

MINISTERIUM FÜR VERKEHR
BADEN - WÜRTTEMBERG

Postfach 10 34 52 • 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@vm.bwl.de
FAX: +49 (711) 89686-9020

An die
Präsidentin des Landtags
von Baden-Württemberg
Frau Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart
Name
Telefon
Geschäftszeichen

14. Feb. 2024

(Bitte bei Antwort angeben)

nachrichtlich

Staatsministerium
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus

Antrag des Abgeordneten Friedrich Haag u. a. FDP/DVP
– Umweltzone Stuttgart
– Drucksache 17/6124

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt zu dem Antrag im Einvernehmen mit dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen*

I. zu berichten

1. anhand welcher Messwerte im Vergleich zu den Grenzwerten die bisherigen Aufhebungen von Umweltzonen in Baden-Württemberg erfolgt sind;

Die Landesanstalt für Umwelt (LUBW) wurde im Jahr 2020 vom Ministerium für Verkehr beauftragt, eine Abschätzung vorzunehmen, ab welcher Immissionskonzentration die Umweltzonen im Land aufgehoben werden können. Hintergrund war, dass die Konzentrationen des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid (NO₂) deutlich zurückgegangen waren und an vielen Messstellen im Land zum Teil deutlich unter der NO₂-Grenzwerte lagen. Es muss vermieden werden, dass die Grenzwerte erneut überschritten werden, wenn durch die Aufhebung von Umweltzonen ältere Fahrzeuge mit höherem Schadstoffausstoß wieder in die Umweltzonen wieder einfahren dürfen.

Die LUBW hat diese Abschätzung für alle straßennahen Messstellen in grünen Umweltzonen durchgeführt. Dabei wurden auf Basis der Zusammensetzung der Fahrzeugflotte vor und nach einer Aufhebung der grünen Umweltzonen die fahrzeugbedingten NO_x-Emissionen und darauf aufbauend der Anstieg der NO₂-Konzentrationen berechnet. Hieraus wurden Grenzkonzentrationen abgeleitet, unterhalb derer auch nach Aufhebung der grünen Umweltzone eine Grenzwerteinhaltung sicher zu erwarten ist. Diese Grenzkonzentration muss mindestens zwei Jahre in Folge unterschritten werden, um auszuschließen, dass meteorologische Sondersituationen die Entscheidung beeinflussen.

Im Folgenden sind die Städte und Gemeinden aufgeführt, in denen die Auflösung der Umweltzone inzwischen vollzogen bzw. zeitnah geplant ist. Mitaufgeführt ist die von der LUBW ermittelte Grenzkonzentration, ab der eine sichere Einhaltung

| Stadt | Aufhebung Umweltzone | Grenzkonzentration zur Aufhebung der grünen Umweltzone in µg/m ³ | Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte in µg/m ³ an der im Gemeindegebiet am höchsten belasteten Messstelle | | | | | 2023 vorläufige Daten |
|--|----------------------|---|--|------|------|------|------|-----------------------|
| | | lt. LUBW Stellungnahme* | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | |
| Balingen | Nov 2020 | 33 | 31 | 28 | 23 | 21 | - | - |
| Heidelberg | 1. HJ 2023 | 35 | 38 | 34 | 25 | 27 | - | - |
| Ilsfeld | 1. HJ 2023 | 33 | 33 | 30 | - | - | - | - |
| Karlsruhe | 1. HJ 2023 | 36 | 38 | 34 | 30 | 29 | 27 | 24 |
| Pfinztal | 1. HJ 2023 | 35 | 35 | 34 | 27 | 22 | 22 | 21 |
| Schramberg | 1. HJ 2023 | 33 | 34 | 31 | 27 | 24 | 25 | 24 |
| Wendlingen | 1. HJ 2023 | 35 | - | - | - | - | 24** | - |
| Urbach | 1. HJ 2023 | 35 | - | - | - | - | - | - |
| Schwäbisch Gmünd | 1. HJ 2023 | 36 | 38 | 34 | - | - | - | - |
| Heidenheim | 1. Quartal 2024 | 36 | 39 | 36 | - | - | 26** | - |
| Heilbronn | 1. Quartal 2024 | 36 | 52 | 47 | 32 | 29 | 32 | 29 |
| Herrenberg | 1. Quartal 2024 | 35 | 41 | 37 | 28 | 30 | - | - |
| Leonberg | 1. Quartal 2024 | 35 | 45 | 36 | 29 | 27 | - | - |
| *LUBW Stellungnahme im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg: Abschätzung zur Wirkung von Umweltzonen in Baden-Württemberg vor dem Hintergrund abnehmender Stickstoffdioxidkonzentrationen; Dez. 2020 | | | | | | | | |
| **Halbjahreswert | | | | | | | | |
| Einsatz von Filtersäulen als zusätzliche Luftreinhaltemaßnahme | | | | | | | | |

des Grenzwertes auch bei Auflösung der grünen Umweltzone gewährleistet ist und für die Jahre 2018 bis 2023 die höchsten im Gemeindegebiet ermittelten Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid. Für das Jahr 2023 ist der Jahresmittelwert vorläufig, die abschließende Plausibilisierung der Daten steht noch aus. Die Luftfiltersäulen in Heilbronn an der Weinsberger Straße waren von Mitte 2020 bis Mitte 2022 in Betrieb und wurden zwischenzeitlich wieder abgebaut.

2. *weshalb sie trotz ihrer Veröffentlichung vom 4. Januar 2024 „Schadstoffkonzentrationen in der Luft weiter gesunken“, die deutlich niedrigere Messergebnisse als die Grenzwerte für Stuttgart ausweist, noch immer an der Umweltzone festhält;*

In Stuttgart werden seit 2021 die geltenden Luftqualitätsgrenzwerte flächendeckend eingehalten. Die vorläufigen Messwerte für das Jahr 2023 zeigen in Stuttgart erstmals an allen Messstellen einen NO₂-Jahresmittelwert unter 35 µg/m³. Dazu tragen das gesamte Bündel an Maßnahmen bei, darunter entscheidend auch die Verkehrsverbote für ältere Dieselfahrzeuge.

Die Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5/V und schlechter in Stuttgart haben eine größere Wirkung zur Minderung der Luftschadstoffe als grüne Umweltzonen in anderen Kommunen. Die Grenzkonzentrationen, ab denen die Verkehrsverbote in Stuttgart aufgehoben werden können, sind daher nochmals niedriger. Das Verkehrsministerium hat die LUBW gebeten, die Grenzkonzentration zu ermitteln, bei denen die Verkehrsverbote in Stuttgart aufgehoben werden können.

3. *wie sie rückblickend die Expressbuslinie X1 hinsichtlich ihres verkehrlichen Nutzens und ihres Beitrags zur Luftreinhaltung bewertet;*

Die Stellungnahme zur Ziffer 3 erfolgt in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Stuttgart.

Die Schnellbuslinie X1 hat zusätzliche Kapazitäten zwischen Bad Cannstatt und der Stuttgarter-Innenstadt sowie neue Direkt-Verbindungen geschaffen. Damit hat sie das hoch belastete Stadtbahn-System zwischen Bad Cannstatt und der Stutt-

garter Innenstadt entlastet und insgesamt mehr Fahrgästen die Möglichkeit gegeben, komfortabel und attraktiv den ÖPNV zu nutzen. Damit konnte auch ein Beitrag zur Luftreinhaltung in Stuttgart geleistet werden.

4. *was ihre Erkenntnisse zur weiteren Nutzung der bisherigen Busspur für den X1 sind und wie sie diese bewertet;*

Die Stellungnahme zur Ziffer 4 erfolgt in Abstimmung mit der Landeshauptstadt Stuttgart.

Die SSB AG verlängert derzeit die Haltestellen der Stadtbahnlinie U1, um voraussichtlich ab dem Jahr 2026 diese Stadtbahnlinie mit 80m-Zügen bedienen zu können und damit die dringend benötigten zusätzlichen Kapazitäten zwischen Bad Cannstatt und Stuttgarter Innenstadt zu schaffen. Wenn die zusätzlichen Kapazitäten zur Verfügung stehen, kann der Betrieb des X1-Busses endgültig eingestellt werden.

Zurzeit ist der Betrieb des X1 wegen der Vorbereitung einer Baustelle auf der Cannstatter Straße unterbrochen. Der Abwasser-Kanal in der Cannstatter Straße muss erneuert werden. Hierzu sind in der Cannstatter Straße ab Ende 2025 umfangreiche Baumaßnahmen notwendig, die bis ins Jahr 2030 andauern werden. Während der Bauzeit können in der Cannstatter Straße lediglich 2+2 Fahrstreifen zur Verfügung gestellt werden. Um den 2+2 Betrieb überhaupt zu ermöglichen, wird die gesamte Fahrbahn in Richtung unteren Schlossgarten bis an die vorhandene Lärmschutzwand verschoben; die verbliebene Fläche wird Baufeld. Dadurch steht der zur Beschleunigung des X1 eingerichtete Sonderfahrstreifen auf der Cannstatter Straße nicht mehr zur Verfügung.

Der Busfahrstreifen im Bereich Am Neckartor ist für die Luftqualität wichtig, da durch das Abrücken des Verkehrs von der Bebauung die Schadstoffkonzentrationen in diesem schützenswerten Bereich gesenkt werden. Eine verkehrliche Notwendigkeit, die Anzahl der Fahrspuren zu erhöhen, besteht nicht. Mittels der zwei zur Verfügung stehenden Fahrstreifen im Bereich Am Neckartor in Richtung Bad Cannstatt können die verkehrlichen Anforderungen abgewickelt werden. Es stellen sich auch während der Spitzenstunde, in denen der Verkehr sehr stark ist, keine

größeren Rückstausituationen auf der B 14 ein und es bilden sich in den wartepflichtigen Kreuzungszufahrten keine größeren Rückstauereignisse, bei denen einzelne Wartepflichtige unzumutbar lange warten müssen.

Mit den ab Ende 2025 anstehenden Baumaßnahmen in der Canstatter Straße stehen auch im weiteren Verlauf nur zwei Fahrstreifen zur Verfügung. Es ist ins Ermessen der Landeshauptstadt Stuttgart gestellt, den Sonderfahrstreifen in anderer Weise zu nutzen.

II.

1. *die Umweltzone Stuttgart aufzuheben;*

Die Umweltzone und damit die Verkehrsverbote in Stuttgart können aktuell nicht aufgehoben werden, da bei einer Aufhebung dieser Maßnahme eine Einhaltung der Grenzwerte nicht sichergestellt ist.

2. *falls sie Ziffer 1 ablehnt, dafür zu sorgen, dass die Maßnahme M4 des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart, Schnellbuslinie zwischen der Innenstadt und Bad Cannstatt (nachfolgend: „Maßnahme M4“) gestrichen wird und die Busspur wieder für die ursprüngliche Nutzung als öffentliche Straße zur Verfügung gestellt wird;*

Der Busfahrstreifen im Bereich Am Neckartor ist für die Luftqualität wichtig, da durch das Abrücken des Verkehrs von der Bebauung die Schadstoffkonzentrationen in diesem schützenswerten Bereich gesenkt werden. Eine verkehrliche Notwendigkeit, die Anzahl der Fahrspuren zu erhöhen, besteht nicht. Mit den ab Ende 2025 anstehenden Baumaßnahmen in der Cannstatter Straße stehen auch im weiteren Verlauf nur zwei Fahrstreifen zur Verfügung.

3. *falls sie Ziffer 1 ablehnt, dem Landtag eine konkrete Übersicht an Messergebnissen vorzulegen, ab denen sie bereit ist, die Umweltzone Stuttgart aufzuheben.*

Das Ministerium für Verkehr hat die LUBW gebeten, die Grenzkonzentration zu ermitteln, bei denen die Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5/V und schlechter sowie für Fahrzeuge ohne grüne Plakette aufgehoben werden können.

Mit freundlichen Grüßen

i. V. des Ministers

Berthold Frieß

Berthold Frieß

Ministerialdirektor