

Grün-Schwarzes Fahrverbot in Stuttgart

Verkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) teilte in seiner Pressemitteilung vom 21. Februar 2017 mit, dass er voraussichtlich ab 2020 Stuttgart zur blauen Umweltzone erklären wolle. Dann dürften das ganze Jahr über nur noch Autos mit der geplanten blauen Plakette in Stuttgart fahren. Eine blaue Plakette soll es für Diesel-Fahrzeuge ab Euro 6 geben. Bereits ab 2018 plant er an Tagen des so genannten Feinstaub-Alarms Diesel bis Euro 5 zu verbieten. Hierzu sollen Schilder aufgestellt werden. Für den Lieferverkehr soll es Ausnahmen geben.

Die Fraktion der FDP/DVP im Landtag von Baden-Württemberg lehnt sowohl die blaue Plakette als auch Fahrverbote ab. Fahrverbote sind weder sinnvoll noch verhältnismäßig. Wir sehen darin eine ungerechtfertigte faktische Enteignung der Autofahrerinnen und Autofahrer.

Wir meinen:

- Es braucht Vertrauensschutz für die Menschen, die in gutem Glauben auf bestehende Regelungen (freie Fahrt mit grüner Plakette) und den Stand der Technik bis zum Jahr 2015 Neuwagen mit Euro 5 gekauft haben, die über effektive Filtertechnik verfügen.
- Bei den Partikel-Grenzwerten gibt es zwischen Euro 5 und Euro 6 keinen Unterschied. Deshalb kann der Feinstaub kein Argument zum Ausschluss sein. Diese Diesel-Fahrzeuge fahren dank hochwirksamer geschlossener Filtersysteme praktisch partikelfrei. Sie sind in keiner Weise vom Abgasverhalten her für die Überschreitung von Feinstaub-Grenzwerten verantwortlich. Signifikante Unterschiede gibt es lediglich bei den Grenzwerten für Stickoxide.
- Hauptgrund für den relativen großen Anteil des Straßenverkehrs beim Feinstaubaufkommen in einschlägigen Diagrammen sind Abriebe durch Reifen und Bremsen sowie Aufwirbelungen. Bei Aufwirbelungen handelt es sich jedoch um keinen anderen Sachverhalt, als dass Feinstaub aus anderen Quellen durch Fahrbewegungen wieder zirkuliert wird.
- Das Feinstaub-Problem besteht in Baden-Württemberg nur noch an der Stuttgarter Messstelle Neckartor. Das rechtfertigt keine großflächigen Fahrverbote. Das Feinstaub-Problem tritt nur im Winter auf. Die Ursachen liegen in Inversionswetterlagen und der Heizperiode. Kleine und mittlere Feuerungsanlagen sind hierbei eine wesentliche Quelle. Das dürfte auch ein Grund gewesen sein, weshalb Verkehrsminister Hermann die Nutzung von so genannten Komfortkaminen (Zusatzheizungen mit Holz wie beispielsweise Kamin- und Kachelöfen oder offene Kamine) mit Baujahr vor 2015 bei Feinstaub-Alarm zur Nutzung verboten hat. Wenn das Problem nur im Winter besteht, ist es völlig unverhältnismäßig, mittels einer blauen Umweltzone das Autofahren auch dann zu verbieten, wenn es überhaupt keine Grenzwert-Probleme gibt, nämlich in allen Jahreszeiten außer des Winters.

- 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 einen neuen Euro 6 Diesel leisten. Unterstrichen wird das durch die Aussage von Ministerpräsident Kretschmann der am 21.02.2017 erklärte: „Hier wird nichts verboten, hier wird gesteuert und gelenkt“. Analysen aus Wien zeigen, welcher sozialen Sprengstoff ein Fahrverbot birgt. Mehr als die Hälfte der Besserverdiener fahren Fahrzeuge der Euroklassen 5 und 6, nur zehn Prozent Euro 0 bis 3. Noch deutlicher wird das Problem, wenn man nach der Leistbarkeit eines neuen Pkw fragt. (Europaticker, 6. März 2017). Wir sind mit den Menschen im Land im Gespräch. Wir wissen, dass sehr viele, die das Auto für den Weg zur Arbeit oder zum Einkaufen brauchen, sich eben gerade nicht so einfach ein Neufahrzeug oder ein junges Gebrauchtfahrzeug leisten können. Verantwortliche Politik muss an alle Bürgerinnen und Bürger denken. Viele wollen aus unterschiedlichen Gründen den ÖPNV nicht nutzen oder können dies aufgrund gesundheitlicher Schwierigkeiten auch nicht.
- Fahrzeughändler haben bereits reagiert und lehnen die Inzahlungnahme von gebrauchten Dieselfahrzeugen ab bzw. nehmen hohe Abschläge vor. Der Focus nennt bis zu 20% Wertverlust und spricht von mehr als vier Milliarden Euro, die quasi über Nacht an Fahrzeug-Wert vernichtet wurden.
- 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 angekündigten 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.
- Wie wird Grün-Schwarz mit Taxis und Bussen in Stuttgart umgehen? Was gilt für Reisebusse, die Stuttgart anfahren wollen? Hier haben längst nicht alle Euro 6 ab 2018. In Stuttgart gibt es Busunternehmen, die moderne Busse im Einsatz haben, die u.a. auch mit Landesmitteln gefördert wurden und nun ab 2018 von Fahrverboten betroffen sind. Unternehmen brauchen Planungssicherheit und kein Existenzvernichtungsprogramm der Landesregierung.
- Wir treten für einen hochattraktiven ÖPNV ein, der Menschen zum Umstieg motiviert.
- Wir setzen auf den technischen Fortschritt, der sich allmählich in der Breite durchsetzt. Seit Herbst 2015 ist Euro 6 bei Neufahrzeugen Pflicht. Mit der neuesten, nach ‚Euro6d-TEMP‘-zertifizierten Fahrzeuggeneration ist die Stickoxidbelastung durch Dieselfahrzeuge gelöst. (Prof. Thomas Koch, Leiter des Instituts für Kolbenmaschinen am Karlsruher Institut für Technologie, KIT). Bei Flottenbetreibern und Firmenwagen, die die wesentliche Fahrleistung ausmachen, ist in kurzer Zeit mit dem Austausch zu rechnen. Eine blaue Umweltzone ab 2020 ist

deshalb entbehrlich. Der bürokratische Aufwand und die Kosten für die Schilder und Überwachung können gespart werden. Die CDU war bis zur Landtagswahl 2016 auch dieser Meinung. Im Wahlprogramm stand auf Seite 75: „Wir werden die Umweltzonen auf ihre Sinnhaftigkeit überprüfen, generelle Fahrverbote weiterhin ablehnen, denn sie sind unsozial und treffen all jene, die täglich auf dem Weg zur Arbeit auf das Automobil angewiesen sind.“

- Wir setzen auf moderne Telematik, die den Verkehr verflüssigt. Durch das Verhindern unnötiger Brems- und Anfahrmanöver wird Feinstaub wirksam vermieden. Ebenso ist es allgemein bekannt, dass bei gleichmäßiger Fahrt der Verbrauch und damit das Abgasverhalten (v.a. Stickoxide) erheblich niedriger als bei Beschleunigungen ist. Eine bauliche Neugestaltung der Kreuzung am Neckartor ist deshalb zu prüfen.
- 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.
- Den Versuch mit Mooswänden haben wir wie andere Maßnahmen schon vor Jahren ange-regt. Ebenso fordern wir eine zweite Messstelle im Bereich des Neckartors, um die Daten va-lider zu machen. Unseren Antrag hat das Land abgelehnt, im Zuge des Mooswand-Versuchs erfolgt nun aber doch eine parallele Messung.
- Wenn eine Hauptursache Aufwirbelungen sind, dann muss über Auswaschungen der Luft nachgedacht werden. Hierzu gibt es neben Nassreinigung und Beregnungen auch innovative Luftreinigungsanlagen, die bisher vor allem bei Tunnelentlüftungen eingesetzt werden, aber auch schon in Peking und Rotterdam zum Einsatz kommen. Wir stehen für innovative Ansät-ze.
- Wer wirksam Verkehr in Stuttgart im Bereich des Neckartors verhindern will, darf auch den Blick auf notwendige Straßenbaumaßnahmen nicht verschließen.
- Ein längerfristiger Ansatz könnte auch sein, den Durchgangsverkehr faktisch unterirdisch zu führen, indem die B-14-Trasse überbaut und entsprechend entlüftet wird. So könnte auch ein Beitrag gegen die Wohnungsnot geleistet werden. Wir unterstützen daher kreative, innovati-ve und umweltfreundliche Ansätze.

Fakten zum Thema:

(Quelle: FDP-Landtagsdrucksachen 15/7030, 16/169 und 16/991)

Der Stundenmittelwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Stickstoffdioxid bei 18 zulässigen Überschreitungen wurde im Jahr 2014 nur an der Spotmessstelle Stuttgart Am Neckartor mit 36 Überschreitungsstunden überschritten. Der Jahresgrenzwert für Feinstaub von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wurde in den Jahren 2013 und 2014

an allen Stationen in Baden-Württemberg eingehalten. Der Tagesgrenzwert von 50 µg/m³ für Feinstaub PM10 bei 35 zulässigen Überschreitungen im Jahr wurde 2013 und 2014 landesweit nur an der Spotmessstelle Stuttgart Am Neckartor mit 91 bzw. 64 Tagen überschritten.

Bei der Ursachenanalyse 2013 wird zwischen lokal verursachten Anteilen, die durch Quellen in unmittelbarer Umgebung des Messpunkts hervorgerufen werden, den Anteilen aus dem städtischen Hintergrund, durch Emissionen abseits von Straßen, und aus dem großräumigen Hintergrund unterschieden. Für Stickstoffdioxid liegen an den Messpunkten in Stuttgart die Beiträge des Straßenverkehrs an den Messwerten zwischen 45 Prozent und 72 Prozent. Bei Feinstaub PM10 tragen am Messpunkt Stuttgart Am Neckartor die Abgase des Straßenverkehrs mit **7 Prozent** zur Luftbelastung bei, Abriebvorgänge (Reifen-, Bremsen- und Straßenabrieb) und Aufwirbelung verursachen einen deutlich größeren Beitrag mit 39 Prozent der Luftbelastung. Eine Verursacheneranalyse, die sich nach den Anteilen von Personenkraftwagen und Lastkraftwagen sowie deren Schadstoffklassen gliedert, liegt der Landesregierung nicht vor.

Neben dem Straßenverkehr sind die kleinen und mittleren Feuerungsanlagen ein bedeutender Mitverursacher der Luftbelastung. Weitere Quellengruppen haben einen geringeren Anteil. Lokal können diese Quellen bedeutsam werden. **Es zeigt sich, dass seit 1994 die Stickstoffoxid-Freisetzungen auf die Hälfte zurückgegangen sind und die Feinstaub-Emissionen um 40 Prozent abgenommen haben.**

Für Diesel-Pkw der Euronormen 5 und 6 gelten folgende Emissionsgrenzwerte, die im Typprüfverfahren eingehalten werden müssen:

Euro 5: Feinstaub: 0,005 g/km Stickoxide: 0,18 g/km

Euro 6: Feinstaub: 0,005 g/km Stickoxide: 0,08 g/km

Übersicht über unsere Initiativen

- Luftreinhalte- und Aktionspläne der Regierungspräsidien (<http://www.statistik-bw.de/OPAL/Ergebnis.asp?WP=15&DRSNR=1085>)
- 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)

Diese Veröffentlichung der FDP/DVP-Landtagsfraktion dient ausschließlich der Information. Sie darf während eines Wahlkampfes nicht zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden.