FDP/DVP Fraktion
IM LANDTAG BADEN-WÜRTTEMBERG

IMPULSPAPIER

INNOVATIONEN UND INVESTITIONEN STATT FAHRVERBOTE IN STUTTGART

Freie Demokraten
FDP

Herausgeber | Impressum

FDP/DVP Fraktion im Landtag von Baden-Württemberg
Konrad-Adenauer-Straße 3 | 70173 Stuttgart
Telefon: 0711 2063-918
Mail: post@fdp.landtag-bw.de
www.fdp-dvp.de

ViSdP: Dr. Jan Havlik, Pressesprecher

Bilder: Titelbild: ©iStock.com/caracterdesign, ©pixabay.com/geralt

Stand: 08.02.2019

Alle Rechte vorbehalten. Die Rechte für die Verwendung der Abbildungen und Textbeiträge liegen bei der FDP/DVP Fraktion. Diese Veröffentlichung dient ausschließlich der Information. Sie darf während eines Wahlkampfes nicht zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden.

Innovationen und Investitionen statt Fahrverbote in Stuttgart

Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 über die Revision des Landes gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart im Klageverfahren der Deutschen Umwelthilfe zu Fahrverboten hat die grün-schwarze Landesregierung den Luftreinhalteplan Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart fortgeschrieben. Seit Jahresanfang 2019 dürfen Diesel bis Euro 4 nicht mehr in Stuttgart fahren. Zur Jahresmitte 2019 wird entschieden, ob auch Euro 5 Diesel betroffen werden. Unabhängig hiervon zeichnet es sich bereits ab, dass es ab 15. Oktober 2019 streckenbezogenen Fahrverboten für Euro 5 Diesel geben wird, wenn es nicht zur verlängerten Busspur in Stuttgart kommt (aus Landtags-Drucksache 16/5352).

I. Unsere Positionen zum Thema Fahrverbote:

• Stickoxid-Grenzwert

Der Schutz der Bürgerinnen und Bürger vor Gesundheitsgefahren durch Luftschadstoffe ist uns ein wichtiges Anliegen. Wir sind der Meinung, dass auch ohne Fahrverbote Verbesserungen mit anderen Maßnahmen möglich sind, wie wir dies bereits seit vielen Jahren vorschlagen. Der geltende Grenzwert von 40 Mikrogramm Stickoxid je Kubikmeter Luft ist in die Kritik geraten. Denn er wurde durch Näherungsschätzungen anhand von Gasherden ermittelt. Eine unmittelbare Kausalität konnte nicht belegt werden und wird in diesen Konzentrationen von renommierten Pneumologen auch nicht gesehen. Wir fordern ein Fahrverbotsmoratorium und haben am 30. Januar 2019 einen entsprechenden Antrag für Diesel Euro 4 und 5 im Landtag zur Abstimmung gestellt. Wir fordern hierzu ergänzend eine wissenschaftlich fundierte Studie zu den tatsächlichen evidenzbasierten Gesundheitswirkungen von Stickoxiden und hieraus abzuleitende neue Grenzwerte. Die Bundesregierung ist mit ihrem Plan zur Anpassung des Immissionsschutzrechts auf dem richtigen Weg. Demnach sollen Fahrverbote bis zu einer Konzentration von 50 Mikrogramm als unverhältnismäßig betrachtet werden.

• Flächendeckendes Fahrverbot in ganz Stuttgart

Die Fraktion der FDP/DVP im Landtag von Baden-Württemberg lehnt flächendeckende Fahrverbote, wie sie für ganz Stuttgart gelten, als unverhältnismäßig ab. Wir sehen darin eine ungerechtfertigte faktische Enteignung der Autofahrerinnen und Autofahrer. Das Bundesverwaltungsgericht hat festgestellt, dass zwischen streckenbezogenen Verboten und zonalen Verboten zu unterscheiden ist. Zonal wird definiert als „großflächiges, aus einer Vielzahl von Haupt- und Nebenstraßen gebildetes zusammenhängendes Verkehrsnetz“. Es ging also auch dem Bundesverwaltungsgericht nicht um das gesamte Stadtgebiet. Des Weiteren werden die verkehrsnahen Probenahmestellen Stuttgart Waiblinger Straße und Hauptstätter Straße den neuen Vergleichswert zur Beurteilung der Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten in Höhe von 50 Mikrogramm je

Kubikmeter Außenluft absehbar einhalten. Die Probenahmestellen für den städtischen Hintergrund sind ohnehin völlig unauffällig. Und auch im Bereich des Neckartors werden auf der anderen Straßenseite mit einiger Entfernung vom Fahrbahnrand erheblich niedrigere Werte gemessen. Dies unterstreichen auch die Werte der zusätzlichen Schadstoff-Sammelstellen im Umfeld der Messstelle am Neckartor.

• Sprungrevision statt Berufung

Es war ein schwerer Fehler, dass die Landesregierung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Stuttgart vom 26.07.2017 im Klageverfahren der Deutschen Umwelthilfe zur Aufnahme von Fahrverboten in den Luftreinhalteplan Stuttgart nur in Sprungrevision statt in Berufung gegangen ist. Somit war eine erneute Tatsachenüberprüfung ausgeschlossen. Doch seither ist in Gestalt der Diesel-Gipfel mit den freiwilligen Software-Updates, dem 1 Mrd. Euro umfassenden Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020 sowie dem Landesfonds Luftreinhaltung viel geschehen. Das alles hätte in einem Berufungsverfahren berücksichtig werden können! Und auch die aktuelle Entwicklung auf Bundesebene mit der Änderung des Immissionsschutzrechts, wonach Kraftfahrzeuge mit einem tatsächlichen Emissionsaufkommen von unter 270 mg Stickoxide/km von Fahrverboten ausgenommen werden sollen sowie bei einem Jahresmittelwert erst ab 50 Mikrogramm Stickoxide je Kubikmeter Luft Fahrverbote in Betracht kommen können, legt die Hürde für Fahrverbote deutlich höher.

• Verhältnismäßigkeit

Es hat gute Gründe, weshalb das Bundesverwaltungsgericht festgestellt hat: Wenn sich ein Verkehrsverbot für Diesel-Kraftfahrzeuge als die einzig geeignete Maßnahme erweist, um den Zeitraum einer Nichteinhaltung der NO-Grenzwerte so kurz als möglich zu halten, muss der im Unionsrecht verankerte Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt werden und es bedarf hinreichender Ausnahmen z.B. für Handwerker oder bestimmte Anwohnergruppen. Darüber hinaus braucht es Vertrauensschutz für diejenigen, die in gutem Glauben auf bestehende (freie Fahrt mit grüner Plakette) Regelungen und den Stand der Technik ein Fahrzeug gekauft haben.

• Dieselanteil

Zwar ist an der Messstelle Neckartor laut den vorliegenden Unterlagen der Diesel-Anteil am Aufkommen der Stickoxide eine relevante Quelle. Das darf jedoch nicht davon ablenken, dass es auch andere maßgebende Einflussfaktoren gibt. Am Neckartor führen die häufigen Staus mit Stop and Go Verkehr auch zu einem höheren Immissionsaufkommen als bei fließendem Verkehr.

• Soziale Wirkung

Fahrverbote bergen enormen sozialen Sprengstoff, weil man vor allem Menschen mit geringerem Einkommen trifft. Es zeugt von geringer Bürgernähe und sozialer Ausgrenzung, wenn von Grün-Schwarz so getan wird, als könne sich praktisch jeder ohne Probleme ein neuwertiges Auto leisten.

• Ausnahmekonzeption

Viele Handwerksbetriebe, Gewerbetreibende und Schausteller benutzen Sonderfahrzeuge, die oft lange im Einsatz und sehr teuer sind. Wir haben große Zweifel, ob die für den Lieferverkehr geltenden Ausnahmen einerseits alle eingangs genannten Personengruppen umfassen und andererseits, ob die Ausnahmen weitgehend genug sind. Wir haben es mit der grünen Umweltplakette erlebt, dass die damalige grün-rote Landesregierung eine äußerst restriktive Linie verfolgt hat. Eine Ausnahme war für einen eingegrenzten Kreis nur möglich, wenn durch externe Fachleute nachgewiesen wurde, dass eine Neuanschaffung wirtschaftlich unmöglich war. Ohnehin sollen die Ausnahmen nur wenige Jahre gelten. Die uns vorliegenden Hinweise bestätigen unsere Befürchtungen, weshalb wir mit Sorge die wirtschaftlichen Auswirkungen sehen.

II. Statt auf unflexible und ausgrenzende Fahrverbote setzen wir auf:

• Innovationen

Der technische Fortschritt löst das Problem: Bereits seit Herbst 2015 ist Euro 6 bei Neufahrzeugen Pflicht. Mit der neuesten, nach ‚Euro6d-TEMP'-zertifizierten Fahrzeuggeneration ist die Stickoxidbelastung durch Dieselfahrzeuge gelöst. Die kürzlich erfolgte Präsentation eines namhaften Automobilzulieferers hat eindrucksvoll noch weitergehende Verbesserungen bewiesen. Ein Wert von nur noch 13 Milligramm je km wurde im Realbetrieb gemessen. Zulässig wären ab dem Jahr 2021 noch 120 Milligramm. Bei Flottenbetreibern und Firmenwagen, die die wesentliche Fahrleistung ausmachen, ist in kurzer Zeit mit dem Austausch zu rechnen, so dass sich die Immissionssituation merkbar verbessern wird.

• Nachrüstungen der Fahrzeuge

Die Software-Updates werden derzeit durchgeführt. Darüber hinaus geht es um Hardware-Nachrüstungen. Die Genehmigungen für die angebotenen Nachrüstsätze sind zeitnah anzubieten. Dort wo betrogen wurde, muss die Industrie zu 100 Prozent die Kosten einer solchen Hardware-Nachrüstung tragen. Wo sie hingegen rechtlich nicht verpflichtet werden kann, Diesel-Kfz auf die Schadstoffnorm EURO-6b umzurüsten, schlagen wir eine gemeinschaftliche Finanzierung vor,

um zu verhindern, dass Diesel-Kfz-Eigentümer auf ihrem finanziellen Schaden sitzen bleiben.

Der Blick darf nicht auf Privatpersonen verengt werden. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb Privatpersonen nicht mehr fahren dürfen, Fahrzeuge der Abfallentsorgung, die jeden Tag unterwegs sind, hingegen unter einen allgemeinen Befreiungstatbestand fallen. Diese, ebenso wie Linienbusse, sind umgehend auf Euro VI Stand zu bringen.

• Immissionsentwicklung

Die Stickoxid-Immissionen verbessern sich deutlich: Während an der Messstelle Neckartor im Jahr 2005 der NO_2-Stundenwert von 200 Mikrogramm noch während 848 Stunden überschritten wurde, waren es im Jahr 2017 nur noch drei Stunden. Der Jahresmittelwert ging von 82 Mikrogramm Stickstoffdioxid je Kubikmeter Luft im Jahr 2016 auf 71 im Jahr 2018 zurück. Durch eine Nachrüstung von Euro-5-Fahrzeugen (Software, ggf. Hardware) sowie den ersten Stufen von Euro 6 (Software) an die aktuellen Herausforderungen im Zusammenhang mit der Luftreinhaltung ließen sich zeitnah Erfolge erzielen. Für die ersten Generationen von Euro-6-Diesel wurden durch Softwareupdates Verbesserungen von bis zu 80 Prozent errechnet.

• Investitionen für einen attraktiven ÖPNV

Wir treten für einen hochattraktiven ÖPNV ein, der Menschen zum Umstieg motiviert. Er stellt in der jetzigen Form nicht die versprochene Mobilitätsalternative dar. Dies betrifft auch die Punkte Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit sowie Preisgestaltung. Es braucht deshalb Investitionen und Innovationen, um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Aufgrund der Revision der Regionalisierungsmittel ergeben sich für Baden-Württemberg in den Jahren seit 2016 bis 2031 Mehreinnahmen von rund insgesamt 3,2 Mrd. Euro. Zudem erhöht der Bund seine Förderung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bis zum Jahr 2021 auf jährlich 1 Mrd. Euro. Neben der elektronischen Zugsteuerung ETCS im Bereich der S-Bahnen bedarf es einer Erhöhung der Kapazitäten im Schienenpersonennahverkehr und nicht – wie geschehen – eine Verknappung im Rahmen der Neuausschreibung durch Verzicht auf Doppelstockwagen. In Metropolen sind Stadtbahnen neben den Bussen das Rückgrat des öffentlichen Transports. Das Land muss daher die Fördersätze nach dem Landesgemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz für Stadtbahnprojekte erhöhen und die Fahrzeugförderung ausbauen. Neben konkurrenzfähigen Reisezeiten und ausreichende Kapazitäten, braucht es auch ein überzeugendes Preismodell. Die Klage über viel zu hohe Preise im VVS können wir sehr gut nachvollziehen. Die anstehende Tarifreform sehen wir als einen ersten Schritt in die richtige Richtung. Für einen Umstieg sind für viele Pendler ausreichende P+R-Kapazitäten zudem unerlässlich. Die seitens des Bundes im Rahmen des Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020 bereitgestellten Fördermittel von einer Milliarde Euro müssen hier sinnvoll eingesetzt werden. Das gilt insbesondere für die Nutzung der Chancen der Digitalisierung im öffentlichen Personenverkehr. Dieser muss von den Nutzerinnen und Nutzern her gedacht

werden. Es muss bequem möglich sein, seinen Mobilitätswunsch zum Beispiel in eine App einzugeben und das System bietet nach eigenen Vorlieben in Echtzeit Verbindungsalternativen unter Nutzung aller Verkehrsträger mit einer Bestpreisgarantie an. Hierdurch können auch Bedarfsverkehre im Busbereich mit verschiedenen Haltepunkten etabliert werden, statt des bisher starren Linienverkehrs. Shared-Services, also Mitfahrmöglichkeiten, sind einzubeziehen. Auch innovative Bezahlfunktionen und Legitimierungen mittels Smartphone sind unerlässliche Bausteine für einen bequemen und innovativen ÖPNV. Zur Optimierung bisheriger Angebote im Linienverkehr braucht es flächendeckende Fahrgastzahlenanalysen. Denn wer neue Kunden gewinnen will, muss deren Erwartungen erfüllen und passgenaue Angebote machen.

• Investitionen und Innovationen für Telematik

Wir setzen auf moderne Telematik, die den Verkehr verflüssigt. Stuttgart muss zur Modellstadt des digitalen Verkehrs werden. Stichwort ist hier Car-to-X Kommunikation, also die Interaktion der Fahrzeuge untereinander und mit der Verkehrssteuerung wie Ampeln und dynamischen Routenweisern. Zudem bieten in naher Zukunft die Möglichkeiten autonom fahrender Fahrzeuge die Chancen für Verkehrsverflüssigung und Stauvermeidung. Durch das Verhindern unnötiger Brems- und Anfahrmanöver werden Emissionen wirksam vermieden. Denn es ist allgemein bekannt, dass bei gleichmäßiger Fahrt der Verbrauch und damit das Abgasverhalten (v.a. Stickoxide) erheblich niedriger als bei Beschleunigungen ist. Auch eine bauliche Neugestaltung der Kreuzung am Neckartor ist deshalb zu prüfen.

• Stärkung des Wettbewerbs der Antriebskonzepte

Es ist keineswegs ausgemacht, dass der batterieelektrische Antrieb flächendeckend das Konzept der Zukunft ist. Für gewisse Anwendungen ist dieser sicherlich sinnvoll, es stehen aber gravierende Nachteile wie Preis, Reichweite, Ladezeiten, nicht ausreichende Leitungskapazität der Stromnetze, Gewicht, CO_2-Bilanz sowie fehlendes Recycling im Raum. Synthetische Kraftstoffe ermöglichen hingegen eine abgasfreie und klimaneutrale Mobilität. Deshalb ist die Forschung in allen Antriebstechnologien zu fördern, denn keiner kann ernsthaft behaupten, zu wissen, welchem Antriebskonzept die Zukunft gehört. Auf diesem Weg werden wir die Verbrennungsmotoren noch lange brauchen. Auch die Erdgasmobilität bietet vielfältige Chancen.

• Investition in Verkehrsinfrastruktur

Stuttgart mit seiner Kessellage hat nicht nur das Problem des mangelnden Luftaustausches insbesondere bei Inversionswetterlage und im Winter. Die Stadt muss auch Durchgangsverkehr erdulden, der ganz andere Ziele hat. Es fehlt eine Verbindung vom Neckartal auf die Filderebene und die A 8/A81. Die Planungen einer Achse B14/B10 – A8/A81 sind wieder aufzunehmen.

• Situation am Neckartor

Bei den Feinstaubimmissionen PM 10 ist in Stuttgart nur noch die Messstelle am Neckartor auffällig. Im Jahr 2018 wurde die Anzahl der zulässigen Überschreitungstage eingehalten. Beim noch feineren Feinstaub – PM 2,5 – werden die Grenzwerte bereits seit Längerem nicht überschritten. Neben den bereits begonnenen weiteren Maßnahmen wie Nassreinigung sowie dem zwischenzeitlich beendeten Mooswand-Versuch sollten weitere Überlegungen angestellt werden. Hier sind Innovationen für wirksame Schadstoffreduzierungen zu nutzen. Sämtliche andere geeigneten Maßnahmen, die Fahrverbote vermeiden helfen, wie beispielsweise High-Tech-Asphalt oder fotokatalytische Fassadenfarbe sind unverzüglich umzusetzen. Neben technischen Modellen von Luftreinigungsanlagen, wie sie zwischenzeitlich aufgestellt wurden, könnte insbesondere ein Modellversuch zu den Wirkungen der Dauergrünschaltung auf der Hauptfahrtrichtung B 14 und Sperrung der Möglichkeiten des Einbiegens von den Seitenstraßen der Neckartorkreuzung auf die B 14 geprüft werden.

• Logistik-Konzeption

Eine umfassende Logistik-Konzeption muss die City-Logistik mit der „letzten Meile-Problematik“ aufgreifen. Die Stärkung des kombinierten Verkehrs und eine Güterverkehrsoffensive im Bereich Schiene und Schiffsverkehr erhöhen die Attraktivität dieser Verkehrsträger. Es braucht ausreichend Umschlagsflächen im Bereich der Abnehmer, um eine Vielzahl kleinteiliger Verteilfahrten im Kurz- und Mittelstreckenverkehr bündeln zu können. Im städtischen Bereich gehört auch der Einsatz von Lastenfahrrädern in die Konzeption.

Übersicht über unsere Initiativen

• **Einführung einer blauen Plakette zur Kennzeichnung von Fahrzeugen**

(http://www.statistik-bw.de/OPAL/Ergebnis.asp?WP=15&DRSNR=7030)

• **Feinstaub - Quellen und Maßnahmen zur Vermeidung**

(http://www.statistik-bw.de/OPAL/Ergebnis.asp?WP=16&DRSNR=169)

• **Messwertzeitreihen für Feinstaub und Stickoxide**

(http://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/0000/16_0991_D.pdf)

• **Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge in Stuttgart**

(http://www.statistik-bw.de/OPAL/Ergebnis.asp?WP=16&DRSNR=1817)

• **Bilanz der Feinstaubalarme im Winter 2016/2017**

(http://www.statistik-bw.de/OPAL/Ergebnis.asp?WP=16&DRSNR=1989)

• **Studie im Auftrag der Landesregierung zu gesundheitlichen Auswirkungen von Feinstaub**

(http://www.statistik-bw.de/OPAL/Ergebnis.asp?WP=16&DRSNR=2309)

• **Messungen und Testierungen des Landes von baulichen Nachrüstsätzen für Euro-5-Diesel-fahrzeuge**

(http://www.statistik-bw.de/OPAL/Ergebnis.asp?WP=16&DRSNR=2798)

• **Geplanter „Landesfonds zur Luftreinhaltung“**

(http://www.statistik-bw.de/OPAL/Ergebnis.asp?WP=16&DRSNR=3026)

• **Messungen des Abgasverhaltens von Kraftfahrzeugen**

http://www.statistik-bw.de/OPAL/Ergebnis.asp?WP=16&DRSNR=3662)

• **Validität der Stickoxid-Messwerte sowie Urteil des Bundesverwaltungsgerichts**

(http://www.statistik-bw.de/OPAL/Ergebnis.asp?WP=16&DRSNR=3839)

• **Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung**

(https://suche.landtag-bw.de/?mode=and&si=10&q=16%2F4490)

• **Sonderprogramm zu Luftqualitätsmessungen**

(https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/5000/16_5137.pdf)

• **Ergänzung Luftreinhalteplan Stuttgart**

(https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/5000/16_5229.pdf)

• **Position der Landesregierung zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImschG)**

(https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/5000/16_5304.pdf)

• **Verkehrsmengensteuerung mittels Busspur oder streckenbezogener Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge der Abgasnorm Euro 5 im Bereich des Stuttgarter Neckartors**

(https://www.landtag-bw.de/files/live/sites/LTBW/files/dokumente/WP16/Drucksachen/5000/16_5352.pdf)