

## **Antrag**

**der Abg. Martin Rivoir u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Prognosen für Luftwerte in Stuttgart, Busspur für X1-Bus, Fahrverbote und Zwänge durch Gerichtsurteile**

Antrag

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

1. auf Basis welcher Messwerte, Berechnungsmodelle und Prognosen die Landesregierung zu dem Schluss kommt, dass zum Jahresende keine weiteren Fahrverbote (für Euro-5-Diesel) erforderlich sind;
2. inwieweit in diesen Prognosen und Szenarien die Verlängerung der Busspur für den X1-Expressbus bis zum Gebhardt-Müller-Platz bereits enthalten ist;
3. welche Ausweichverkehre (Anzahl der Fahrzeuge und Ausweichstraßen) bei Einrichtung einer Busspur zwischen der Kreuzung Heilmannstraße und dem Gebhardt-Müller-Platz erwartet werden;
4. wie sich dieser zusätzliche Verkehr dort auf die Lärm- und Luftbelastung auswirken wird;
5. wie viele Menschen direkt an den betroffenen Ausweichstraßen leben und im Vergleich dazu an der Straße Willy-Brandt-Straße und an der Straße „Am Neckartor“;
6. was dagegen spricht, den vergleichbaren Effekt durch eine Verlegung der Messstation um einige Meter in die Heilmannstraße oder auf die andere Straßenseite (wo genügend Platz für einen größeren Abstand zur Straße wäre) zu erreichen;
7. ob und inwieweit den Klägern und dem Verkehrsministerium bei Schließung dieses Vergleichs bewusst war, dass diese punktuelle Reduzierung des Verkehrs in der näheren Umgebung mehr Verkehr und mehr Luftbelastung erzeugt;

8. ob und inwieweit den Klägern und dem Verkehrsministerium bei Abschluss dieses Vergleichs bewusst war, dass eine prozentuale Reduzierung des Verkehrs angesichts der Flottenmodernisierung, der Fahrverbote für Euro-4-Diesel-Fahrzeuge und vieler ergriffener Maßnahmen zur Luftverbesserung (Nassreinigung, Filteranlagen, Tempolimit, neuer Fahrbahnbelag etc.) in keinem direkten Zusammenhang mit der Luftbelastung steht;
9. inwieweit allein die Verpflichtung des Landes durch den von Verkehrsminister Hermann abgeschlossenen und durch die schwarz-grüne Landesregierung bestätigten Vergleich, den Verkehr in der Straße „Am Neckartor“ um 20 Prozent zu reduzieren, Grund für die Verlängerung der Busspur ist.

18. 04. 2019

Rivoir, Stoch Kleinböck, Selcuk, Gall SPD

#### Begründung

Trotz zurückgehender Werte für Feinstaub und Stickoxide, die weitere Fahrverbote (insbesondere die für Euro-5-Diesel-Kfz) laut Landesregierung überflüssig machen, will das Verkehrsministerium gegen den Willen der Stadt Stuttgart und entgegen der Warnung der Stuttgarter Straßenbahn-Betriebe SSB zwischen der Kreuzung Heilmannstraße und dem Gebhardt-Müller-Platz eine Busspur für den Expressbus X1 einrichten, was zum Wegfall einer Autospur führt und damit Staus und umfangreichen Ausweichverkehr erzeugt.

Die weitere Busspur soll jedoch in den Luftwerte-Prognosen noch gar nicht berücksichtigt worden sein, ist also offenbar auch nicht erforderlich, um die Luftwerte, die Fahrverbote erübrigen, zu erreichen. Zudem würde eine leichte Reduzierung der Luftbelastung direkt an der Messstation ohnehin nur durch die dann freie Busspur und den damit um zwei bis drei Meter größeren Abstand der Messstation zum fließenden Verkehr erreicht. Das aber würde sich erübrigen, wenn man die Werte der Messstation, wie angekündigt, als „Ausreißer“ sowieso nicht mehr in die Gesamtbewertung einbezieht, oder wenn man sie um einige Meter in die Heilmannstraße hineinversetzen würde, wie Oberbürgermeister Kuhn dies vorschlägt (Stuttgarter Nachrichten, 10. April 2019).

Es ist daher offensichtlich, dass das Verkehrsministerium diese Busspur nicht erzwingen will, um die Luftwerte in der Stadt zu verbessern, sondern allein, um den unsinnigen Vergleich vor Gericht zu erfüllen, in dem sich das Land 2016 verpflichtet hat, den Verkehr am Neckartor um 20 Prozent zu reduzieren. Dabei wird bewusst in Kauf genommen, dass durch Ausweichverkehre und Staus die Luftbelastung insgesamt und in der näheren Umgebung der Messstation Neckarstraße steigt, statt sinkt.

## Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 22. Mai 2019 Nr. 4-0141.5/456 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. auf Basis welcher Messwerte, Berechnungsmodelle und Prognosen die Landesregierung zu dem Schluss kommt, dass zum Jahresende keine weiteren Fahrverbote (für Euro-5-Diesel) erforderlich sind;*

Das Land Baden-Württemberg hat ein Gesamtwirkungsgutachten für die Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart erstellen lassen, welches im Februar 2017 veröffentlicht wurde. Auf dieser Basis wurden mit dem für Stuttgart bestehenden Verkehrsmodell im Jahr 2019 Neuberechnungen unter Zugrundelegung der aktuellen Flottenzusammensetzung, von aktuellen Verkehrsdaten, von der Wirkung des seit Januar 2019 geltenden Verkehrsverbotes für Dieselfahrzeuge unterhalb der Abgasnorm Euro 5/V und unter Berücksichtigung von Software-Updates für das Prognosejahr 2019 und 2020 durchgeführt. Das Berechnungsmodell für die Immissionen wurde an den gemessenen Werten des Jahres 2018 kalibriert. Nach diesen Berechnungen werden für das Stadtgebiet Stuttgart im Jahr 2019 nur noch an einigen wenigen Straßenabschnitten Stickstoffdioxidbelastungen über 50 µg/m<sup>3</sup> prognostiziert. Die Landesregierung setzt sich gemeinsam mit der Stadt Stuttgart intensiv dafür ein, weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität schnellstmöglich an diesen wenigen Straßenabschnitten umzusetzen, um Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5/V in Stuttgart gänzlich zu vermeiden.

- 2. inwieweit in diesen Prognosen und Szenarien die Verlängerung der Busspur für den X1-Expressbus bis zum Gebhardt-Müller-Platz bereits enthalten ist;*

Die Wirkung des Busfahrstreifens am Stuttgarter Neckartor entsprechend der öffentlich ausliegenden Ergänzung zur 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart ist in den unter Frage 1 genannten Berechnungen noch nicht berücksichtigt. Der Entwurf der Ergänzung sieht eine Busspur ab dem Wullesteg bis zur Heilmannstraße vor. Aufgrund der S 21-Bauarbeiten kann diese Busspur möglicherweise kürzer ausfallen.

- 3. welche Ausweichverkehre (Anzahl der Fahrzeuge und Ausweichstraßen) bei Einrichtung einer Busspur zwischen der Kreuzung Heilmannstraße und dem Gebhardt-Müller-Platz erwartet werden;*

- 4. wie sich dieser zusätzliche Verkehr dort auf die Lärm- und Luftbelastung auswirken wird;*

- 5. wie viele Menschen direkt an den betroffenen Ausweichstraßen leben und im Vergleich dazu an der Straße Willy-Brandt-Straße und an der Straße „Am Neckartor“;*

Die Fragen 3, 4 und 5 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Luftschadstoffgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit gelten für alle Bürgerinnen und Bürger und müssen eingehalten werden. Maßnahmen zur Luftreinhaltung dürfen daher an anderer Stelle nicht zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte führen oder eine bestehende Grenzwertüberschreitung weiter verschärfen.

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

Durch den Busfahrstreifen werden laut Gutachten ca. 3.600 Kfz/Tag auf der Straße Am Neckartor in stadtauswärtiger Richtung verlagert. Die modalen Verkehrsverlagerungen auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes führen dabei zu einer Entlastung auch weiterer Straßen im Stuttgarter Stadtgebiet. Gleichzeitig kommt es laut Modell zu geringfügigen Kfz-Verkehrsverlagerungen auf andere Routen im Verkehrsnetz.

Die Ausweichverkehre wurden im Hinblick auf die Luftschadstoffbelastung bereits mit Blick auf ein mögliches Einzelstreckenverkehrsverbot detaillierter untersucht. Demnach ergeben sich in diesem Fall keine zusätzlichen Grenzwertüberschreitungen.

*6. was dagegen spricht, den vergleichbaren Effekt durch eine Verlegung der Messstation um einige Meter in die Heilmannstraße oder auf die andere Straßenseite (wo genügend Platz für einen größeren Abstand zur Straße wäre) zu erreichen;*

Gemäß der 39. BImSchV, Anlage 3, Abschnitt B, Absatz 1 a) sind Messungen am Ort der wahrscheinlich höchsten Belastung, der die Bevölkerung ausgesetzt sein wird, durchzuführen. Diesem Anspruch wird die Messstelle gerecht. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Verlegung einer Messstation keine Maßnahme zur Verbesserung der Luftqualität darstellt.

*7. ob und inwieweit den Klägern und dem Verkehrsministerium bei Schließung dieses Vergleichs bewusst war, dass diese punktuelle Reduzierung des Verkehrs in der näheren Umgebung mehr Verkehr und mehr Luftbelastung erzeugt;*

Anwohnerinnen und Anwohner von Straßen mit hoher Luftbelastung können für diesen belasteten Bereich Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität gerichtlich einfordern. Der Vergleich mit zwei Stuttgarter Bürgern vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart vom April 2016 beinhaltet daher eine Luftreinhaltemaßnahme lediglich im Bereich des Stuttgarter Neckartors. Die Berücksichtigung von Ausweichverkehren und das Abwägen zwischen der Eingriffstiefe einer Maßnahme und ihrer Wirkung gehört spätestens seit Aufstellung der ersten Luftreinhaltepläne zum Verwaltungshandeln der zuständigen Behörden. Sie sind bestrebt, die Luftqualität im gesamten Stuttgarter Stadtgebiet zu verbessern. Die Reduzierung des Verkehrs am Stuttgarter Neckartor kann aufgrund des komplexen Verkehrssystems in Stuttgart nur in Kombination mit anderen Maßnahmen erfolgen. Die 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart vom November 2018 enthält ebensolche Maßnahmen, z. B. zur Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Zudem werden auch planunabhängig zusätzliche Luftreinhaltemaßnahmen umgesetzt.

*8. ob und inwieweit den Klägern und dem Verkehrsministerium bei Abschluss dieses Vergleichs bewusst war, dass eine prozentuale Reduzierung des Verkehrs angesichts der Flottenmodernisierung, der Fahrverbote für Euro-4-Diesel-Fahrzeuge und vieler ergriffener Maßnahmen zur Luftverbesserung (Nassreinigung, Filteranlagen, Tempolimit, neuer Fahrbahnbelag etc.) in keinem direkten Zusammenhang mit der Luftbelastung steht;*

Bei gleichbleibenden Rahmenbedingungen wie Flottenzusammensetzung, Verkehrsqualität und Geschwindigkeit führt eine Reduzierung der Verkehrsmenge immer auch zu einer Verringerung an Verkehrsemissionen und hierdurch zu einer Reduzierung der Luftschadstoffbelastung.

*9. inwieweit allein die Verpflichtung des Landes durch den von Verkehrsminister Hermann abgeschlossenen und durch die schwarz-grüne Landesregierung bestätigten Vergleich, den Verkehr in der Straße „Am Neckartor“ um 20 Prozent zu reduzieren, Grund für die Verlängerung der Busspur ist.*

Der Busfahrstreifen am Stuttgarter Neckartor dient sowohl der Senkung der Luftschadstoffbelastung am Neckartor als auch der Erfüllung des Vergleichs vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart vom April 2016. Laut diesem Vergleich sind Maßnahmen zu ergreifen, die die Kfz-Verkehrsmenge am Neckartor an Tagen mit

Feinstaubalarm um 20 Prozent senken. Da der Busfahrstreifen zwar eine geringere Verkehrsreduktion hat, diese aber ganzjährig eintritt, haben die Vergleichsgegner ihn als Erfüllung des Vergleichs akzeptiert.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor