

Antrag

der Abg. Hans-Ulrich Rülke u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Entscheidung zu weiteren Diesel-Fahrverboten

Antrag

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

1. wie sich seit Jahresbeginn die Messwerte für Stickoxide und die daraus möglichen Hochrechnungen auf einen Jahresmittelwert an den Probenahmestellen in den Städten Baden-Württembergs, in denen Diesel-Fahrverbote ausgesprochen oder verschärft werden sollen, darstellen;
2. wie sich seit Mitte März die Verkehrszahlen in der Landeshauptstadt Stuttgart an den Probenahmestellen, die für die Verschärfung der Diesel-Fahrverbote der Euronorm 5 relevant sind, darstellen, mit grafischer Verknüpfung zu den jeweiligen Stundenwerten der gemessenen Stickoxidwerte;
3. welchen Anteil die in der Landeshauptstadt Stuttgart sowie in der Region Stuttgart zugelassenen Diesel-Pkw der Euronormen 4, 5 und 6 am Gesamtdieselfahrzeugbestand sowie am Gesamtpersonenkraftwagenbestand einnehmen;
4. ob es zutrifft, dass bei der an sich für Mitte April 2020 vorgesehenen Entscheidung über die Ausweitung der Euro-5-Diesel Fahrverbote bei aktueller Lage die Einhaltung des Jahresmittelwerts von 40 Mikrogramm Stickoxid je Kubikmeter Außenluft absehbar wäre und es deshalb nicht zur Ausweitung der Fahrverbote kommen würde;
5. aus welchen Gründen heraus der Verkehrsminister sich laut Medienberichten per Brief an das Verwaltungsgericht sowie den Kläger mit der Bitte um Aufschub gewandt hat, wenn sie ansonsten die Äußerung vertritt, sie wolle weitere Fahrverbote möglichst verhindern;

6. weshalb das Verkehrsministerium – vor dem Hintergrund, dass mit Dieselfahrverboten möglichen Gesundheitsbeeinträchtigungen begegnet werden soll – die Einrichtung von Fahrradstreifen an Hauptverkehrsachsen auf bisherigen Pkw-Fahrs Spuren anbietet, wo doch die Radfahrer dann direkt neben den Abgasen radeln würden und bedingt durch die körperliche Anstrengung wesentlich intensiver atmen als Anwohner oder gewöhnliche Passanten;
7. ob sie im Zuge der Corona-Krise eine Güterabwägung vorgenommen hat, wie sich das Ansteckungsrisiko im ÖPNV mit Corona im Vergleich zur abstrakten Gesundheitsgefährdung durch die Nutzung eines an sich in der Umweltzone Stuttgart ausgeschlossenen Diesel-Pkw der Abgasnorm Euro 5 (Hauptachsen) oder schlechter (gesamtes Stadtgebiet) darstellt.

14.04.2020

Dr. Rülke, Haußmann, Reich-Gutjahr, Keck,
Karrais, Brauer, Hoher, Fischer, Dr. Goll FDP/DVP

Begründung

Laut Medienberichten hat sich der Verkehrsminister per Brief an das Verwaltungsgericht Stuttgart und den Kläger (sogenannte Deutsche Umwelthilfe) gewandt und um Aufschub bezüglich der Entscheidung über die Ausdehnung der Euro-5-Diesel-Fahrverbote in der Landeshauptstadt Stuttgart gebeten. Dabei sei auch die Ausweisung von Fahrradspuren auf bisherigen Fahrs Spuren von Hauptverkehrsachsen angeboten worden. Des Weiteren berichtet Focus Online am 13. April 2020 unter der Überschrift „Kaum Verkehr, trotzdem Stickoxid-Spitzenwerte: Corona entlarvt Fahrverbote als sinnlos“.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 3. Juni 2020 Nr. 4-0141.5/540 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau und dem Ministerium für Soziales und Integration zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. *wie sich seit Jahresbeginn die Messwerte für Stickoxide und die daraus möglichen Hochrechnungen auf einen Jahresmittelwert an den Probenahmestellen in den Städten Baden-Württembergs, in denen Diesel-Fahrverbote ausgesprochen oder verschärft werden sollen, darstellen;*

Verkehrsverbote für Diesel-Fahrzeuge, die über die grünen Umweltzonen hinausgehen, bestehen in Stuttgart. Auch der Entwurf des Luftreinhalteplans Heilbronn sieht streckenbezogene Verkehrsverbote für Diesel-Fahrzeuge vor, sofern dies über die in Umsetzung befindlichen und kurzfristig zu ergreifenden Maßnahmen hinaus für die Einhaltung des Grenzwerts für den NO₂-Jahresmittelwert erforderlich ist.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

In der folgenden Tabelle sind die Stickstoffdioxid (NO₂)-Konzentrationen für die straßennahen Messstellen in Stuttgart, Am Neckartor, Hohenheimer Straße, Pragstraße und Talstraße, und Heilbronn, Weinsberger Straße, als Jahresmittelwert für 2018 und 2019 und die Monatsmittelwerte in 2020 in µg/m³ dargestellt.

	Stuttgart Am Neckar- tor	Stuttgart Hohenheimer Straße	Stuttgart Pragstraße	Stuttgart Talstraße	Heilbronn Weinsberger Straße
2018	71	65	65	---	52
2019	53	50	58	50	47
Jan 2020*	47	43	55	49	49
Feb 2020*	36	34	53	44	43
Mrz 2020*	37	32	41	36	35
Apr 2020*	41	35	**	**	33

* Entscheidend für eine Einhaltung des Jahresmittelgrenzwerts von 40 µg/m³ ist eine Messung über ein gesamtes Kalenderjahr.

** Messwerte liegen noch nicht vor, da Passivsammler

2018 und 2019 wurde der Grenzwert für den NO₂-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ an diesen Messstellen überschritten. Im Vergleich dazu sind die NO₂-Monatsmittelwerte im Jahr 2020 deutlich geringer und teilweise auch unter dem Wert von 40 µg/m³, d. h. dem für den NO₂-Jahresmittelwert geltenden Grenzwert. Dies ist insbesondere auf die umgesetzten Luftreinhaltemaßnahmen zurückzuführen, die zu einem geringeren Schadstoffausstoß führten. Aber auch das Wettergeschehen hat niedrigere Werte begünstigt. So war der Januar vergleichsweise mild und im Februar und Anfang März 2020 führte u. a. der Durchzug zahlreicher Tiefdrucksysteme zu einem guten Luftaustausch und damit zu niedrigen Immissionskonzentrationen. Außerdem ist das Kfz-Verkehrsaufkommen aufgrund der mit der Corona-Verordnung verbundenen Beschränkungen in der Zeit ab Mitte März bis Mitte Mai stark zurückgegangen, was ebenfalls zu einer Minderung der NO₂-Werte führte. Der Vergleich der NO₂-Wochenmittelwerte für 2019 und 2020 zeigt, dass bereits vor den coronabedingten Beschränkungen eine positive Entwicklung der Messwerte für NO₂ erkennbar war und die NO₂-Wochenmittelwerte deutlich unter dem Vorjahresniveau lagen.

Zu der Prognose der Jahresmittelwerte für das Jahr 2020 wird auf die Antwort zu Ziffer 4 verwiesen.

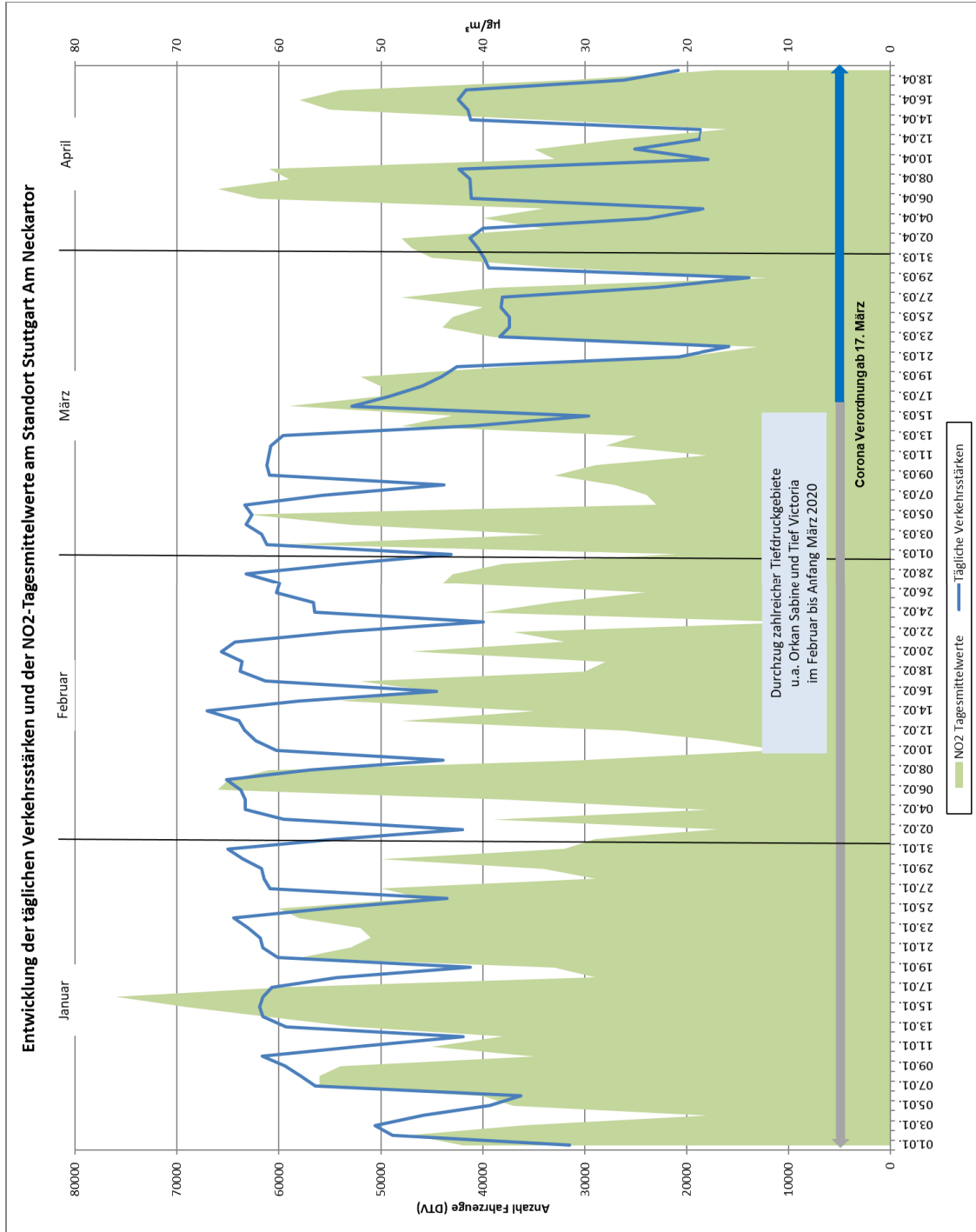
2. wie sich seit Mitte März die Verkehrszahlen in der Landeshauptstadt Stuttgart an den Probenahmestellen, die für die Verschärfung der Diesel-Fahrverbote der Euronorm 5 relevant sind, darstellen, mit grafischer Verknüpfung zu den jeweiligen Stundenwerten der gemessenen Stickoxidwerte;

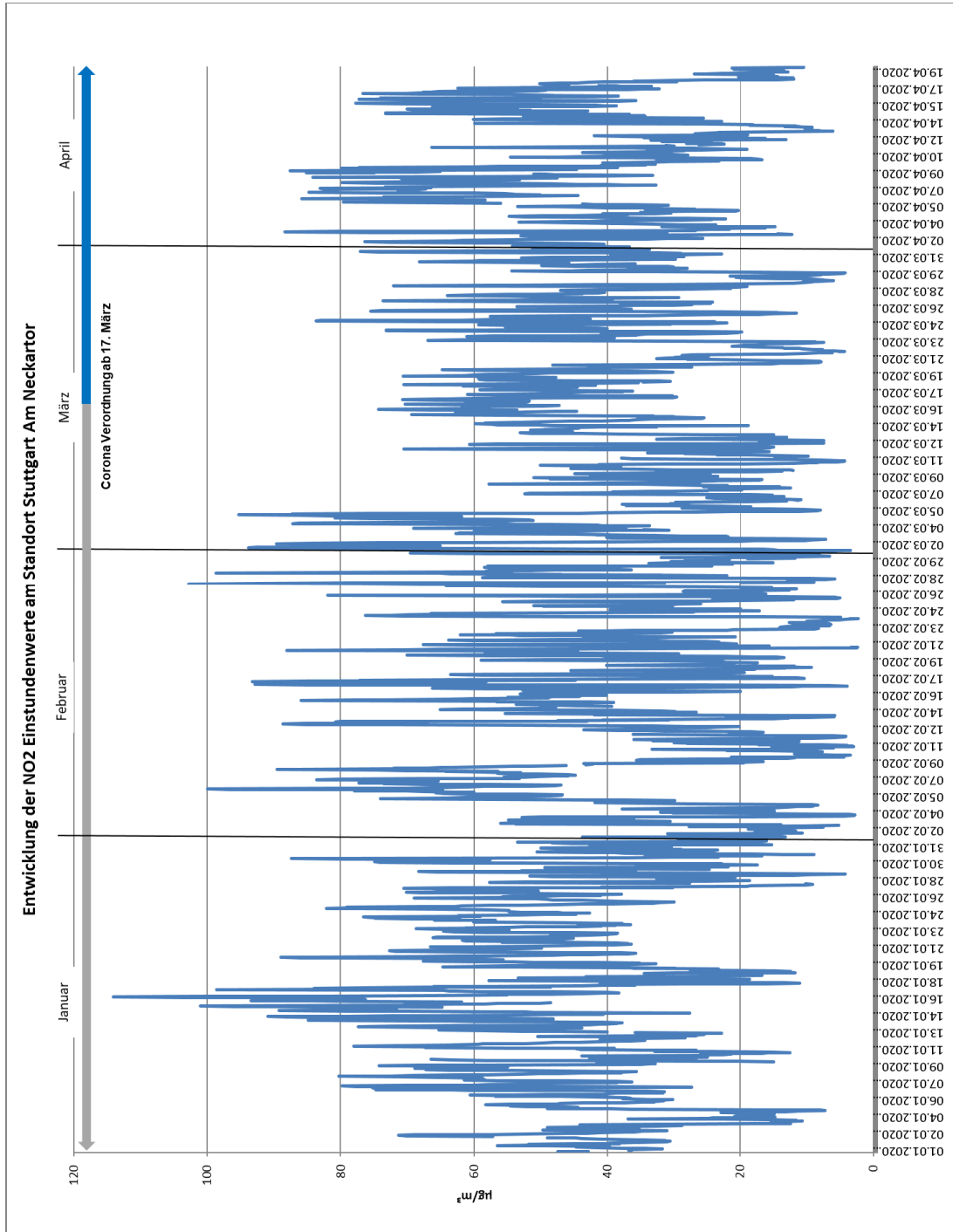
Dem Verkehrsministerium liegen in Stuttgart Verkehrszahlen für die beiden Standorte Stuttgart am Neckartor und Stuttgart Hohenheimer Straße vor. Der Verlauf der Verkehrsstärken und der NO₂-Tagesmittelwerte an den beiden Standorten kann den angefügten Diagrammen entnommen werden.

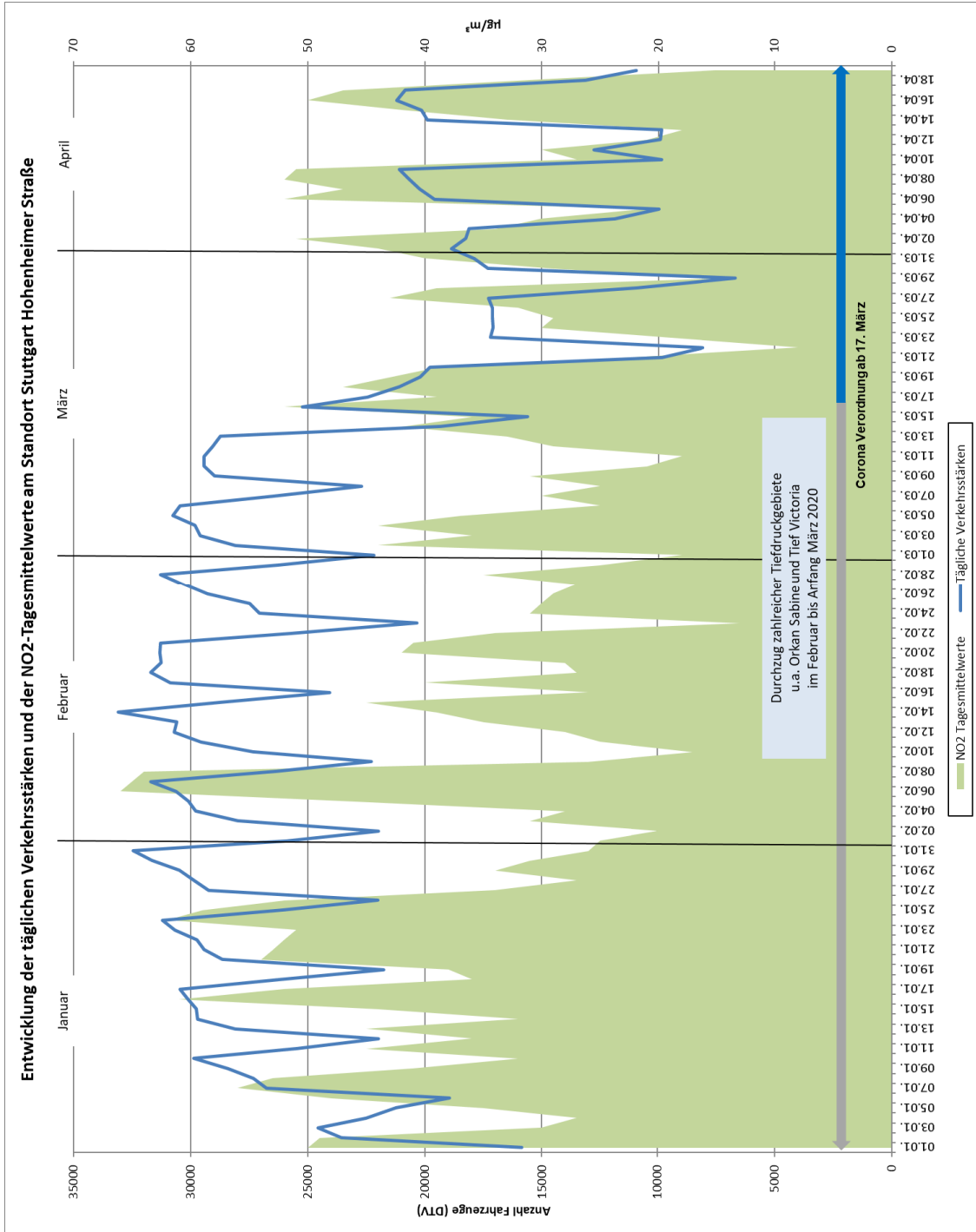
Vom 1. Januar bis zum 16. März 2020 passierten täglich durchschnittlich 56.330 Fahrzeuge die Verkehrszählstelle am Standort Stuttgart Am Neckartor. Ab Inkrafttreten der Corona-Verordnung vom 17. März 2020 reduzierte sich diese Zahl bis zum 19. April 2020 im Mittel auf täglich 33.800 Fahrzeuge. An der Verkehrszählstelle Stuttgart Hohenheimer Straße waren es im ersten Zeitraum durchschnittlich 27.430 Fahrzeuge, ab Beginn der Corona-Verordnung täglich 16.100 Fahrzeuge. Dies entspricht bei beiden Verkehrszählstellen einem Rückgang von ca. 40 Prozent. Seit dem 19. April 2020 steigen die Kfz-Verkehrszahlen wieder an und der Rückgang reduzierte sich bis Anfang Mai auf etwa 20 Prozent. Die durchschnittlichen NO₂-Konzentrationen an der Messstelle Stuttgart Am Neckar-

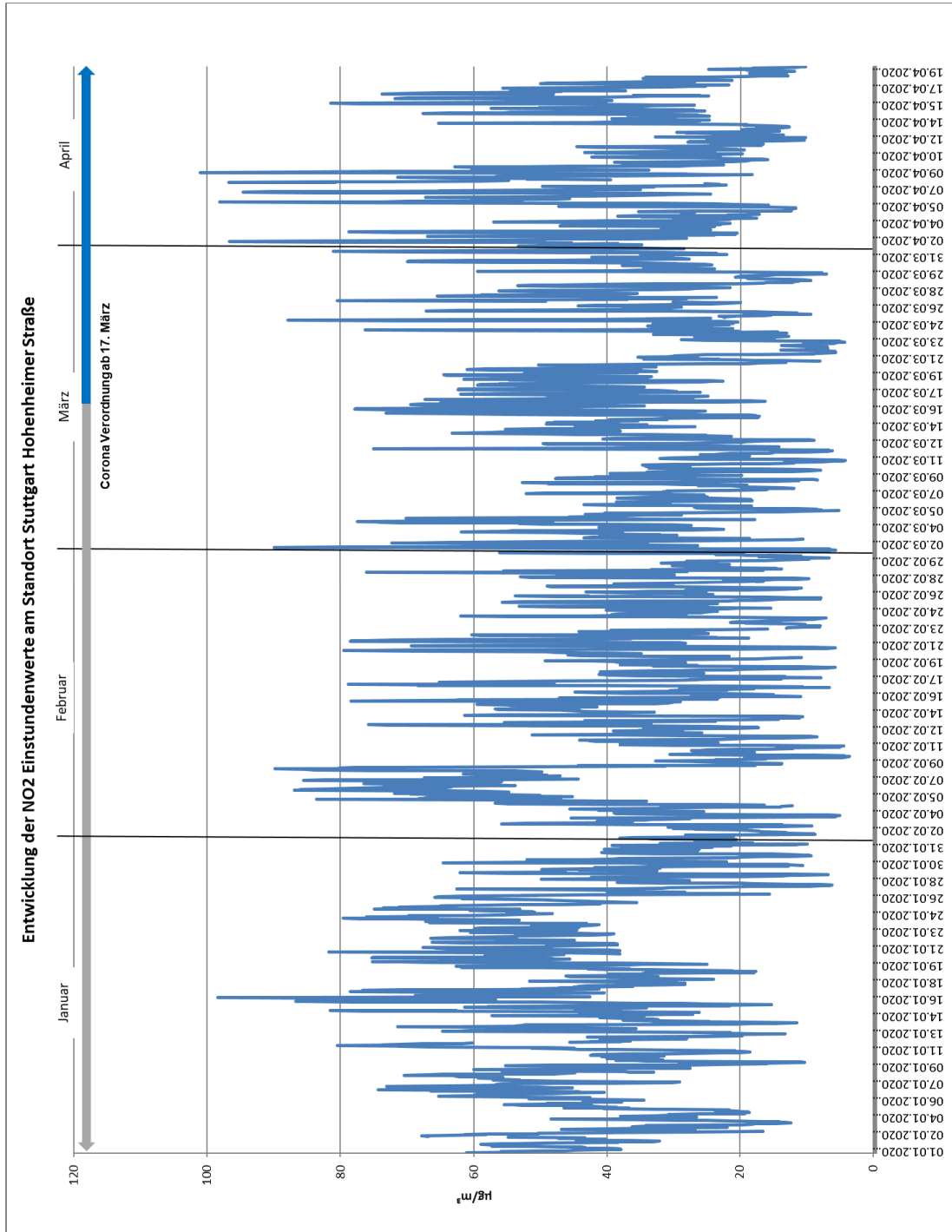
tor blieben bereits vor und auch während der Gültigkeit der Corona-Verordnung (1. Januar bis 16. März und 17. März bis 19. April 2020) in etwa unverändert bei $41 \mu\text{g}/\text{m}^3$. An der Messstelle Stuttgart Hohenheimer Straße reduzierten sich die durchschnittlichen NO_2 -Konzentrationen seit dem Inkrafttreten der Corona-Verordnung von $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$ auf $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Die gemessenen NO_2 -Stundenmittelwerte sind nicht ausschließlich abhängig von den verkehrlichen Stickoxid- (NO_x) -Emissionen, sondern auch von den kurzzeitig wirkenden Witterungsfaktoren. Im Februar war es sehr windig und regenreich mit sehr guten Austauschbedingungen und landesweit wurden niedrige Luftschadstoffkonzentrationen beobachtet. Ab Mitte März lagen dagegen vermehrt austauscharme Wetterlagen vor mit geringen Windgeschwindigkeiten und wenig vertikalem Austausch. Dies führte zu einer bodennahen Anreicherung der Luftschadstoffe. Die Hochdruckwetterlage war außerdem verbunden mit einer sehr sommerlichen und strahlungsintensiven Witterung, was zusätzlich zu erhöhten Ozonkonzentrationen und damit verbunden auch zu höheren NO_2 -Konzentrationen führte.









3. *welchen Anteil die in der Landeshauptstadt Stuttgart sowie in der Region Stuttgart zugelassenen Diesel-Pkw der Euronormen 4, 5 und 6 am Gesamtdieselfahrzeugbestand sowie am Gesamtpersonenkraftwagenbestand einnehmen;*

In Stuttgart zugelassene Pkw nach Antrieb und Schadstoffklassen zum 31. März 2020:

	Anzahl	Anteil
Pkw gesamt	301.145	
davon Diesel gesamt	79.919	26,5 %
Diesel Euro 6	50.962	16,9 %
Diesel Euro 5	19.061	6,3 %
Diesel Euro 4	5.069	1,7 %
Diesel bis Euro 3	4.512	1,5 %

Aus der Region Stuttgart liegen dem Verkehrsministerium Daten für den Landkreis Ludwigsburg, dem Rems-Murr-Kreis, die Stadt Esslingen und die Stadt Stuttgart zum 31. Dezember 2019 vor. In folgender Tabelle sind die zugelassenen Pkw addiert aus den genannten Landkreisen und Städten zum 31. Dezember 2019:

	Anzahl	Anteil in Prozent
Pkw gesamt	1.232.099	
davon Diesel gesamt	344.463	28,0 %
Diesel Euro 6	161.562	13,1 %
Diesel Euro 5	104.189	8,4 %
Diesel bis Euro 4	78.407	6,4 %

4. *ob es zutrifft, dass bei der an sich für Mitte April 2020 vorgesehenen Entscheidung über die Ausweitung der Euro-5-Diesel Fahrverbote bei aktueller Lage die Einhaltung des Jahresmittelwerts von 40 Mikrogramm Stickoxid je Kubikmeter Außenluft absehbar wäre und es deshalb nicht zur Ausweitung der Fahrverbote kommen würde;*

In fachgutachterlicher Untersuchung wurde die Wirkung der Maßnahmen der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans auf den Jahresmittelwert 2020 berechnet. Diese Berechnungen wurden vor der Corona-Pandemie erstellt und berücksichtigen deren Auswirkungen nicht. Als Ergebnis der Untersuchung wurde für das Jahr 2020 für die Hohenheimer Straße eine Grenzwerteinhaltung und Am Neckartor ein NO₂-Jahresmittelwert leicht über dem Grenzwert, an der Pragstraße ein NO₂-Jahresmittelwert von 48 µg/m³ und an der Talstraße von 47 µg/m³ berechnet.

Darüber hinaus wurden die Auswirkungen der mit der Corona-Verordnung verbundenen Verkehrsrückgänge auf den NO₂-Jahresmittelwert für diese vier verkehrsnahen Messstationen berechnet. Unter der Annahme, dass der Verkehr in Stuttgart seit Mitte März bis Mitte Mai dauerhaft um 30 Prozent (zunächst ca. 40 Prozent, danach ca. 20 Prozent) abnahm, ergeben die Untersuchungen eine Minderung des NO₂-Jahresmittelwertes um 1,0 bis 1,5 µg/m³.

5. *aus welchen Gründen heraus der Verkehrsminister sich laut Medienberichten per Brief an das Verwaltungsgericht sowie den Kläger mit der Bitte um Aufschub gewandt hat, wenn sie ansonsten die Äußerung vertritt, sie wolle weitere Fahrverbote möglichst verhindern;*

Das Land hat den Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg aufgrund der Corona-Situation darum gebeten, das Beschwerdeverfahren ruhen zu lassen. Hierfür wäre die Zustimmung der Deutschen Umwelthilfe e. V. erforderlich gewesen, die jedoch nicht erfolgte. Der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg hat daraufhin entschieden und mit Beschluss vom 14. Mai 2020, Az. 10 S 461/20, die Beschwerde des Landes und die Anschlussbeschwerde der Deutschen Umwelthilfe gegen den Beschluss des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 21. Januar 2020, Az. 17 K 5255/19, zurückgewiesen. Das Land Baden-Württemberg müsse nach dem Beschluss des Verwaltungsgerichts Stuttgart entsprechend des Urteils des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 26. Juli 2017, Az. 13 K 5412/15, in seiner Fassung durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018, Az. 7 C 30.17, den Luftreinhalteplan Stuttgart mit Verkehrsverboten für Dieselfahrzeuge der Euro-Norm 5/V auf dem kompletten Gebiet der Umweltzone Stuttgart fortschreiben. Nach dem Beschluss des Verwaltungsgerichtshofs sei das Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart noch nicht erfüllt. Nachträgliche Änderungen der Sach- und Rechtslage, welche evident sind und damit im Vollstreckungsverfahren berücksichtigt werden müssen, seien nicht gegeben. Das Land Baden-Württemberg wird daher eine Vollstreckungsabwehrklage und zusätzlich einen einstweiligen Antrag auf aufschiebende Wirkung beim Verwaltungsgericht Stuttgart erheben, um nachträgliche Änderungen, wie die deutliche Verbesserung der Luftschadstoffbelastung in Stuttgart, vortragen zu können.

6. *weshalb das Verkehrsministerium – vor dem Hintergrund, dass mit Dieselfahrverboten möglichen Gesundheitsbeeinträchtigungen begegnet werden soll – die Einrichtung von Fahrradstreifen an Hauptverkehrsachsen auf bisherigen Pkw-Fahrspuren anbietet, wo doch die Radfahrer dann direkt neben den Abgasen radeln würden und bedingt durch die körperliche Anstrengung wesentlich intensiver atmen als Anwohner oder gewöhnliche Passanten;*

In Stuttgart ist der Grenzwert für den NO₂-Jahresmittelwert an straßennahen Belastungsbereichen teilweise überschritten. Dieser Grenzwert dient dem Schutz der Bevölkerung – auch Risikogruppen – vor negativen Gesundheitswirkungen, die bei langfristiger Exposition entstehen könnten. Die gemessenen NO₂-Konzentrationen haben bei kurzzeitiger Exposition ein vernachlässigbares gesundheitliches Schädigungspotenzial. Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer sind den erhöhten Konzentrationen nur kurzzeitig ausgesetzt.

7. *ob sie im Zuge der Corona-Krise eine Güterabwägung vorgenommen hat, wie sich das Ansteckungsrisiko im ÖPNV mit Corona im Vergleich zur abstrakten Gesundheitsgefährdung durch die Nutzung eines an sich in der Umweltzone Stuttgart ausgeschlossenen Diesel-Pkw der Abgasnorm Euro 5 (Hauptachsen) oder schlechter (gesamtes Stadtgebiet) darstellt.*

Auch in der Corona-Krise besteht die gesetzliche und rechtliche Verpflichtung des Landes Baden-Württemberg, diejenigen Maßnahmen umzusetzen, welche zur schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung notwendig sind. Die in Stuttgart bestehenden Verkehrsverbote sind hierfür erforderlich, wirksam, verhältnismäßig und rechtmäßig. Damit ist ein Aussetzen der Maßnahmen allein aufgrund der Corona-Krise nicht möglich.

Jedoch wurden die Ausnahmeregelungen für die bestehenden Verkehrsverbote befristet erweitert, sodass vulnerable Gruppen (z. B. Personen ab 60 Jahren oder mit chronischen Vorerkrankungen), Personen, die eine besonders umständliche bzw. lange Fahrt mit dem ÖPNV zur Arbeitsstelle auf sich nehmen müssen, oder

Beschäftigte eines Betriebs bzw. einer Einrichtung der Kritischen Infrastruktur Fahrten auch mit dem Auto von der Wohnung zum Zielort unternehmen können. Außerdem wird im ÖPNV ein Hygiene-Konzept umgesetzt, um dort die Ansteckungsgefahr zu minimieren.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor