

## **Antrag**

**der Abg. Gabi Rolland u. a. SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Luftreinhaltepläne und Umweltzonen in Baden-Württemberg – Bilanz und Entwicklung**

Antrag

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

1. in welchen Städten und Landkreisen über die bisherigen 24 Luftreinhaltepläne und 22 Umweltzonen hinaus Beschlüsse und Festsetzungen zu Luftreinhalteplänen oder Umweltzonen geplant oder aufgrund der gemessenen Luftbelastung erforderlich sind;
2. welcher Anteil des Landes (Bevölkerungsanteil und Flächenanteil) inzwischen durch einen Luftreinhalteplan erfasst oder als eine Umweltzone ausgewiesen ist;
3. welche Entwicklung der Belastung mit Feinstaub und Stickoxiden in den schon seit Anfang 2009 bestehenden 15 Umweltzonen zu beobachten ist (unter Berücksichtigung von Witterungsunterschieden);
4. welcher Anteil der Luftentlastung auf die Einrichtung der Umweltzonen und die Umsetzung von Luftreinhalteplänen zurückzuführen ist und welche Luftverbesserung auch ohne diese Maßnahmen stattgefunden hätte (durch normale Modernisierung des Kraftfahrzeugbestands, durch die Abwrackprämie in 2009, durch technischen Fortschritt und Austausch von Brennern und Maschinen in Industrie und Gebäudebeheizung);
5. wie sich die Zahl der Ausnahmegenehmigungen für Kraftfahrzeuge ohne vorgeschriebene Plakette und der Katalog für die Befreiungstatbestände in den letzten Jahren entwickelt haben;
6. wie sich die Novellierung der 1. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) hinsichtlich der Belastung aus Einzelraumfeuerungen und offenen oder geschlossenen Kaminen bislang auf die Luftbelastung in den Umweltzonen ausgewirkt hat bzw. sich voraussichtlich auswirken wird;

7. inwiefern ihr bekannt ist, in welchem Umfang von Seiten der Städte auch Müllfahrzeuge, Busse des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und Rettungsfahrzeuge um- oder nachgerüstet wurden (z. B. auf Erdgasantrieb);
8. welches (und zu je welchem Anteil) die Gründe für Ausnahmegenehmigungen sind (Fuhrpark, soziale Härte, Nicht-Nachrüstbarkeit, Sonderfahrzeuge, etc. – wenn dies nicht für alle Umweltzonen in Baden-Württemberg vorliegt, mit beispielhafter Angabe aus einzelnen Umweltzonen wie Stuttgart oder Karlsruhe);
9. welche Erfahrungen bislang mit Lkw-Durchfahrtsverboten, insbesondere hinsichtlich möglicher Ausweichverkehre, gemacht wurden;
10. wie sich nach ihrer Kenntnis insbesondere (bundesweit, soweit dies für das Land nicht vorliegt) die Anteile am Lkw-Bestand mit Dieselrußfiltern seit 2009 entwickelt haben.

14.11.2012

Rolland, Stober, Gruber, Grünstein, Winkler SPD

#### Begründung

Inzwischen sind 24 Luftreinhaltepläne in Baden-Württemberg beschlossen und es gibt seit viereinhalb Jahren Erfahrungen mit Umweltzonen im Land. Es besteht deshalb ein beständiger Aufklärungsbedarf über die für die Luftreinhaltung damit erzielten Erfolge sowie über die Wirkung der getroffenen Maßnahmen und weitere angedachte und konkret geplante Schritte zur Minimierung der Luftbelastung mit Feinstaub, Stickoxiden und anderen Luftschadstoffen.

#### Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 14. Dezember 2012 Nr. 53-141.5/35 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

- 1. in welchen Städten und Landkreisen über die bisherigen 24 Luftreinhaltepläne und 22 Umweltzonen hinaus Beschlüsse und Festsetzungen zu Luftreinhalteplänen oder Umweltzonen geplant oder aufgrund der gemessenen Luftbelastung erforderlich sind;*

Zum Stand 1. Dezember 2012 sind in folgenden 25 Kommunen Luftreinhaltepläne in Kraft: Freiburg, Heidelberg, Heidenheim, Heilbronn, Herrenberg, Ilsfeld, Karlsruhe, Leonberg, Ludwigsburg, Mannheim, Markgröningen, Mühlacker, Pfinztal, Pforzheim, Pleidelsheim, Ingersheim, Freiberg a. N. (gemeinsamer Luftreinhalteplan PIF), Reutlingen, Schwäbisch Gmünd, Stuttgart, Tübingen, Ulm,

---

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

Urbach, Walzbachtal und Wendlingen am Neckar. Lediglich der Luftreinhalteplan Walzbachtal enthält keine Maßnahme „Umweltzone“.

Zum 1. Januar 2013 wird die erste regionale Umweltzone in Baden-Württemberg in Kraft treten. Außer den bereits genannten, bestehenden Umweltzonen (Ludwigsburg, Pleidelsheim-Ingersheim-Freiberg (PIF) und Markgröningen) wird die Umweltzone „Ludwigsburg und Umgebung“ die Kommunen Asperg, Bietigheim-Bissingen, Kornwestheim, Möglingen und Tamm umfassen. Die im Luftreinhalteplan Wendlingen festgelegte Umweltzone tritt am 2. April 2012 in Kraft.

Der Luftreinhalteplan für Schramberg ist erarbeitet und die Beteiligung der Öffentlichkeit wurde bereits im September 2011 durchgeführt. Der Luftreinhalteplan sieht eine Umweltzone vor, deren Inkrafttreten für den 1. Januar 2012 vorgesehen war. Bis zur Entscheidung eines anhängigen Petitionsverfahrens wird das Inkrafttreten der Umweltzone ausgesetzt.

In Hemmingen wurde 2011 eine Überschreitung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid als Mittelwert über ein Kalenderjahr gemessen. Damit besteht die Pflicht, einen Luftreinhalteplan zu erarbeiten.

*2. welcher Anteil des Landes (Bevölkerungsanteil und Flächenanteil) inzwischen durch einen Luftreinhalteplan erfasst oder als eine Umweltzone ausgewiesen ist;*

In Baden-Württemberg sind zum Stand 1. Dezember 2012 25 Luftreinhaltepläne in Kraft. Das Gemeindegebiet der davon betroffenen Kommunen umfasst rund 200.000 ha. Dies entspricht einem Flächenanteil von knapp 6% der Landesfläche. Die Bevölkerung in den Gemeinden mit Luftreinhalteplänen beträgt rund 2,6 Millionen Bürgerinnen und Bürger. Dies entspricht rund 24% der Landesbevölkerung.

Die Umweltzonen umfassen nicht immer die gesamte Gemeindefläche.

Kommunen mit Luftreinhalteplänen	Gemeindegebiet [ha]	Bevölkerung [Anzahl]
Freiberg a. N., Stadt	1.314	15.766
Freiburg i. B., Stadt	15.306	229.144
Heidelberg, Stadt	10.883	149.633
Heidenheim a. d. B., Stadt	10.710	48.112
Heilbronn, Stadt	9.988	124.257
Herrenberg, Stadt	6.571	31.249
Ilsfeld (Kreis HN)	2.651	8.595
Ingersheim (Kreis LB)	1.155	6.043
Karlsruhe, Stadt	17.346	297.488
Leonberg, Stadt	4.874	45.333
Ludwigsburg, Stadt	4.335	88.673
Mannheim, Universitätsstadt	14.496	314.931
Markgröningen, Stadt	2.816	14.448
Mühlacker, Stadt	5.432	25.317
Pfintztal (Kreis KA)	3.105	17.804
Pforzheim, Stadt	9.800	120.709
Pleidelsheim (Kreis LB)	1.018	6.313
Reutlingen, Stadt	8.706	112.735
Schramberg, Stadt *	8.070	21.000
Schwäbisch Gmünd, Stadt	11.378	59.749
Stuttgart, Landeshauptstadt	20.735	613.392
Tübingen, Universitätsstadt	10.812	89.011
Ulm, Universitätsstadt	11.869	123.672
Urbach (Rems-Murr-Kreis)	2.076	8.713
Walzbachtal (Kreis KA) **	3.669	9.218
Wendlingen am Neckar	1.215	15.996
Baden-Württemberg	3.567.684	10.786.227
Summe o. g. Kommunen	200.330	2.597.301
Anteil o. g. Kommunen	5,6 %	24,1 %

\* Umweltzone vorgesehen

\*\* keine Umweltzone eingeführt

Tabelle 1

(Quelle: STALA Statistisches Landesamt Baden-Württemberg: Gemeindegebiet, Bevölkerung und Bevölkerungsdichte – Landesinformationssystem (LIS), Stand 31. Dezember 2011, <http://www.statistik.baden-wuerttemberg.de>).

3. welche Entwicklung der Belastung mit Feinstaub und Stickoxiden in den schon seit Anfang 2009 bestehenden 15 Umweltzonen zu beobachten ist (unter Berücksichtigung von Witterungsunterschieden);

In den folgenden Abbildungen ist die Entwicklung der Luftqualität seit 2006 für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>), Feinstaub PM10 und Ruß an ausgewählten Messstationen dargestellt.

Die Entwicklung der Luftschadstoffsituation muss immer auch vor dem Hintergrund der meteorologischen Verhältnisse betrachtet werden. Nach den Jahren 2007 und 2008 mit sehr günstigen und den Jahren 2009 und 2010 mit ungünstigeren Austauschbedingungen, waren im Jahr 2011 die Phasen mit eingeschränkten Austauschbedingungen nur von kurzer Dauer.

Entwicklung bei Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>)

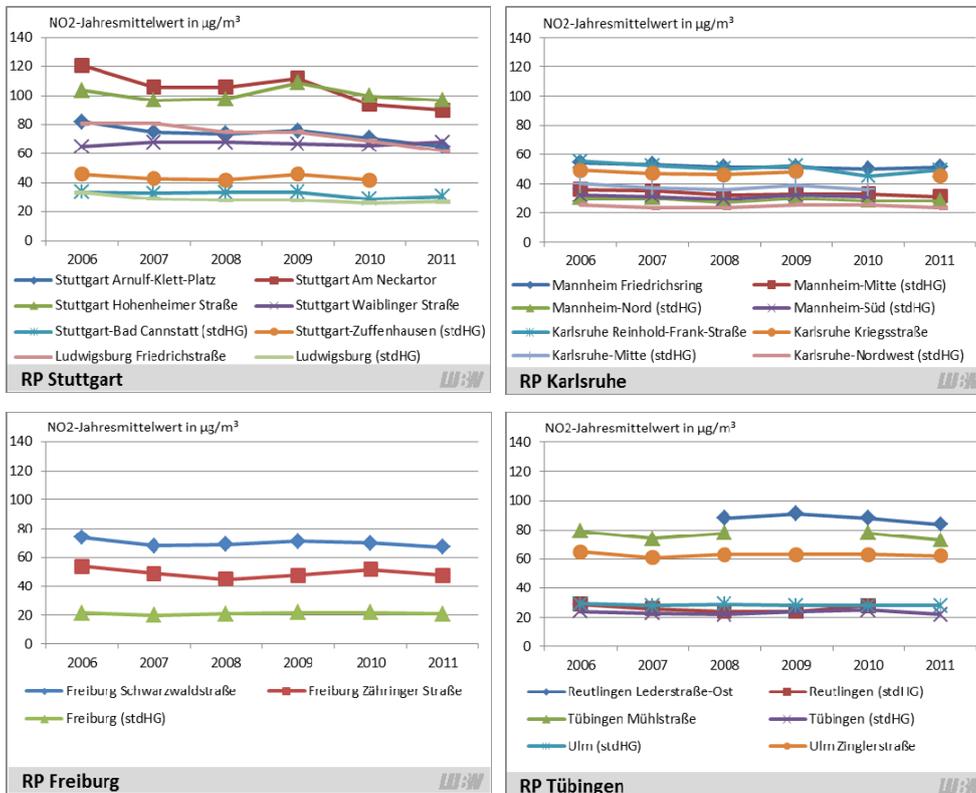


Abbildung 1: Entwicklung der Jahresmittelwerte der Stickstoffdioxidkonzentrationen an ausgewählten verkehrsnahen Messstationen und Messstationen im städtischen Hintergrund (stdHG) in den Regierungsbezirken Stuttgart, Karlsruhe, Freiburg und Tübingen seit 2006

Die Konzentrationen des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid zeigen an hoch belasteten, verkehrsnahen Messstationen einen abnehmenden Trend. An den Messstellen Stuttgart Am Neckartor und Stuttgart Hohenheimer Straße sank der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert im Jahr 2011 unter 100 Mikrogramm pro Kubikmeter (µg/m<sup>3</sup>) (Abb. 1 oben links).

Deutlich zu erkennen ist das niedrigere Immissionsniveau an den Messstationen im städtischen Hintergrund im Vergleich zu den straßennahen Messstationen in der gleichen Kommune.

Im Großraum Stuttgart (dargestellt sind Stationen in Ludwigsburg und Stuttgart, Abb.1 oben links) liegen die Immissionskonzentrationen auf einem höheren Niveau als beispielsweise in Mannheim oder Karlsruhe (Abb.1 oben rechts). Auch der Konzentrationsunterschied zwischen den verkehrsbelasteten und städtischen Konzentrationswerten ist an den Stuttgarter Stationen größer. Da die Immissionsbelastung bei Stickstoffdioxid zu einem Großteil lokal verursacht wird, ergibt sich damit ein höheres Minderungspotenzial für Maßnahmen.

In Freiburg wird die höhere Verkehrsbelastung in der Schwarzwaldstraße im Vergleich zur Zähringer Straße deutlich (Abb. 1 unten links).

#### Entwicklung bei Feinstaub PM10

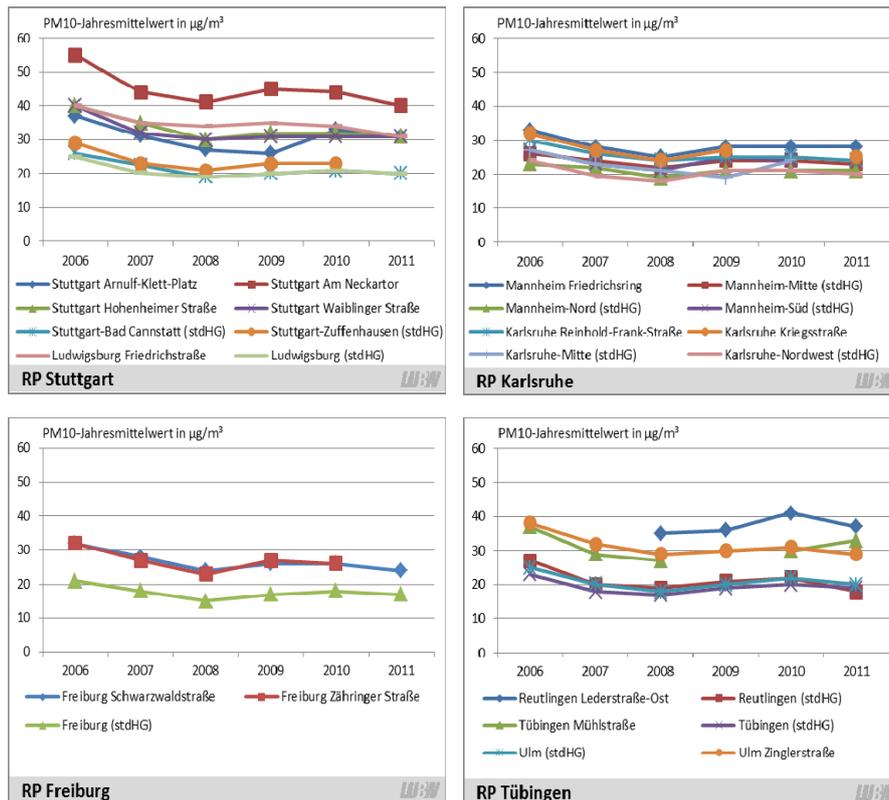


Abbildung 2: Entwicklung der Jahresmittelwerte der Partikel PM10-Konzentrationen an ausgewählten verkehrsnahen Messstationen und Messstationen im städtischen Hintergrund (stdHG) in den Regierungsbezirken Stuttgart, Karlsruhe, Freiburg und Tübingen seit 2006

Die Messwerte an der Station Stuttgart Am Neckartor sind im Jahr 2011 im Vergleich zu den Messwerten an der Station Stuttgart Hohenheimer Straße deutlicher zurückgegangen, die Messwerte an der Station Stuttgart Arnulf-Klett-Platz sind im Gegensatz dazu gestiegen (Abb. 2 oben links).

In Freiburg (Abb. 2 unten links) liegen die PM10-Konzentrationen der beiden verkehrsnahen Stationen Freiburg Schwarzwaldstraße und Freiburg Zähringer Straße auf einem Konzentrationsniveau.

Bei den Messwerten im Regierungsbezirk Tübingen (Abb.2 unten rechts) fällt auf, dass der Konzentrationsunterschied zwischen der verkehrsnahen Station Ulm Zinglerstraße und der Station Ulm im städtischen Hintergrund abgenommen hat. Die Messwerte an der Station Reutlingen Lederstraße-Ost liegen auf einem unverändert hohen Niveau, die Lederstraße ist nicht Bestandteil der Umweltzone in Reutlingen. Bei den Messwerten an der Station Tübingen Mühlstraße ergaben sich höhere PM10-Immissionskonzentrationen als in den Vorjahren. Die Mühlstraße wurde 2009 umgebaut und die Messstation um wenige Meter verlegt.

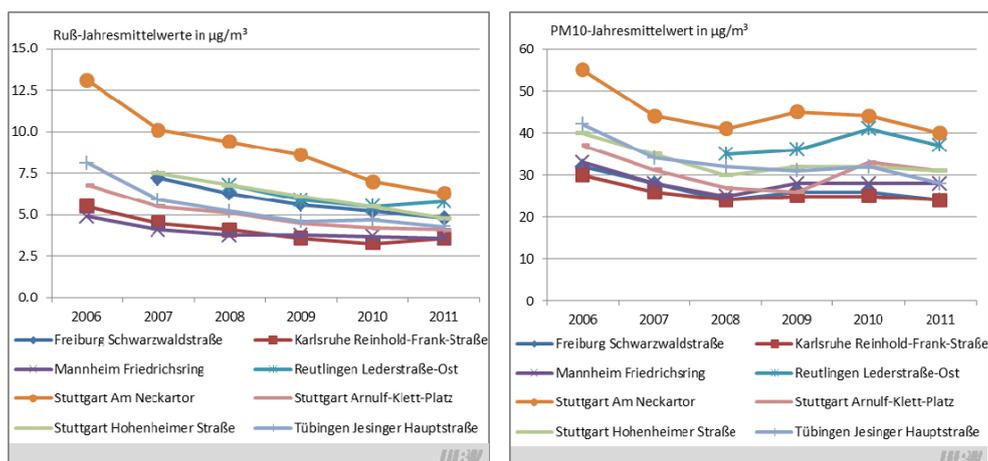


Abbildung 3: Entwicklung der Jahresmittelwerte der Ruß- und Partikel PM10-Konzentrationen an ausgewählten verkehrsnahen Messstationen in Baden-Württemberg seit 2006

Für die Beurteilung der Wirksamkeit der eingeleiteten verkehrlichen Maßnahmen muss zusätzlich die Entwicklung der Rußkonzentrationen betrachtet werden (Abb. 3 links). Ruß ist Bestandteil des Feinstaubes PM10 in den Abgasemissionen der Kraftfahrzeuge. Hauptverursacher der besonders gesundheitsschädlichen Rußpartikel an straßennah gelegenen Messstellen sind die Dieselfahrzeuge. Ruß ist im Jahresmittel an allen Messstellen kontinuierlich rückläufig. Auch 2009 und 2010 war ein weiterer Rückgang der Jahresmittelwerte für Ruß zu beobachten, obwohl gleichzeitig aufgrund der ungünstigen Austauschverhältnisse in diesen Jahren höhere PM10-Werte gemessen wurden (Abb. 3 rechts). Diese gegenläufige Tendenz macht den Rückgang der motorbedingten Ruß-Emissionen und damit die Wirkung der verkehrlichen Maßnahmen deutlich.

In Tabelle 2 sind die gemessenen Jahreszeitreihen für die verkehrsnahen Messstationen im Detail aufgelistet.

Kommunen mit Luftreinhalteplänen	NO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>						PM10-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Freiburg Benninger Straße			54		53	53			32			
Freiburg Schwarzwaldstraße	74	68	69	71	70	67	32	28	24	26	26	24
Freiburg Zähringer Straße	54	49	45	48	52	48	32	27	23	27	26	
Heidelberg Mittermaierstraße				58	56	54				30	30	28
Heidenheim Wilhelmstraße		53	53	55	53	54		27	26			
Heilbronn Weinsberger Straße-Ost				77	73	71				34	36	34
Herrenberg Hindenburgstraße	66	59	63	61	62	61	36	28	28	30	29	26
Ilsfeld König-Wilhelm-Straße	52	49	50	50		50	36	31	30	29		28
Ingersheim Tiefengasse			59	56	57	56			28			28
Karlsruhe Kriegsstraße	49	47	46	48		45	32	27	24	27		25
Karlsruhe Reinhold-Frank-Straße	55	52	50	52	45	49	30	26	24	25	25	24
Leonberg Grabenstraße	53	72	67	69	70	66	29	33	32	31	35	30
Ludwigsburg Friedrichstraße	81	81	75	75	69	62	40	35	34	35	34	31
Mannheim Friedrichsring	54	53	51	51	50	51	33	28	25	28	28	28
Markgröningen Grabenstraße		70	47	54	52	53		34	32	34	35	32
Mühlacker Stuttgarter Straße	66	64	61	60	62	61	36	32	28	28	29	28
Pfintzal Karlsruher Straße	62	58	57	55	52	52	35	29	27	29	29	26
Pforzheim Jahnstraße	56	52	52	46	52	49	32	26	24	25	26	
Pleidelsheim Beihinger Straße	71	57	64	66	58	63	39	31	30	32	31	29
Reutlingen Lederstraße-Ost			88	91	88	84			35	36	41	37
Schramberg Oberndorfer Straße		63	50	51	53	50		25				
Schwäbisch Gmünd Remsstraße				86	80	76						

Kommunen mit Luftreinhalteplänen	NO <sub>2</sub> -Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>						PM10-Jahresmittelwert in µg/m <sup>3</sup>					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Stuttgart Am Neckartor	121	106	106	112	94	90	55	44	41	45	44	40
Stuttgart Arnulf-Klett-Platz	82	75	74	76	71	65	37	31	27	26	33	31
Stuttgart Hohenheimer Straße	104	97	98	109	100	97	40	35	30	32	32	31
Stuttgart Waiblinger Straße	65	68	68	67	66	68	40	32	30	31	31	31
Tübingen Jesinger Hauptstraße	64	56	57	61	60	56	42	34	32	31	32	28
Tübingen Mühlstraße	79	74	78		78	73	37	29	27		30	33
Ulm Zinglerstraße	65	61	63	63	63	62	38	32	29	30	31	29
Urbach Hauptstraße			45	46	44	44			27			27
Walzbachtal Bahnhofstraße		58	59	59	52	53		33	31	30	29	27

Tabelle 2

4. welcher Anteil der Luftentlastung auf die Einrichtung der Umweltzonen und die Umsetzung von Luftreinhalteplänen zurückzuführen ist und welche Luftverbesserung auch ohne diese Maßnahmen stattgefunden hätte (durch normale Modernisierung des Kraftfahrzeugbestands, durch die Abwrackprämie in 2009, durch technischen Fortschritt und Austausch von Brennern und Maschinen in Industrie und Gebäudebeheizung);

Die Quantifizierung des Beitrags einzelner Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität ist nicht ohne weiteres möglich.

Im Rahmen der Aufstellung von Luftreinhalteplänen in Baden-Württemberg wurden in den letzten Jahren Gutachten für die immissionsseitige Wirkung einzelner verkehrsbezogener Maßnahmen, wie beispielsweise Fahrverbote in einer Umweltzone oder Lkw-Durchfahrtsverbote erstellt. Die Einzelgutachten sind Bestandteil der Luftreinhaltepläne und sind via Internet öffentlich zugänglich. Der Immissionsberechnung in den Gutachten gehen Emissionsberechnungen sowie Untersuchungen der Schadstoffvorbelastung und der Windverhältnisse voraus.

Die Emissions- und Immissionsberechnungen werden jeweils für ein Basisjahr (Jahr vor Einführung einer Maßnahme, z. B. 2008), ein Trendjahr (Jahr in dem die Maßnahme eingeführt werden soll, jedoch ohne die Maßnahmen zu berücksichtigen, z. B. 2013 ohne Maßnahme) und ein Maßnahmenjahr (Jahr mit eingeführter Maßnahme, z. B. 2013 mit Maßnahme) erstellt.

In den Gutachten wird die Entwicklung der Emissionen auf Basis des Fahrzeugbestandes und der Fahrleistung berücksichtigt. Ohne zusätzliche Maßnahmen wird beispielsweise von 2008 bis 2013 im Verkehrsbereich die Luftbelastung allein aufgrund der „normalen“ Modernisierung des Fahrzeugbestandes (Trend) um ca. 3 % bei Stickstoffdioxid und ca. 1 bis 2 % bei Feinstaub PM10 (nur Abgas ohne Aufwirbelung und Abrieb) vermindert.

Zu diesem Effekt kommt die Wirkung der 1. und der 2. Stufe der Fahrverbote hinzu, die nachträglich aufgrund der zwischenzeitlich aktualisierten Emissionsfaktoren nicht mehr quantifiziert werden kann. Eine allgemeine Prognose der Wirkung der 2013 in Kraft tretenden 3. Stufe der Umweltzonen auf die Luftqualität an den Messstellen (Immission) ergibt beispielsweise eine durchschnittliche Minderung der Schadstoffkonzentrationen für Stickstoffdioxid in Höhe von 3 % und hinsichtlich Feinstaub PM10 von 2 %. Insgesamt liegt damit die Wirkung der Umweltzonen deutlich über dem Trend ohne Maßnahmen.

Immissionsseitig gehen neben abgasbezogenen Maßnahmen im Verkehrsbereich auch Maßnahmen in den Bereichen Industrie, Gewerbe, Hausbrand, ÖPNV, Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsmanagement ein. Hier sind beispielsweise Maßnahmen wie die Öffentlichkeitsarbeit zum Thema „Heizen mit Holz“, die Modernisierung der Busflotten und des städtischen Fuhrparks, die Novellierung der Verordnung über kleine und mittlere Feuerungsanlagen und die Altanlagenanierung von industriellen Anlagen, zu nennen.

Die bisherige Rechtsprechung bestätigt, dass Umweltzonen wirksame und geeignete Maßnahmen sind. Das Land Hessen wurde in zwei Verfahren dazu verpflichtet, Umweltzonen in die Luftreinhaltepläne für die Städte Darmstadt und Wiesbaden aufzunehmen. Das Verwaltungsgericht Wiesbaden hat die Verhältnismäßig-

keit der Maßnahme Umweltzone explizit bestätigt, da „mit kaum einer anderen Maßnahme ohne wesentliche Mobilitätseinschränkung überhaupt eine messbare Verbesserung der Luftqualität möglich ist“. Auch das Verwaltungsgericht Stuttgart hat in seinem Beschluss vom 14. August 2009 ausgeführt, dass es keinen rechtlichen Vertrauensschutz gibt, eine öffentliche Straße auf Dauer und ohne Beschränkung oder mit einem nicht dem neuesten Stand der Technik entsprechenden Fahrzeug jederzeit und ausnahmslos im Geltungsbereich eines Luftreinhalte- und Aktionsplans uneingeschränkt benutzen zu dürfen.

*5. wie sich die Zahl der Ausnahmegenehmigungen für Kraftfahrzeuge ohne vorgeschriebene Plakette und der Katalog für die Befreiungstatbestände in den letzten Jahren entwickelt haben;*

Die landeseinheitliche Konzeption für Ausnahmen von Fahrverboten in Umweltzonen wurde im August 2011 fortgeschrieben. Wesentliche Änderungen der Fortschreibung waren die Aufnahme eines Endtermins für Kraftfahrzeuge ohne und mit roter Plakette sowie einer Fuhrparkregelung und der Wegfall des Tatbestandes der wirtschaftlichen Nichtnachrüstbarkeit (Kosten für Nachrüstungen übersteigen Zeitwert). Entsprechend einer bundeseinheitlichen Leitlinie wurden für Privatpersonen die Einkommensgrenzen für die wirtschaftliche Zumutbarkeit einer Ersatzbeschaffung konkretisiert.

Die konkrete Anzahl an Ausnahmegenehmigungen ist unter anderem auch davon abhängig, wie hoch der Anteil an von Fahrverboten betroffenen Fahrzeugen jeweils ist. In der Landeshauptstadt Stuttgart beispielsweise wurde die Umweltzone mit Fahrverboten für Fahrzeuge ohne Plakette zum 1. März 2008 in Kraft gesetzt. In 2008 wurden von der Stadt Stuttgart 2.565 Ausnahmen erteilt, 2009 sank die Anzahl auf 2.120. Zum 1. Juli 2010 trat zusätzlich das Fahrverbot für Fahrzeuge mit roter Plakette in Kraft. Damit verbunden stieg die Anzahl der erteilten Ausnahmen in Stuttgart vorübergehend auf 4.217 und sank 2011 wieder auf 3.202, obwohl seit Beginn 2012 auch keine Fahrzeuge mit gelben Plaketten mehr in der Stuttgarter Umweltzone fahren dürfen. Bis Mitte November 2012 wurden von der Stadt Stuttgart 2.254 Ausnahmen erteilt.

Bei den übrigen bestehenden Umweltzonen steht die Einführung der 3. Stufe der Fahrverbote zum 1. Januar 2013 noch bevor. Deshalb ist im laufenden Jahr ein Ansteigen der bewilligten Ausnahmegenehmigungen zu beobachten. Beispielhaft wird diese Entwicklung an den Zahlen der Stadt Freiburg sowie des Landratsamts Tübingen, das für Erteilung von Ausnahmen für die Umweltzone in Tübingen zuständig ist, erläutert. Die Umweltzone in Tübingen trat 2008, die in Freiburg 2010 in Kraft. Die zweite Stufe der Fahrverbote, d. h. das Verbot auch für Fahrzeuge mit roter Plakette, gilt einheitlich seit 1. Januar 2012. Von der dritten Stufe der Fahrverbote, dem zusätzlichen Fahrverbot für Fahrzeuge mit gelber Plakette ab dem 1. Januar 2013, werden bei den Pkw und den leichten Nutzfahrzeugen etwa doppelt so viele Fahrzeuge und bei den schweren Nutzfahrzeugen zusätzlich der gleiche Anteil wie bei Stufe 2 betroffen sein. Für Fahrzeuge mit gelber Plakette werden im Hinblick auf die zum 1. Januar 2013 anstehende Änderung aktuell Ausnahmegenehmigungen erteilt. Aus diesem Grund steigt die Anzahl der erteilten Ausnahmegenehmigungen in 2012 an (siehe Tabelle 3).

	2008	2009	2010	2011	2012 Stand Nov.
Landkreis Tübingen	622	233	146	87	99
Stadt Freiburg i. B.			1.080	417	489

Tabelle 3

Nicht in allen Behörden werden Statistiken über die erteilten Ausnahmegenehmigungen geführt. Eine Abschätzung ergibt, dass 2011 rund 6000 Ausnahmen von Fahrverboten in Umweltzonen erteilt wurden.

6. wie sich die Novellierung der 1. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) hinsichtlich der Belastung aus Einzelraumfeuerungen und offenen oder geschlossenen Kaminen bislang auf die Luftbelastung in den Umweltzonen ausgewirkt hat bzw. sich voraussichtlich auswirken wird;

Einzelraumfeuerungen für feste Brennstoffe und offene Kamine unterliegen der Verordnung über kleine und mittlere Feuerungsanlagen (1. BImSchV). Die novellierte Fassung der Verordnung ist am 22. März 2010 in Kraft getreten. Sie enthält – nicht zuletzt aus sozialen Gründen – gestaffelte, lange Übergangsfristen für den Weiterbetrieb bestehender Anlagen, die vor dem 22. März 2010 errichtet oder in Betrieb genommen wurden, wenn sie die Grenzwerte für Staub von 0,15 g je Kubikmeter und für Kohlenmonoxid von 4 Gramm je Kubikmeter einhalten.

Vor diesem Hintergrund wird sich eine Auswirkung auf die Luftbelastung erst nach und nach einstellen, zumal die Zahl der Einzelraumfeuerungen für Festbrennstoffe nach wie vor ansteigt. Diese Entwicklung hat eine vom Umweltbundesamt im Zusammenhang mit der Novellierung der 1. BImSchV bei der Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) in Auftrag gegebenen Studie bereits aufgezeigt. Die Feuerungsanlagen sind nach dem Straßenverkehr die nächst relevante Quellgruppe. Beispielhaft zeigt die Ursachenanalyse für Feinstaub PM10 am Messpunkt in Tübingen Jesinger Hauptstraße in 2010, dass der Beitrag der kleinen und mittleren Feuerungsanlagen lokal und im Hintergrund in Summe 14 % beträgt.

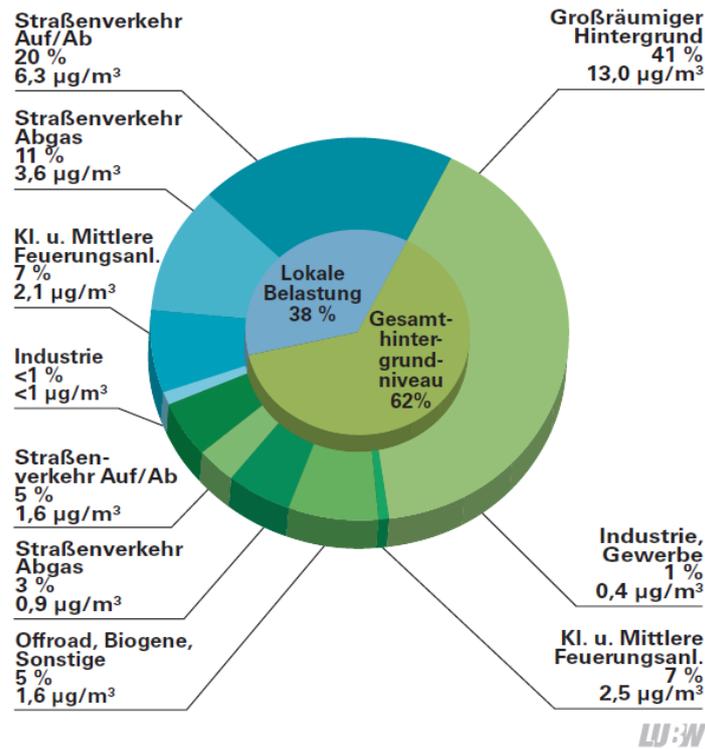


Abbildung 4: Verursacher der PM10-Immissionsbelastung am Messpunkt Tübingen Jesinger Hauptstraße in 2010

Tendenziell steigt mit der Umstellung von Gas- und Öl- auf Holzfeuerungen der Feinstaubausstoß. Ohne die Novellierung der 1. BImSchV und der damit verbundenen Einführung von Emissionsgrenzwerten wäre dieser Anstieg noch stärker.

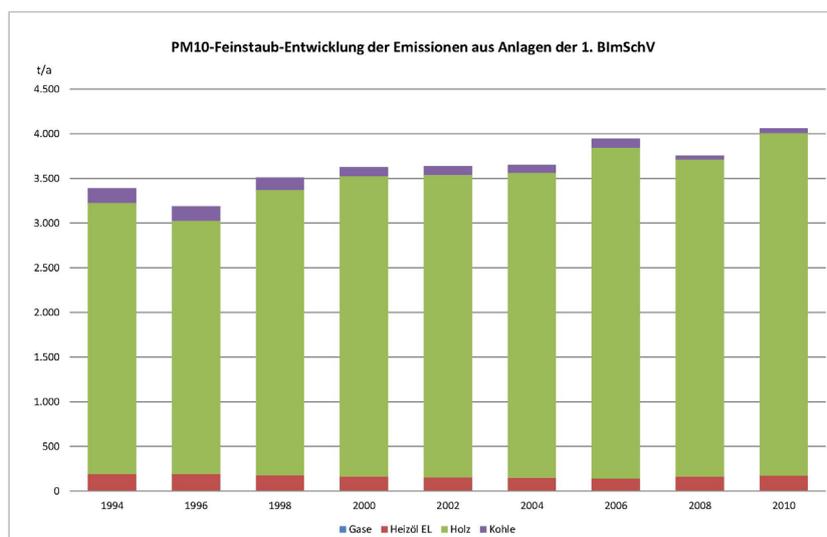


Abbildung 5: Entwicklung der Emissionen von Feinstaub PM10 aus Anlagen der 1. BImSchV in Baden-Württemberg seit 1994 (Quelle: LUBW)

7. inwiefern ihr bekannt ist, in welchem Umfang von Seiten der Städte auch Müllfahrzeuge, Busse des Öffentlichen Personennahverkehrs ÖPNV) und Rettungsfahrzeuge um- oder nachgerüstet wurden (z. B. auf Erdgasantrieb);

Mehrere Luftreinhaltepläne enthalten als Maßnahme, dass Diesel-Fahrzeuge von kommunalen Fuhrparks bzw. die Fuhrparks von städtischen Beteiligungsgesellschaften soweit wirtschaftlich und technisch möglich, nachgerüstet oder durch Neubeschaffungen ersetzt werden.

Bei der Umsetzung dieser Maßnahmen wurden bevorzugt bei Linienbussen angesetzt, sodass die Busflotte in den meisten Kommunen mit Luftreinhalteplänen vollständig mit Dieseldieselrußpartikelfiltern ausgestattet ist.

Erdgasfahrzeuge werden insbesondere im Bereich der Stadtwerke eingesetzt, so ist beispielsweise die mit Erdgas betriebene Fahrzeugflotte der Stadtwerke Reutlingen eine der größten in ganz Deutschland.

Rettungs- und Krankenfahrzeuge werden wegen ihrer hohen Laufleistungen regelmäßig ersetzt. In diesem Segment werden daher überwiegend Fahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß eingesetzt.

8. welches (und zu je welchem Anteil) die Gründe für Ausnahmegenehmigungen sind (Fuhrpark, soziale Härte, Nicht-Nachrüstbarkeit, Sonderfahrzeuge, etc. – wenn dies nicht für alle Umweltzonen in Baden-Württemberg vorliegt, mit beispielhafter Angabe aus einzelnen Umweltzonen wie Stuttgart oder Karlsruhe);

Über die Gründe zur Erteilung der Ausnahmen wird keine Statistik geführt. Grundsätzlich wird die Mehrheit der Ausnahmen von Gewerbebetrieben in Anspruch genommen.

9. welche Erfahrungen bislang mit Lkw-Durchfahrtsverboten, insbesondere hinsichtlich möglicher Ausweichverkehre, gemacht wurden;

In Stuttgart werden die vom Lkw-Durchfahrtsverbot betroffenen Verkehre auf dem zweibahnigen Bundesfernstraßenring A 81, A 8, B 313 und B 10 um das Stadtgebiet Stuttgart herumgeführt. In Leonberg steht für den Durchfahrtsverkehr mit den Bundesautobahnen A 81 und A 8 eine leistungsfähige Alternative zu der für den Lkw-Transitverkehr gesperrten B 295 zur Verfügung.

Anstelle der Verkehrsführung über die L 1138 besteht in Markgröningen eine geeignete Ost-West-Route im Zuge der B 10 und der L 1140. Im Bereich Pleidels-

heim – Ingersheim – Freiberg am Neckar (PIF) sind die L 1125 und die L 1138, die in Ost-West-Richtung verlaufen, für den Lkw-Durchgangsverkehr gesperrt. Eine alternative Lkw-Führung besteht über die A 81 zwischen den Autobahnanschlussstellen Ludwigsburg-Nord und Pleidelsheim.

Aufgrund der bei allen Durchfahrtsverboten vorhandenen Möglichkeiten, den Lkw-Verkehr auf zumutbaren alternativen Routen um die Plangebiete herum zu führen, treten in der Regel keine maßgeblichen Ausweichverkehre vor.

*10. wie sich nach ihrer Kenntnis insbesondere (bundesweit, soweit dies für das Land nicht vorliegt) die Anteile am Lkw-Bestand mit Dieselpartikelfiltern seit 2009 entwickelt haben.*

Aus den Daten des Kraftfahrt-Bundesamt geht hervor, dass der Lkw-Bestand von Fahrzeugen der Schadstoffgruppe Euro IV oder besser zum Stichtag 1. Januar 2010 18 % betrug. Zum 1. Januar 2011 stieg dieser Anteil bundesweit auf 23 % und lag zu Beginn von 2012 bei 29 %. Um den Partikelgrenzwert der Schadstoffnorm EURO IV einhalten zu können müssen die Fahrzeuge mit einem Dieselpartikelfilter oder einer vergleichbar wirksamen Minderungstechnik ausgestattet sein. Bei der Neuzulassung von Lkw gilt seit Oktober 2009 die Schadstoffnorm Euro V. Nachrüstungen von Lkw mit Dieselpartikelfiltern werden in der KBA-Statistik nicht erfasst.

Dr. Splett  
Staatssekretärin