



- [Teilen](#)
- [Drucken](#)
- [Als PDF speichern](#)

[Zurück zur Übersicht](#)

Pressemitteilung

Feinstaub in Stuttgart - VG Stuttgart verhandelt die Vollstreckungsklage der Anwohner am Neckartor zur Einhaltung der Feinstaubgrenzwerte am Neckartor

19.12.2017

Heute Nachmittag wird beim VG Stuttgart erneut das Thema Luftreinhaltung in Stuttgart aufgerufen. Grundsätzlich werden in Stuttgart Grenzwerte für Feinstaub (PM10) und, wie in vielen Städten, Stickoxide (NOx) überschritten.

Worum geht es in der heutigen Verhandlung?

Im heute zu verhandelnden Vollstreckungsverfahren geht es hauptsächlich um die Überschreitung der Feinstaubwerte am Neckartor. Dazu hatte das Land mit den beiden Klägern im Frühjahr 2016 einen Vergleich abgeschlossen. Darin verpflichtete sich das Land, den Luftreinhalteplan Stuttgart bis 31.08.2017 wie folgt fortzuschreiben:

„Sofern die [...] Immissionsgrenzwerte im Kalenderjahr 2017 noch überschritten werden, wird der Beklagte ab 01.01.2018 bei Wetterlagen, die [...] die Ausrufung des Feinstaubalarms rechtfertigen, mindestens eine rechtmäßige verkehrsbeschränkende Maßnahme für das Neckartor [...] ergreifen, die geeignet ist, eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens am Neckartor um ca. 20 % [...] zu bewirken.“

Regierungspräsident Wolfgang Reimer sagte im Vorfeld zur heutigen Verhandlung: „Selbstverständlich waren wir davon ausgegangen, dass wir diesen Vergleich erfüllen können und eine rechtmäßige Maßnahme finden, die geeignet ist, den Verkehr am Neckartor um 20 % zu reduzieren. Es hat sich nun aber gezeigt, dass dies nicht möglich ist“, so Reimer.

Welche Anforderungen haben die Maßnahmen zu erfüllen?

Ziel ist es, Maßnahmen zu finden, die eine Einhaltung der rechtlichen Grenzwerte gewährleisten. Diese müssen zwei Bedingungen erfüllen: Erstens darf die Einhaltung der Grenzwerte an einem Ort nicht dazu führen, dass die Grenzwerte andernorts überschritten werden. Zweitens muss die jeweilige Maßnahme auch rechtlich umsetzbar sein.

Auch nachdem insgesamt über 80 aufwändige Berechnungsläufe für emissionsreduzierende und verkehrslenkende Maßnahmen durchgeführt wurden und sich die gutachterlichen Kosten dafür inzwischen auf rund 450.000 Euro belaufen, so konnte das Land dennoch keine verkehrliche Maßnahme finden, die diese beiden Bedingungen erfüllt.

„Zum einen scheitern Fahrverbote derzeit an der Rechtmäßigkeit. Zum anderen kann der ohnehin schon ausgelastete ÖPNV die betroffenen 227.000 Fahrten derzeit nicht aufnehmen. Ich freue mich daher, dass sich die Stadt Stuttgart entschieden hat, weiter Geld in die Hand zu nehmen, um genau hier anzusetzen“, lobte Reimer das Engagement der Landeshauptstadt.

Von Fahrverboten wären etwa 420.000 Fahrzeuge betroffen. Sowohl die Ersatzbeschaffung von 216.000 Fahrzeugen als auch die Nachrüstung von 206.000 Fahrzeugen bedürfen einer Übergangszeit.

„Die Nachrüstung verpufft, wenn wir keine Übergangsfristen vorsehen. Nur so kann der Werterhalt der Fahrzeuge gewährleistet werden. Dieser ist sozial wichtig, denn die Bürgerinnen und Bürger haben sich die Fahrzeuge mit hart

erarbeitetem Geld gekauft“, appellierte der Regierungspräsident an die soziale Verantwortung.

„Die kürzlich erfolgte Freigabe der weiteren Haushaltsmittel zur ÖPNV-Optimierung in Stuttgart wird zu besseren Umstiegsmöglichkeiten führen. Gemeinsam mit den fahrzeugtechnischen Fortschritten und der blauen Plakette werden wir am Ende des Weges erfolgreich sein“, so der Regierungspräsident weiter.

Weitere Informationen

Warum blaue Plakette?

Die Ergebnisse der vielfältigen Berechnungen haben gezeigt, dass die Grenzwerte dann einzuhalten sind, wenn die Emissionen der Fahrzeuge den rechtlichen Bedingungen auch im Realbetrieb und unter allen denkbaren Verhältnissen entsprechen und ab einem gewissen Zeitraum nur noch die abgastechnisch modernste Flotte unterwegs ist. Das ist die Idee der „blauen Plakette“.

Welche Rolle spielen der Fortschritt der Flottenumrüstung, die Flottenerneuerung und die alternativen Antriebe?

Um das Ziel, die Grenzwerte einzuhalten, erreichen zu können, wurde auch die in der politischen Diskussion befindliche Nachrüstung und damit einhergehende Flottenerneuerung berücksichtigt und berechnet. Im Ergebnis kann mit einer Nachrüstung eine größere Wirkung (ca. 11 %) erzielt werden als mit den temporären Fahrverboten von Dieselfahrzeugen an Feinstaubalarmtagen (ca. 9 %). Das soll nicht den Effekt von Fahrverboten schmälern. Vielmehr zeigt dies und auch die Entwicklung der Feinstaubwerte in den letzten Jahren den deutlichen Effekt des Fortschrittes im Bereich der Abgasreinigungstechnik.

Welche zusätzlichen Maßnahmen stehen noch im Luftreinhalteplanentwurf?

Neben der Einführung der „blauen Plakette“ und der Flottenerneuerung bzw. Nachrüstung sieht der Plan Maßnahmen zum Ausbau des ÖPNV, zur Aufwertung des Fuß- und Radverkehrs, zur Elektrifizierung bestimmter Flotten (Taxen, Busse, Lieferdienste etc.), Geschwindigkeitsbeschränkungen (z.B. Tempo 40 an Steigungsstrecken) und Parkraumbewirtschaftung vor. Speziell zur Bekämpfung des Feinstaubproblems gibt es die Maßnahmen der Baustellenfahrzeuge (Ausrüstung mit Dieselpartikelfilter) und des Nutzungsverbot für Komfortkamine an Feinstaubalarmtagen.

Welche Maßnahmen gibt es speziell im Bereich des ÖPNV?

Im schienengebundenen ÖPNV umfassen die vorgesehenen Maßnahmen Ergänzungen an den Rändern des Verbundgebiets, Taktverdichtungen in den sogenannten Nebenverkehrszeiten und bei Nacht sowie die Erhöhung der Zuglängen.

Im Bereich des Busverkehrs sind die Einrichtung effektiver Buslinien (z.B. die Expresslinie in die City, X1) und die Umrüstung der Busflotte der SSB auf EURO 6 oder alternative Antriebe vorgesehen.

Wer ist betroffen?

Betroffen von Fahrverboten wären in der Region Stuttgart folgende Fahrzeuge:

- 216.000 Diesel < Euro 5
- 206.000 Diesel Euro 5

Von Fahrverboten wären etwa 420.000 Fahrzeuge betroffen. Sowohl die Ersatzbeschaffung von 216.000 Fahrzeugen als auch die Nachrüstung von 206.000 Fahrzeugen bedürfen einer Übergangszeit.

Was passiert, wenn kurzfristig Fahrverbote realisiert werden?

Laut Modellberechnung entfallen bei Fahrverboten für Diesel < Euro 6 rechnerisch 227.000 Fahrten. Überschlüssig sind dies 150.000 Pendler, die dann auf andere Art zur Arbeit kommen müssen. Kurzfristig wird der Umstieg nicht auf Euro 6 gelingen, da die Ersatzbeschaffung nicht von heute auf morgen möglich ist. Daher wird der ÖPNV eine maßgebliche Rolle spielen. Dieser würde dadurch mit 25 - 40% stärker belastet, was in Spitzenzeiten derzeit nicht möglich ist. Dank des Investitionsprogramms der Landeshauptstadt Stuttgart können hier künftig deutliche Verbesserungen erzielt werden.

Wie lautet der genaue Wortlaut des Vergleichs vom 26.04.2016?

„Der Beklagte verpflichtet sich, den Luftreinhalteplan, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart bis 31.08.2017 wie folgt fortzuschreiben:

Sofern die in der Klage monierten Immissionsgrenzwerte im Kalenderjahr 2017 noch überschritten werden, wird der

Beklagte ab 01.01.2018 bei Wetterlagen, die nach seinem Konzept wie in seinem Schriftsatz vom 31.03.2016 in Abschnitt II dargestellt die Ausrufung des Feinstaubalarms rechtfertigen, mindestens eine rechtmäßige verkehrsbeschränkende Maßnahme für das Neckartor auf der Grundlage seines Konzepts ergreifen, die geeignet ist, eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens am Neckartor um ca. 20 % gegenüber vergleichbaren Tagen für den Zeitraum der Verkehrsbeschränkung zu bewirken.“

Bisherige Erfolge – Werteentwicklung am Neckartor seit 2005 (PDF, 13 KB)

Wie geht es weiter?

Das RP Stuttgart arbeitet weiter an der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für Stuttgart und an der Erfüllung dieses Vergleichs.

Im Sommer 2017 wurde die Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das Land verhandelt. Das Land ist gegen das Urteil des VG Stuttgart in Sprungrevision gegangen, da nach Ansicht des Landes alle rechtlich möglichen verkehrsbeschränkenden Maßnahmen ausgeschöpft bzw. darüber hinaus nicht rechtmäßig umsetzbar sind. Das Bundesverwaltungsgericht wird diese Haltung prüfen und entscheiden, ob Fahrverbote zulässig sind oder nicht.

Kategorie:

Abteilung 5 Luftreinhaltung