

Antrag

der Fraktion der AfD

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Aufhebung des Fahrverbots in der „kleinen Umweltzone Stuttgart“ (Bereich des Talkessels sowie Stadtbezirke Zuffenhausen, Feuerbach und Bad Cannstatt)

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

das zonale Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge unterhalb der Abgasnorm Euro 6/VI in der kleinen Umweltzone Stuttgart unverzüglich aufzuheben.

21.1.2025

Baron, Klauß, Klos
und Fraktion

Begründung

Die „kleine Umweltzone Stuttgart“ statuiert seit 1. Juli 2020 ein – zonales, also nicht (nur) streckenbezogenes – Verkehrsverbot für Diesel-Fahrzeuge, die schlechtere Abgaswerte aufweisen als die Abgasnorm Euro 6 (für Pkw) bzw. Euro VI (für Busse und Lkw über 3,5 t) vorgibt.

Ausweislich der Messungen der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) zum Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO₂) in der oben genannten Fahrverbotszone liegen sämtliche Werte aller Messstationen bereits seit dem Jahr 2021 – und mittlerweile deutlich – unterhalb des für NO₂ geltenden Grenzwerts von 40 µg/m³ im Jahresmittel. Die fallende Tendenz der Messwerte wird sich nicht zuletzt aufgrund der gewöhnlichen Erneuerung der Fahrzeugflotte in der Region Stuttgart gleichsam als Selbstlösung weiter fortsetzen, wobei gerade die messtechnisch besonders relevanten Fahrzeuge von Vielfahrern erfahrungsgemäß in kurzen Intervallen erneuert werden. Die mittlerweile erfolgte Aufhebung von „Umweltzonen“ außerhalb von Stuttgart (z. B. in Mannheim, Mühlacker), in die nur Fahrzeuge mit bestimmten (z. B. roten, gelben oder grünen) Umweltplaketten einfahren dürfen, trägt dieser Entwicklung bereits Rechnung. Es ist nicht ersichtlich, warum für die – speziellere – „kleine Umweltzone Stuttgart“ anderes gelten sollte.

Eingegangen: 22.1.2025 / Ausgegeben: 24.2.2025

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Die Beibehaltung des Fahrverbots erscheint unter keinen Umständen mehr verhältnismäßig (im weiteren Sinn). Denn das Fahrverbot in seiner bestehenden Form ist schon nicht erforderlich und erst recht nicht angemessen (verhältnismäßig im engeren Sinn), um die damit bezweckte Einhaltung des maßgeblichen Grenzwerts zu erreichen und zu perpetuieren. Insbesondere ist die Landesregierung in der Drucksache 17/1165 die Darlegung und den Nachweis schuldig geblieben, dass dort unter der Ziffer 4 angeführte „weitere Maßnahmen“ ohne die Kombination mit dem hier gegenständlichen Fahrverbot zur Einhaltung des Grenzwerts nicht ausreichen. Der kausale Einfluss der einzelnen Maßnahmen des Maßnahmenbündels auf die Senkung des NO₂-Wertes ist nach wie vor ungeklärt. Es kann nicht länger angehen, dass nach der Methode „viel hilft viel“ Einzelmaßnahmen kumuliert werden. Eine derartige diffuse Vorgehensweise, ohne dass einer Einzelmaßnahme grosso modo zugerechnet werden kann, wie viel sie zur Senkung des NO₂-Werts beiträgt, kann rechtsstaatlich allenfalls in der Anfangszeit einer Verwaltungsmaßnahme, in der es bei unklarer Sachlage auf ein schnelles Handeln ankommt, übergangsweise im Stil des „trial and error“ toleriert werden; später muss dann „nachjustiert“ werden. Das Maßnahmenbündel ist somit überschießend, zumal das Fahrverbot zuvörderst einkommensschwächere Bevölkerungsschichten treffen dürfte, die in aller Regel keine Ausweichmöglichkeit auf vom Verbot nicht betroffene Fahrzeuge haben.

Jedenfalls ist eine weiterhin ganzjährige Dauer respektive flächendeckende Geltung des Fahrverbots unverhältnismäßig (im weiteren Sinn). Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass im Falle der Aufhebung des Fahrverbots bei etwaiger Überschreitung des Grenzwertes ein solches jederzeit und einfach wieder erlassen werden kann. Bei einschneidenden (Verwaltungs-)Maßnahmen wie dem gegenständlichen Fahrverbot sind aufgrund von Kontroll- und Anpassungspflichten des Staates statt starrer Handhabung vielmehr zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit ständige Evaluierungen unumgänglich, worauf sich in anderer Sache auch die Landesregierung selbst berufen hat und was überdies in einem Rechtsstaat eine Selbstverständlichkeit darstellt.

Stellungnahme

Mit Schreiben vom 18. Februar 2025 Nr. VM4-0141.5-31/101/2 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

das zonale Fahrverbot für Diesel-Fahrzeuge unterhalb der Abgasnorm Euro 6/VI in der kleinen Umweltzone Stuttgart unverzüglich aufzuheben.

Die Luftqualität in Stuttgart hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich verbessert. Alle geltenden Luftschadstoffgrenzwerte werden seit 2021 in Stuttgart eingehalten. Dies ist überwiegend auf die im Luftreinhalteplan Stuttgart und seinen in fünf Fortschreibungen festgelegten Maßnahmen zurückzuführen.

Das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg vertritt die Auffassung, dass die Rechtsgrundlage für Luftreinhaltemaßnahmen mit Grundrechtseingriff dann entfällt, wenn Luftschadstoffgrenzwerte auch ohne diese Maßnahmen sicher eingehalten werden. Aus diesem Grund wurden in den letzten Jahren zahlreiche grüne Umweltzonen im Land aufgehoben.

In grüne Umweltzonen dürfen nur Kraftfahrzeuge mit einer grünen Plakette einfahren. Eine grüne Plakette erhalten Kraftfahrzeuge der Schadstoffgruppe 4. Dazu zählen Benzin- bzw. gasbetriebene Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 1/I und besser sowie Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 3/III mit Partikelminderungssystem oder Euro 4/IV und besser.

Die Verkehrsverbote in Stuttgart gehen weit über die Anforderungen der grünen Plakette hinaus. Ihre Wirkung zur Minderung der Luftschadstoffkonzentrationen – maß-

geblich von Stickstoffdioxid (NO₂) – ist somit auch deutlich höher als die Wirkung grüner Umweltzonen. Die Verkehrsverbote in Stuttgart umfassen in der „großen Umweltzone“, die dem Stadtgebiet entspricht, auch alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Abgasnorm Euro 5/V. In der „kleinen Umweltzone“, die den Tal-kessel und die Stadtbezirke Zuffenhausen, Feuerbach und Bad Cannstatt umfasst, gelten zusätzlich Verkehrsverbote für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotor unterhalb der Abgasnorm Euro 6/VI.

Um die Entscheidung über die Aufhebung der Verkehrsverbote in Stuttgart rechts-sicher treffen zu können, muss beachtet werden, wie groß die Minderungswirkung der Maßnahme heute noch ist. Denn die Stickstoffdioxidkonzentrationen würden bei Aufhebung der Maßnahme entsprechend ansteigen. Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr ermittelte die LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, ab welcher NO₂-Konzentration im Jahresmittel (sogenannte „Grenzkonzentration“) die Verkehrsverbote in Stuttgart aufgehoben werden können, ohne dass es durch die Aufhebung zu einer erneuten Grenzwertüberschreitung kommt.

In der Stellungnahme der LUBW vom Dezember 2024 heißt es dazu: „Die NO₂-Grenzkonzentrationen, unterhalb derer eine sichere Grenzwerteinhaltung auch nach Aufhebung der Umweltzone und ggf. der lokalen Verkehrsverbote zu erwarten ist, [...] schwankt in Stuttgart zwischen 28 µg/m³ und 29 µg/m³.“

Diese Grenzkonzentration wird aktuell an zwei Stuttgarter Messstationen noch überschritten. Der NO₂-Jahresmittelwert für das Jahr 2024 lag an der Messstation „Stutt-gart Am Neckartor“ bei 31 µg/m³ und für „Stuttgart Talstraße“ bei 32 µg/m³. Eine Aufhebung der Verkehrsverbote in Stuttgart ist daher aktuell noch nicht möglich, ohne eine erneute Grenzwertüberschreitung zu riskieren. Wie die LUBW in ihrer Stellungnahme folgerichtig feststellt, „zeigt sich, dass die Umweltzone sowie die Verkehrsverbote in Stuttgart nach wie vor sehr wirksam sind und zur Einhaltung der Grenzwerte auf absehbare Zeit noch zwingend benötigt werden.“

Hermann
Minister für Verkehr