

Antrag

der Abg. Franz Untersteller u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Umweltministeriums

Perspektiven für die Luftreinhaltung im Landkreis Ludwigsburg

Antrag

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

1. wie sich die Ergebnisse der Schadstoffmessungen, insbesondere von PM₁₀ und NO_x an den Messstellen seit Beginn der Spotmessungen im Landkreis Ludwigsburg entwickelt haben;
2. welchen messbaren Einfluss die Ausweisung von Umweltzonen auf die Luftqualität in den betroffenen Kommunen bislang hatte und wie sich im Gegensatz dazu die Entwicklung in benachbarten Kommunen darstellt, die bislang keine Luftreinhaltepläne haben (z. B. Bietigheim-Bissingen, Kornwestheim, Asperg, Marbach, Freiberg);
3. wie sich die Anteile der im Landkreis Ludwigsburg gemeldeten Fahrzeuge auf Fahrzeuge mit roten, gelben und grünen Plaketten verteilt, wie viele Kfz von der Einführung von Fahrverboten bislang tatsächlich betroffen waren und wie viele Fahrzeuge eine Ausnahmegenehmigung erhalten haben;
4. ob angesichts dessen, dass im Jahr 2010 im Landkreis Ludwigsburg die bereits seit 2005 gültigen Grenzwerte für Feinstaub und die dann zusätzlich geltenden NO_x-Grenzwerte in einer Reihe von Kommunen nicht eingehalten werden können, erwogen wird – analog dem Vorgehen in Berlin und Hannover – in Umweltzonen bereits ab 1. Januar 2010 nur noch Fahrzeuge mit grünen Plaketten zuzulassen und wenn nicht, mit welcher Begründung ein solcher Schritt mit Blick auf einschlägiges Recht (22. BImSchV) negiert bzw. hin zu mehr Luftqualität abgelehnt wird;

5. welchen Einfluss ein Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr auf die Luftreinhaltung hat (mit Angabe, ob ein solches zusätzlich zur Plakettenpflicht erwogen wird bzw. wenn nicht, mit welcher Begründung);
6. ob angesichts der Tatsache, dass fünf der neun Umweltzonen (50 % Anteil landesweit) in der Region Stuttgart im Landkreis Ludwigsburg liegen, was auf besonders hohe Luftschadstoffbelastungen hindeutet, Bereitschaft besteht, unabhängig von Anlage 3 (1 a) zur 22. BImSchV die Schadstoffmessungen im Landkreis auszuweiten;
7. ob und wenn ja mit welcher Begründung sie weiterhin auf der Haltung besteht, dass dort, wo keine Schadstoffmessungen vorgenommen werden, die Einhaltung der Grenzwerte als gewährleistet betrachtet werden kann und die betroffene Bevölkerung folglich keinen Anspruch auf die Erstellung und Umsetzung eines Luftreinhalteplans hat;
8. ob sie bereit ist, aufgrund der im Landkreis Ludwigsburg vorhandenen Dichte an bestehenden und geplanten Umweltzonen ein Pilotprojekt zu initiieren, bei dem erstmals in Baden-Württemberg für einen ganzen Landkreis ein Luftreinhalteplan erstellt wird und damit diese Region flächendeckend als Umweltzone ausgewiesen wird und wenn nein, welche rechtlichen Bedenken dagegen sprechen.

06.05.2009

Untersteller, Walter, Schlachter,
Sckerl, Bauer, Pix GRÜNE

Begründung

Hohe Luftschadstoffbelastung und damit einhergehend die Überschreitung gültiger Grenzwerte betreffen zunehmend mehr Kommunen. Die bisherigen Ergebnisse aus der Ausweisung von jeweils auf die betroffene Kommune bezogenen Luftreinhalteplänen sind alles andere als zufriedenstellend. Eine besondere Situation weist der Landkreis Ludwigsburg auf. Fünf von neun der bislang in der Region Stuttgart ausgewiesenen Umweltzonen befinden sich im Landkreis Ludwigsburg. Landesweit betrachtet heißt dies, dass sich mehr als ein Viertel aller bislang ausgewiesenen Umweltzonen auf diesen Landkreis konzentrieren. Begründet wird dies mit der Siedlungsdichte, der wirtschaftlichen Prosperität und der damit einhergehenden Verkehrsbelastung auf den Straßen des Landkreises.

Eine entscheidende Rolle bei der Ausweisung weiterer Umweltzonen spielt die ab 1. Januar 2010 in Kraft tretende Verpflichtung zur Einhaltung der NO_x -Grenzwerte. Die Stickoxidbelastung lässt sich aber nicht nur durch kleinräumige lokale Fahrverbote eindämmen. Eine Senkung der NO_x -Werte wird letztlich dauerhaft nur durch Umsetzung großräumig angelegter Maßnahmen gelingen können. Der Grundlagenband 2007 zu den Luftreinhalte-/Aktionsplänen für Baden-Württemberg der LUBW belegt dies nachdrücklich.

In Berlin und Hannover wird aufgrund der alarmierenden Situation bereits ab 1. Januar 2010 das Fahrverbot auf Kfz – ausgenommen jene mit grüner Plakette – eingeführt und damit dieser Schritt gegenüber der ursprünglichen Planung deutlich vorgezogen. Wir halten es in dem von hoher Luftschadstoffbelastung besonders betroffenen Landkreis Ludwigsburg für angezeigt, verstärkte Anstrengungen zu unternehmen, die eine nachhaltige Verbesserung der Luftqualität zum Ziel haben. Eine Möglichkeit sehen wir darin, im Landkreis ein Pilotprojekt zu starten, in dem die Luftreinhaltung großräumiger – sprich kreisweit – betrachtet und Maßnahmen flächendeckend angegangen werden. Andernfalls ergibt sich die Situation, dass sich die Gemeinden durch Umfahrungsstraßen und lokale Fahrverbote die Belastung gegenseitig zuschieben.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 27. Mai 2009 Nr. 4-0141.5-14/4444 nimmt das Umweltministerium zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. wie sich die Ergebnisse der Schadstoffmessungen, insbesondere von PM_{10} und NO_x an den Messstellen seit Beginn der Spotmessungen im Landkreis Ludwigsburg entwickelt haben;

Die Schadstoffkonzentration in der Umgebungsluft unterliegt starken wetterbedingten Schwankungen. Dies gilt in besonderer Weise für Kurzzeitwerte wie den Tagesmittelwert für Feinstaub (PM_{10}) sowie die Stundenmittelwerte für Stickstoffdioxid (NO_2). Eine Entwicklung lässt sich angesichts dieser Schwankungen nur über einen Zeitraum von mehreren Jahren ablesen. An den beiden Messstellen Ludwigsburg Friedrichstraße und Pleidelsheim Beihinger Straße finden Spotmessungen bereits seit 2004 statt. Diese lassen eine sinkende Tendenz, insbesondere bei den stabileren Jahresmittelwerten erkennen, die sich von 2004 bis 2008 um etwa 11 bis 14 Prozent für Feinstaub PM_{10} sowie um etwa 6 bis 14 Prozent für Stickstoffdioxid (NO_2) vermindert haben. Die Messwerte sind im Einzelnen in nachfolgenden Tabellen aufgeführt:

Feinstaubwerte (PM10) der straßennahen Messstellen im Landkreis Ludwigsburg						
Messstelle	Anzahl Tage > 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ¹⁾					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009 ²⁾
Freiberg am Neckar					55	
Ingersheim Tiefengasse					22	
Ludwigsburg Friedrichstraße	74	78	82	57	43	40
Markgröningen Grabenstraße				47	43	38
Pleidelsheim Beihinger Straße	69	55	76	43	41	31

¹⁾ Maximal sind 35 Tage mit Werten über 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ zulässig.

²⁾ Stand: 1. April 2009 (Ludwigsburg, Pleidelsheim); 6. April (Markgröningen)

Feinstaubwerte (PM10) der straßennahen Messstellen im Landkreis Ludwigsburg					
Messstelle	Jahresmittelwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ¹⁾				
	2004	2005	2006	2007	2008
Freiberg am Neckar					32
Ingersheim Tiefengasse					28
Ludwigsburg Friedrichstraße	38	41	40	35	34
Markgröningen Grabenstraße				34	32
Pleidelsheim Beihinger Straße	35	36	39	31	30

¹⁾ Es ist ein Grenzwert von 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ einzuhalten.

Stickstoffdioxidwerte (NO₂) der straßennahen Messstellen im Landkreis Ludwigsburg					
Messstelle	Jahresmittelwert in µg/m ³ ¹⁾				
	2004	2005	2006	2007	2008
Freiberg am Neckar					54
Ingersheim Tiefengasse					59
Ludwigsburg Friedrichstraße	80	85	81	81	75
Ludwigsburg-Eglosheim Frankfurter Straße	54	83			
Markgröningen Grabenstraße				70	47
Pleidelsheim Beihinger Straße	74	73	71	57	64

¹⁾ Ab 2010 ist ein Grenzwert von 40 µg/m³ einzuhalten.

Stickstoffdioxidwerte (NO₂) der straßennahen Messstellen im Landkreis Ludwigsburg						
Messstelle	Anzahl der Stunden über 200 µg/m ³ ¹⁾					
	2004	2005	2006	2007	2008	2009 ²⁾
Ludwigsburg Friedrichstraße	9	51	42	31	10	10
Markgröningen Grabenstraße					0	1
Pleidelsheim Beihinger Straße	32	46	53	2	10	10

¹⁾ Derzeit sind maximal 175 Stunden mit Werten über 200 µg/m³ zulässig, ab 2010 nur noch 18 Stunden.

²⁾ Stand: 8. Mai 2009

2. *welchen messbaren Einfluss die Ausweisung von Umweltzonen auf die Luftqualität in den betroffenen Kommunen bislang hatte und wie sich im Gegensatz dazu die Entwicklung in benachbarten Kommunen darstellt, die bislang keine Luftreinhaltepläne haben (z. B. Bietigheim-Bissingen, Kornwestheim, Asperg, Marbach, Freiberg);*

Es ist zu früh, bereits nach einem Jahr die Wirkung der Umweltzonen detailliert zu beschreiben, weil vielfältige Einflüsse, wie etwa meteorologische Gegebenheiten, in eine sachgerechte Bewertung einfließen müssen. Auf die Antwort zur Großen Anfrage der FDP-Fraktion zu Maßnahmen gegen Feinstaub (Ds. 14/3793; Antwort zu den Ziffern I. 3. und II. 3.) wird verwiesen.

3. *wie sich die Anteile der im Landkreis Ludwigsburg gemeldeten Fahrzeuge auf Fahrzeuge mit roten, gelben und grünen Plaketten verteilt, wie viele Kfz von der Einführung von Fahrverboten bislang tatsächlich betroffen waren und wie viele Fahrzeuge eine Ausnahmegenehmigung erhalten haben;*

Der Fahrzeugbestand im Landkreis Ludwigsburg verteilte sich nach Auskunft des Kraftfahrtbundesamtes am 1. Januar 2008 wie nachfolgend dargestellt auf die verschiedenen Schadstoffgruppen (Der Fahrzeugbestand zum 1. Januar 2009 liegt frühestens im September 2009 vor). Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 1 erhalten keine Plakette, Fahrzeuge der Schadstoffgruppen 2 bis 4 erhalten rote, gelbe beziehungsweise grüne Plaketten:

Fahrzeugbestand im Landkreis Ludwigsburg					
	Schadstoffgruppe				Gesamtzahl
	4 (grüne Plakette)	3 (gelbe Plakette)	2 (rote Plakette)	1 (keine Plakette)	
zum 1. Januar 2008					
Personenkraftwagen (Pkw)	82,71%	10,33%	3,54%	3,42%	277.297
Nutzfahrzeuge (Nfz)	20,58%	38,98%	19,22%	21,22%	13.547
Summe Kraftfahrzeuge (Kfz)	79,81%	11,67%	4,27%	4,25%	290.844

Zur Zahl der tatsächlich von den Fahrverboten betroffenen Fahrzeuge wurde bereits in der Stellungnahme zum Antrag der SPD-Fraktion zu Umweltzonen und Luftreinhalteplänen im Land (Ds. 14/3864; Stellungnahme zu Punkt 2, 4, 5) Stellung genommen. Im Landkreis Ludwigsburg wurden seit Einführung der Umweltzonen Ausnahmegenehmigungen für insgesamt 2.678 Kraftfahrzeuge erteilt. In der Einführungsphase der Umweltzone Ludwigsburg von Februar bis April 2008 waren es 1.749, die auf die Dauer von maximal einem Jahr befristet wurden. Im Zeitraum Januar bis April 2009 wurden nur noch Ausnahmegenehmigungen für 680 Kraftfahrzeuge erteilt, das heißt 61 Prozent weniger als für den Vergleichszeitraum im Jahr 2008.

4. ob angesichts dessen, dass im Jahr 2010 im Landkreis Ludwigsburg die bereits seit 2005 gültigen Grenzwerte für Feinstaub und die dann zusätzlich geltenden NO_x-Grenzwerte in einer Reihe von Kommunen nicht eingehalten werden können, erwogen wird – analog dem Vorgehen in Berlin und Hannover – in Umweltzonen bereits ab 1. Januar 2010 nur noch Fahrzeuge mit grünen Plaketten zuzulassen und wenn nicht, mit welcher Begründung ein solcher Schritt mit Blick auf einschlägiges Recht (22. BImSchV) negiert bzw. hin zu mehr Luftqualität abgelehnt wird;

Die Regierungspräsidien haben die Luftreinhalte- und Aktionspläne mit Fahrverboten nach § 47 Abs. 1 und 2 BImSchG erlassen, weil Grenzwerte der 22. BImSchV überschritten waren oder eine Überschreitung drohte. Neben dem wichtigen Schutz der Gesundheit der Bewohner in belasteten Gebieten waren dabei im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung auch soziale und wirtschaftliche Belange bzw. der Eingriff in geschützte Rechtspositionen mit abzuwägen. Als Ergebnis wurde die emissionsabhängige zeitliche Stufung der Fahrverbote in den Umweltzonen festgelegt. Eine Verschärfung der Fahrverbote ist im Hinblick auf die Wirkung und die Verhältnismäßigkeit und aus Gründen des Vertrauensschutzes nicht vorgesehen. Das Vertrauen der Bürger, die im Hinblick auf den seitherigen Zeitplan Investitionsunterzeichnungen zur Nachrüstung mit Partikelfiltern und bei der Anschaffung von Gebrauchtwagen getroffen haben, ist ebenfalls zu berücksichtigen.

5. welchen Einfluss ein Durchfahrtsverbot für den Schwerlastverkehr auf die Luftreinhaltung hat (mit Angabe, ob ein solches zusätzlich zur Plakettenpflicht erwogen wird bzw. wenn nicht, mit welcher Begründung);

Die Wirkung eines Durchfahrtsverbotes für den Schwerlastverkehr hängt von den örtlichen Gegebenheiten der betroffenen Strecke sowie der Menge von schweren Nutzfahrzeugen im Durchgangsverkehr ab. In den bestehenden Umweltzonen im Landkreis Ludwigsburg ist eine solche Maßnahme derzeit nicht verwirklicht. Neben der luftreinhaltenden Wirksamkeit sind auch andere Auswirkungen wie Ausweichverkehr, wirtschaftliche Beeinträchtigungen und straßenverkehrsrechtliche Probleme zu berücksichtigen. Im Luftreinhalte- und Aktionsplan Ludwigsburg wurde ein Durchfahrtsverbot für Lastkraftwagen (Lkw) geprüft. Die Festsetzung des Durchfahrtsverbotes war jedoch mangels Umfahrungsmöglichkeiten aus verkehrlichen Gründen nicht möglich. Bei noch zu erstellenden Luftreinhalte- und

Aktionsplänen werden ebenfalls sämtliche möglichen Maßnahmen auf ihre Geeignetheit und Verhältnismäßigkeit geprüft. Dazu gehören auch Lkw-Durchfahrtsverbote.

Im Luftreinhalte- und Aktionsplan Pleidelsheim wurde ein Lkw-Durchfahrtsverbot in zwei Stufen vorgesehen. In Stufe 1 wurde zum Oktober 2005 ein Durchfahrtsverbot auf der Landstraße L 1129 in Fahrtrichtung Freiberg festgesetzt. Wegen der veränderten Verkehrssituation durch die Inbetriebnahme der Querspange Ost konnte es ab September 2007 entfallen. Für das stattdessen geplante Durchfahrtsverbot im Zuge der L 1125 wurden Minderungswirkungen von etwa 12 Prozent bezogen auf den Jahresmittelwert PM10 und von etwa 10 Prozent für Stickstoffdioxid prognostiziert. Die Auswirkungen des Durchfahrtsverbots auf die Schadstoffmissionen sind im Luftreinhalte- und Aktionsplan Pleidelsheim dargestellt (S. 27 ff.). Wegen nachträglich festgestellter Verkehrsverlagerungen zu Lasten benachbarter Kommunen wie Freiberg am Neckar wurde jedoch von der Umsetzung des Durchfahrtsverbots abgesehen.

6. ob angesichts der Tatsache, dass fünf der neun Umweltzonen (50 % Anteil landesweit) in der Region Stuttgart im Landkreis Ludwigsburg liegen, was auf besonders hohe Luftschadstoffbelastungen hindeutet, Bereitschaft besteht, unabhängig von Anlage 3 (1 a) zur 22. BImSchV die Schadstoffmessungen im Landkreis auszuweiten;

7. ob und wenn ja mit welcher Begründung sie weiterhin auf der Haltung besteht, dass dort, wo keine Schadstoffmessungen vorgenommen werden, die Einhaltung der Grenzwerte als gewährleistet betrachtet werden kann und die betroffene Bevölkerung folglich keinen Anspruch auf die Erstellung und Umsetzung eines Luftreinhalteplans hat;

Die Luftreinhalte-/Aktionspläne in Baden-Württemberg sehen Umweltzonen in 18 Kommunen vor, davon liegen fünf in der Region Stuttgart und zwei im Landkreis Ludwigsburg (Ludwigsburg und Pleidelsheim). Zudem wurden in sieben weiteren Kommunen, von denen drei im Landkreis Ludwigsburg liegen (Freiberg am Neckar, Ingersheim, Markgröningen), erstmals 2007 oder 2008 Überschreitungen festgestellt. Für diese werden weitere Luftreinhalte-/Aktionspläne erstellt.

Die von der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) für das Land durchgeführten Messungen beruhen auf einem systematischen Vorgehen, bei dem auf der Basis von Voruntersuchungen aus den Jahren 2003 und 2006 zuerst an den am stärksten belasteten Stellen gemessen wurde. Da Bereiche mit Schadstoffwerten über den Grenzwerten nur straßennah auftreten und sehr kleinräumig sind, kann nicht ausgeschlossen werden, dass bei besonderen örtlichen Gegebenheiten auch an weiteren Orten Überschreitungen vorliegen. Das Land misst mit seinen Luftmessstationen und straßennahen Spotsmessungen bereits weit über die Verpflichtungen nach Anlage 3 I.a zur 22. BImSchV hinaus. Allein im Landkreis Ludwigsburg bestehen neben der Luftmessstation in Ludwigsburg zusätzlich vier straßennahe Messstationen. Weitere Messungen können aus Kapazitätsgründen vom Land nicht vorgenommen werden.

Im Übrigen kann davon ausgegangen werden, dass sich die in den Luftreinhalte- und Aktionsplänen enthaltenen Maßnahmen auch über die Umweltzonen bzw. die von Luftreinhalte- und Aktionsplänen umfassten Gebiete hinaus positiv in einer Verminderung der Schadstoffbelastung der Luft auswirken.

8. ob sie bereit ist, aufgrund der im Landkreis Ludwigsburg vorhandenen Dichte an bestehenden und geplanten Umweltzonen ein Pilotprojekt zu initiieren, bei dem erstmals in Baden-Württemberg für einen ganzen Landkreis ein Luftreinhalteplan erstellt wird und damit diese Region flächendeckend als Umweltzone ausgewiesen wird und wenn nein, welche rechtlichen Bedenken dagegen sprechen.

Wegen der Kleinräumigkeit der Grenzwertüberschreitungen wäre eine Ausdehnung eines Luftreinhalte- und Aktionsplanes beziehungsweise einer Umweltzone auf den Landkreis Ludwigsburg unangemessen. Eine Maßnahme zur signifikan-

ten Senkung des neben den lokalen Belastungen bedeutsamen regionalen und großräumigen Hintergrundes kann nicht auf Ebene eines Landkreises getroffen werden. Hierfür sind großräumige Maßnahmen mit möglichst bundes- oder europaweiter Geltung erforderlich.

In Vertretung

Bauer

Ministerialdirektor