



Baden-Württemberg.de

📅 02.03.2017

LUFTREINHALTUNG

Verkehrsministerium weist Kritik der Automobilbranche zurück



Verkehrsminister Winfried Hermann hat die Kritik an den Fahrverboten an Feinstaubalarmtagen ab 2018 zurückgewiesen. Er erinnerte daran, dass im vergangenen Jahr der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid in Stuttgart doppelt so hoch wie der Grenzwert war. Er forderte die Bundesregierung erneut auf, die Blockade bei der Blauen Plakette zu beenden.

Das Verkehrsministerium weist die Kritik an den in Stuttgart ab 2018 an Tagen mit hohen Luftschadstoffwerten geplanten Einschränkungen des Autoverkehrs zurück. „Die seit vielen Jahren geltenden Grenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub PM10 werden insbesondere in Stuttgart schon seit langer Zeit nicht eingehalten. Eine wesentliche Ursache dafür ist die Tatsache, dass viele Fahrzeuge im Normalbetrieb deutlich mehr Schadstoffe ausstoßen als auf dem Prüfstand. So lag der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO₂) in der Landeshauptstadt im Jahr 2016 auf dem bundesweiten Rekordwert von 82 Mikrogramm je Kubikmeter. Erlaubt ist ein Jahresmittelwert von

maximal 40 Mikrogramm. Das geht auf Kosten der Gesundheit der Anwohnerinnen und Anwohner. Deshalb muss die Landesregierung jetzt handeln“, sagte Verkehrsminister Winfried Hermann.

Forderung nach Blauer Plakette

Umso wichtiger wäre es, dass die Bundesregierung endlich den Weg für die blaue Plakette freimacht. Damit würden die Kommunen ein passgenaues und unbürokratisches Instrument in die Hand bekommen, um gegen die vielerorts zu hohen Werte des Reizgases NO₂ vorzugehen und für bessere Luft in den Städten zu sorgen. „Daneben ist ein Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs und der Elektromobilität, die stärkere Förderung von Rad- und Fußverkehr sowie eine bessere Steuerung und Vernetzung des Verkehrs notwendig. Um all dies kümmern sich das Land, der Verband Region Stuttgart und die Landeshauptstadt bereits mit großem Engagement,“ betonte der Minister.

Die laufenden Vertragsverletzungsverfahren der EU-Kommission wegen der Nichteinhaltung der Grenzwerte für Feinstaub PM₁₀ und NO₂ sowie Verwaltungsgerichtsklagen der Deutschen Umwelthilfe machten zudem deutlich, dass das Land nur noch wenig Spielraum in der Luftreinhaltepolitik hat. Und auch die jüngste Rechtsprechung in München zur NO₂-Belastung dort zeigt, wie notwendig es ist, dass sich die Behörden darum kümmern, dass die Belastung der Luft mit Schadstoffen gesenkt wird.

Euro 6 Diesel von Fahrverboten ausgenommen

Der Minister betonte erneut, dass es keineswegs darum geht, alle Fahrzeuge mit Dieselmotor aus den Städten zu verbannen. Autos mit einem Euro-6-Dieselantrieb sollen auch in Zukunft in der Umweltzone fahren können. Denn sie stoßen weit weniger Stickstoffdioxid aus als die Euro-5-Motoren. „Wenn jemand dafür sorgt, dass der Dieselmotor modernster Technik auch weiterhin fahren darf, dann sind wir das“, unterstrich Minister Hermann. „Zugleich müssen wir aber auch dafür sorgen, dass am Stuttgarter Neckartor vom 1. Januar 2018 an etwa ein Fünftel weniger Fahrzeuge unterwegs sind, sollten die Feinstaubgrenzwerte im Jahr 2017 erneut nicht eingehalten werden. Dazu hat sich das Land in einem Vergleich vor dem Verwaltungsgericht verpflichtet. Und dass die von der EU vorgeschriebene Höchstzahl von 35 Überschreitungstagen nicht eingehalten wird, ist schon jetzt absehbar.“

Anwohner des Neckartors hatten wegen der jahrelangen Überschreitung der Grenzwerte für Feinstaub PM₁₀ vor dem Verwaltungsgericht Stuttgart gegen das Land geklagt. Das Landeskabinett hat dem Vergleich zugestimmt.

Ergänzende Information

Der Straßenverkehr ist die wesentliche Quelle für die NO₂-Belastung in Stuttgart. Die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (LUBW) kommt zu dem Ergebnis, dass der Verursacheranteil des Straßenverkehrs für die NO₂-Grenzwertüberschreitungen an den verschiedenen Stuttgarter Messpunkten zwischen 59 Prozent und 77 Prozent liegt.

Am besonders belasteten Messort „Am Neckartor“ trägt allein der lokale Straßenverkehr im Jahresmittel 46,2 Mikrogramm pro Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) bei. Und nochmal 20,7 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ stammen von

dem übrigen Straßenverkehr im Stadtgebiet Stuttgart. Zum Vergleich: Alle anderen technischen Einrichtungen wie Feuerungen, Gewerbe- und Industrieanlagen im Stadtgebiet Stuttgart tragen laut Ursachenanalyse der LUBW insgesamt nur $14,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei. Innerhalb des Straßenverkehrs wiederum emittieren ältere Dieselfahrzeuge besonders stark. Die geltenden Normen gestatten beispielsweise einem Diesel-PKW der Stufe Euro 4/IV dreimal so hohe Stickoxidemissionen wie einem Otto-PKW der gleichen Stufe.

[Luftreinhalteplanung Stuttgart](#)