße und Hauptstätter Straße bereits absehbar den geplanten Grenzwert für die Frage der Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten in Höhe von 50 Mikrogramm Stickoxid je Kubikmeter Außenluft einhalten werden;*

Die Fragen 3. und 4. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Messungen und Modellrechnungen bilden zusammen die fachliche Grundlage für eine differenzierte Beurteilung, wo in Stuttgart die Grenzwerte eingehalten oder wie hoch sie noch überschritten sind. Hieraus werden geeignete Maßnahmen abgeleitet. Verkehrsverbote (zonal oder auch nur Einzelstrecken) stellen dabei die gerichtlich auferlegte Ultima Ratio dar, also das Instrument, das nur dann ergriffen werden soll, wenn keine anderen wirksamen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung zur Verfügung stehen.

Am Neckartor besteht durch mehrjährige Profilmessungen eine besonders gute fachliche Grundlage zur Beurteilung der Luftqualität in dem betreffenden Straßenabschnitt.

5. *wie sie die seitens des CDU-Innenministers geäußerte Ankündigung, mit der CDU werde es keine (flächendeckenden) Fahrverbote für Euro-5-Diesel geben, bewertet, nachdem bisher der Anschein erweckt wurde, solche Verkehrseinschränkungen müssten zwangsweise vor dem Hintergrund der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts erfolgen und es gäbe keinen politischen Spielraum;*
6. *welche Auswirkungen diese Aussage auf die in der Drucksache 16/5352 für die Zeit ab 15. Oktober 2019 angekündigten Fahrverbote für Diesel der Euronorm 5/V im Bereich des Neckartors für den Fall haben, dass die geplante verlängerte Busspur doch nicht eingerichtet wird;*

Die Fragen 5. und 6. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Landesregierung hat das Ziel, für eine saubere Luft zu sorgen und alles dafür zu tun, zonale Verkehrsverbote für Euro 5/V Diesel Fahrzeuge in Stuttgart zu vermeiden. Über die Einführung weitergehender Verkehrsverbote für Euro 5/V Diesel-Fahrzeuge sowie deren räumlichen Zuschnitt wird im Lichte der deutlichen Abnahme der NO<sub>2</sub>-Messwerte im Jahr 2018 sowie der Wirkung der seit 1. Januar 2019 ergriffenen Maßnahmen zu entscheiden sein. Dies wird zurzeit fachgutachterlich untersucht.

7. *ob es zutrifft, dass über die Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart – Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart und die hieraus folgenden Fahrverbote nicht mehr allein das Verkehrsministerium als oberste Landesbehörde verantwortlich zeichnen soll und wenn ja, wer im diesbezüglichen Entscheidungsgremium vertreten ist;*

Zuständige Behörde für die Aufstellung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart – Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart ist das Regierungspräsidium Stuttgart.

*II. im Luftreinhalteplan Stuttgart keine weiteren Fahrverbote vorzusehen.*

Am 27. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht Leipzig die Sprungrevision gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 26. Juli 2017 überwiegend zurückgewiesen. Der Inhalt des Beschlussvorschlags wäre zum jetzigen Zeitpunkt nicht mit diesem höchstrichterlichen Urteil in Einklang zu bringen.

Das Bundesverwaltungsgericht betonte, dass eine Einführung von Verkehrsbeschränkungen für Diesel-Kfz der Euro-Norm 5/V zum 1. September 2019 nicht zwingend notwendig ist, wenn sich die Luftschadstoffbelastung über Erwarten deutlich verbessert. Über die Einführung wird anhand der in der Antwort zu den Fragen 5. und 6. aufgezählten Kriterien entschieden. Die Landesregierung unternimmt alles, um die Grenzwerte einzuhalten und ein flächendeckendes Verkehrsverbot für Diesel-Kfz der Euro-Norm 5/V zu vermeiden.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor