

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR
UND INFRASTRUKTUR
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 103452, 70029 Stuttgart
E-Mail: poststelle@mvi.bwl.de
FAX: 0711 231-5899

An den
Präsidenten des Landtags
von Baden-Württemberg
Herrn Wilfried Klenk MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Stuttgart 08.07.2015
Name Christiane Lutz-Holzhauer
Durchwahl 0711 231-5669
Aktenzeichen 5-0141.5/160
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich
Staatsministerium

**Antrag der Abg. Karl Rombach u.a. CDU
- Umweltzonen in Baden-Württemberg
- Drs-Nr. 15/6971**

Ihr Schreiben vom 15.06.2015

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur nimmt zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. *welche Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg zum 1. Januar 2015 als sogenannte Umweltzonen ausgewiesen waren;*

Zum Stand 1. Juli 2015 sind 26 Umweltzonen in folgenden Kommunen in Kraft: Freiburg, Heidelberg, Heidenheim, Heilbronn, Hemmingen, Herrenberg, Ilsfeld, Karlsruhe, Leonberg, Ludwigsburg, Mannheim, Markgröningen, Mühlacker, Pfinztal, Pforzheim, Reutlingen, Schramberg, Schwäbisch Gmünd, Stuttgart, Tübingen, Ulm, Urbach und Wendlingen am Neckar, darüber hinaus die regionalen Umweltzonen Pleidelsheim/Ingersheim/Freiberg a.N. (im gemeinsamen Luftreinhalteplan PIF), Ludwigsburg und Umgebung sowie Leonberg/Hemmingen und Umgebung.

Folgende Kommunen sind zusätzlich von den regionalen Umweltzonen umfasst: Asperg, Bietigheim-Bissingen, Ditzingen, Gerlingen, Korntal-Münchingen, Kornwestheim, Möglingen, Schwieberdingen und Tamm. In allen baden-württembergischen Umweltzonen darf nur noch mit Fahrzeugen mit grüner Plakette gefahren werden.

2. *auf welche objektiven Gründe sie nach ihrem Kenntnisstand die Tatsache zurückführt, dass in Baden-Württemberg 21 Umweltzonen ausgewiesen sind, in Bayern nur eine, in Rheinland-Pfalz ebenfalls nur eine, in Hessen nur drei;*

Gemäß Anlage 3 Verordnung über die Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – 39. BImSchV) sind Messungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit so vorzunehmen, dass Daten über Bereiche innerhalb von Gebieten und Ballungsräumen gewonnen werden, in denen die höchsten Werte auftreten, denen die Bevölkerung wahrscheinlich direkt oder indirekt über einen Zeitraum ausgesetzt sein wird, der im Vergleich zum Mittelungszeitraum der betreffenden Immissionsgrenzwerte signifikant ist. Um diese Forderung zu erfüllen, wurden im Jahr 2005 alle Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg angeschrieben und gebeten, mögliche straßennahe Belastungspunkte sowie die dort vorliegenden Verkehrsverhältnisse zu nennen. Nach Plausibilitätsprüfung wurden im Jahr 2006 Voruntersuchungen zur Abschätzung der Luftschadstoffbelastungen an 105 Straßenabschnitten in Baden-Württemberg durchgeführt und auf deren Basis eine Prioritätenliste erstellt. Diese dient als Basis für die im Rahmen der sogenannten Spotmessungen des Landes durchgeführten temporären Messungen an innerörtlichen, verkehrsnahen Standorten.

Aufgrund festgestellter Grenzwertüberschreitungen waren in Folge Luftreinhaltepläne zu erarbeiten. Die Umweltzone wurde als eine verursachergerechte und vergleichsweise schnell wirksame Maßnahme in nahezu jeden Luftreinhalteplan in Baden-Württemberg aufgenommen. Ob in den genannten Bundesländern in ähnlich systematischer Weise vorgegangen wurde, ist der Landesregierung nicht bekannt.

Unabhängig von den Spotmessungen des Landes haben mehrere Gemeinden eigenständig Luftschadstoffmessungen beauftragt. Sofern aus einem solchen

„kommunalen“ Messauftrag eine Grenzwertüberschreitung festgestellt wurde und die Gemeinde dies beim zuständigen Regierungspräsidium gemeldet hat, wurde ein Luftreinhalteplan erarbeitet, der in der Regel als eine Maßnahme die Einrichtung einer Umweltzone enthielt, so z.B. in Wendlingen oder Hemmingen.

Bayern hat bislang 17 Luftreinhaltepläne erarbeitet, die Maßnahme Umweltzone ist in den Plänen für Augsburg, München und Neu-Ulm enthalten.

Hessen hat Luftreinhaltepläne für vier Gebiete und vier weitere Einzelkommunen veröffentlicht. Umweltzonen wurden im Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main für die Städte Frankfurt am Main, Offenbach und Wiesbaden ausgewiesen.

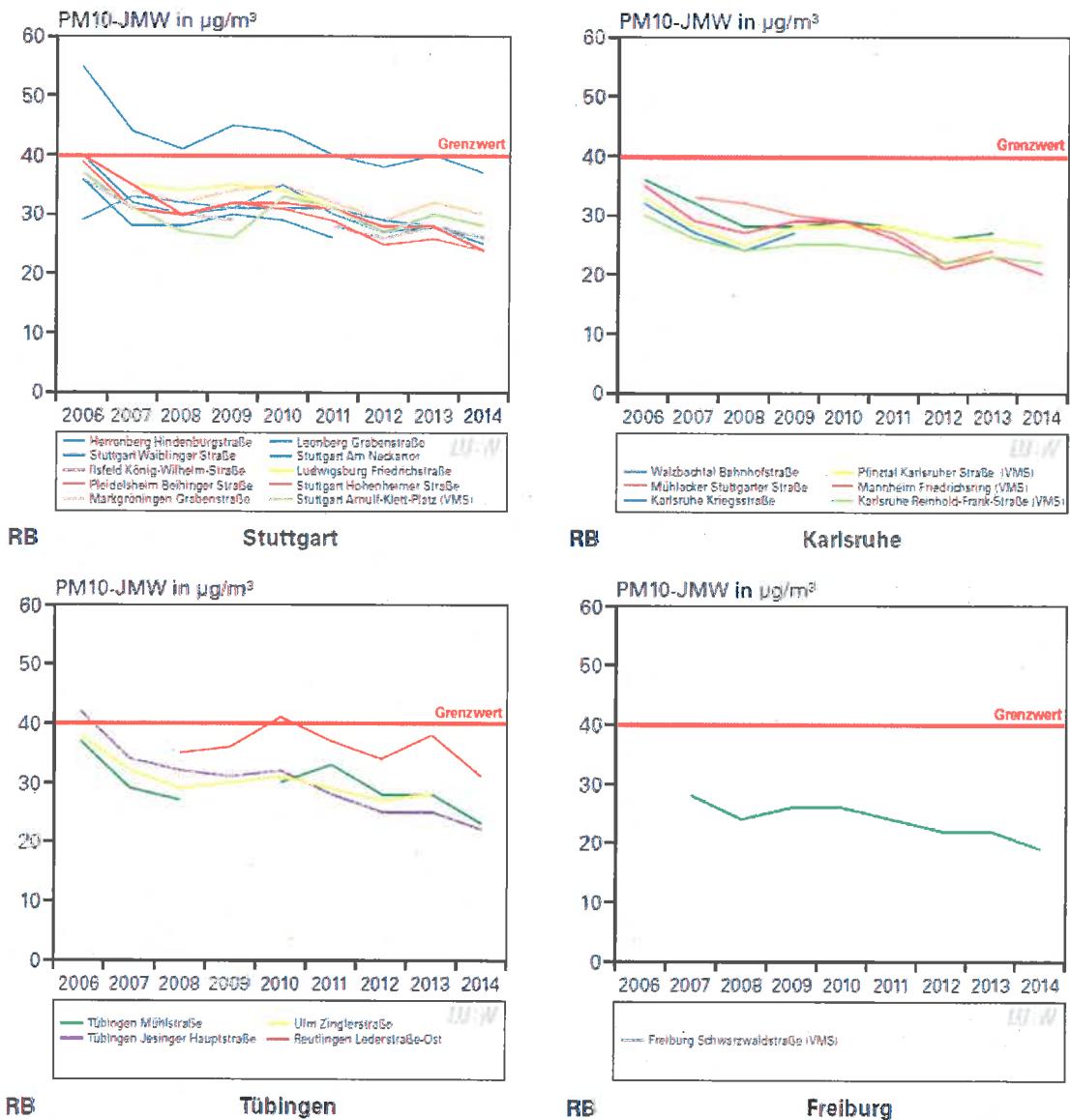
Für Rheinland-Pfalz sind drei aktuelle Luftreinhaltepläne veröffentlicht. In Mainz wurde eine Umweltzone ausgewiesen.

3. *wie sich die Luftbelastung in diesen ausgewiesenen Umweltzonen in Baden-Württemberg seit 1. Januar 2013 verändert hat;*

Die Entwicklung der Luftschadstoffsituation und damit auch die Wirkung von Luftreinhaltemaßnahmen muss immer vor dem Hintergrund der meteorologischen Verhältnisse betrachtet werden. Nach 2009 und 2010 mit längeren Phasen ungünstiger Luftaustauschbedingungen und damit verbunden einer starken Anreicherung der Luftschadstoffe waren 2011 und 2012 die Phasen mit eingeschränkten Austauschbedingungen nur von kurzer Dauer. Das Jahr 2013 war geprägt durch die ungewöhnlich kalte Witterung der ersten vier Monate mit wiederholten, wenn auch kurzen austauscharmen Wetterlagen. Das Jahr 2014 zeichnete sich hingegen durch einen sehr milden Winter aus, der nur wenige Phasen mit eingeschränkten Austauschbedingungen aufwies.

Entwicklung bei Feinstaub PM10

Bei der Entwicklung der Feinstaubbelastungen (Abbildung 1) sind die durch die meteorologischen Verhältnisse bedingten Schwankungen besonders deutlich zu erkennen. Im Jahr 2013 wurden im Vergleich zu den Vorjahren höhere Jahresmittelwerte erzielt, wohingegen für das Jahr 2014 die niedrigsten Jahresmittelwerte seit 2006 festgestellt wurden. An allen Belastungsschwerpunkten nehmen die jahresmittleren Feinstaubbelastungen seit 2006 deutlich ab.



Quelle: LUBW

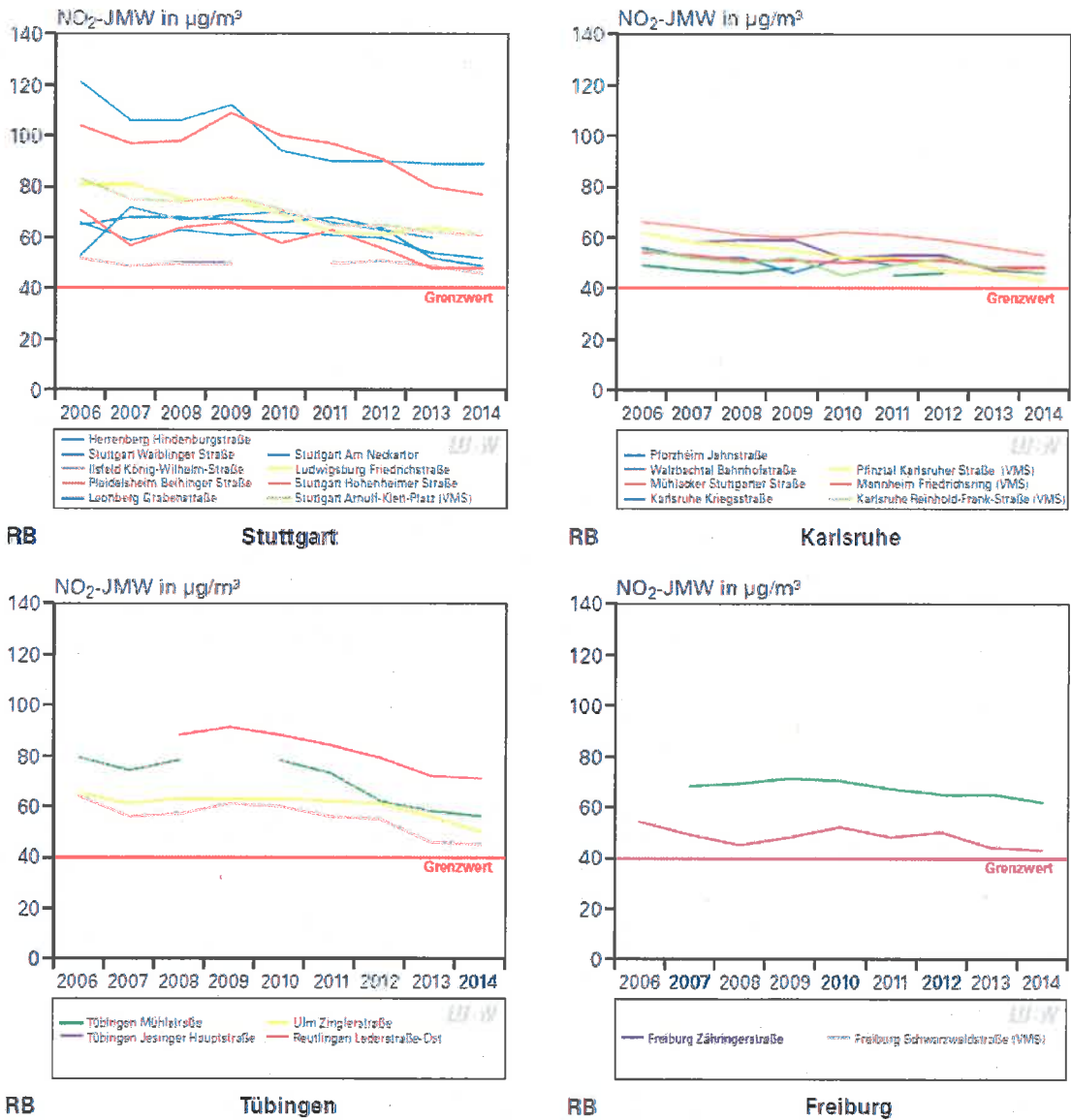
Abbildung 1: Entwicklung der Jahresmittelwerte der Partikel PM10-Konzentrationen an verkehrsnahen Messstationen in den Regierungsbezirken Stuttgart, Karlsruhe, Freiburg und Tübingen seit 2006

Entwicklung bei Stickstoffdioxid (NO_2)

Die Konzentrationen des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid zeigen insbesondere an hoch belasteten, verkehrsnahen Messstationen einen deutlich abnehmenden Trend. An den Messstellen Stuttgart Am Neckartor und Stuttgart Hohenheimer Straße sank der NO_2 -Jahresmittelwert im Jahr 2011 unter 100 Mikrogramm pro Kubikmeter ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) (Abb. 2 oben links).

Im Großraum Stuttgart liegen die Immissionskonzentrationen auf einem höheren Niveau als beispielsweise in Mannheim oder Karlsruhe (Abb. 2 oben rechts). Da

die Immissionsbelastung bei Stickstoffdioxid überwiegend durch lokale motorabgasbedingte Verkehrsemissionen verursacht wird, ergibt sich damit ein höheres Minderungspotential für Maßnahmen. Die Abnahme der Stickstoffdioxidbelastungen bei den hoch belasteten Messstationen ist deshalb deutlicher ausgeprägt. Sie liegen jedoch auch im Jahr 2014 an allen hier dargestellten Messstellen über dem Jahresgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter.



Quelle: LUBW

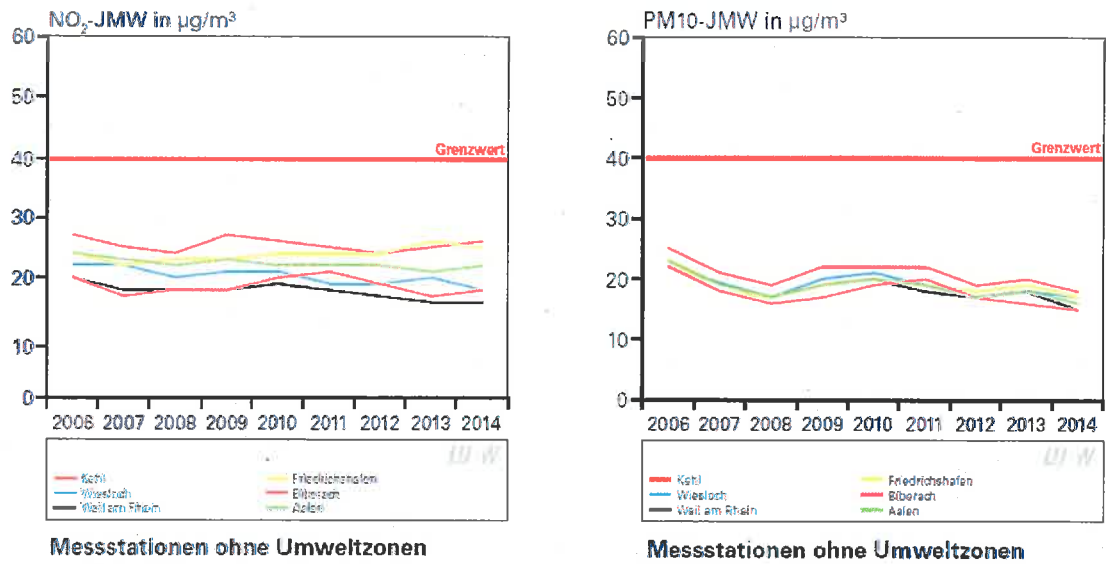
Abbildung 2: Entwicklung der Jahresmittelwerte der Stickstoffdioxidkonzentrationen an verkehrsnahen Messstationen in den Regierungsbezirken Stuttgart, Karlsruhe, Freiburg und Tübingen seit 2006

Messungen im städtischen Hintergrund der Kommunen mit Umweltzonen zeigen, dass in diesem Bereich, der repräsentativ ist für den Großteil der Bevölkerung, die Grenzwerte eingehalten werden.

4. *wie sich die Luftbelastung in den Städten und Gemeinden, die nicht ausgewiesene Umweltzonen sind, seit 1. Januar 2013 verändert hat;*

Die Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastungen liegen außerhalb von Umweltzonen in Baden-Württemberg unterhalb der Immissionsgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit (der zulässige Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid und Feinstaub PM10 beträgt jeweils 40 Mikrogramm pro Kubikmeter). Für Feinstaub PM10 zeichnet sich auch außerhalb der Umweltzonen eine Abnahme der Belastung seit 2006 ab, die jedoch weniger deutlich ausfällt. Dies kann auf die langsamer verlaufende Durchsetzung der Fahrzeugflotte mit emissionsärmeren Kraftfahrzeugen zurückgehen. Dagegen ist für Stickstoffdioxid keine einheitliche Entwicklung zu verzeichnen (Abbildung 3).

Ein Effekt der Umweltzonen war und ist es, die Fahrzeugflotte nachhaltig dadurch zu verändern, dass Fahrzeuge mit hohen Schadstoffemissionen schrittweise durch emissionsarme Fahrzeuge. Aufgrund der großen Zahl von Umweltzonen in Baden-Württemberg hat sich die Fahrzeugflotte insbesondere in den Umweltzonen selbst, aber auch weit darüber hinaus verändert, was auch zu einer Verbesserung der Feinstaubsituation außerhalb der Umweltzonen führte.



Quelle: LUBW

Abbildung 3: Entwicklung der Jahresmittelwerte der Feinstaub PM10- und Stickstoffdioxidkonzentrationen an einigen Messstationen im städtischen Hintergrund außerhalb von Umweltzonen seit 2006

5. *wie viele Personenkraftwagen (Pkw) in Baden-Württemberg zum 1. Januar 2015 zugelassen sind und wie viele von diesen Pkw noch mit gelber oder roter Plakette versehen sind, also seit 1. Januar 2013 einem Fahrverbot in den ausgewiesenen Umweltzonen unterliegen (außer Pkw mit dem Zusatzkennzeichen H);*

Zum 1. Januar 2015 waren 6.171.168 Pkw in Baden-Württemberg zugelassen (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt). Detaillierte Auswertungen des Pkw-Bestands hinsichtlich der gelben oder roten Plakette liegen zu diesem Stichtag nicht vor. Eine Bestandsprognose aus 2009 geht für 2015 von einem Bestand von rund 9 Prozent der Pkw, die entweder keine bzw. eine rote (1,6 Prozent) oder gelbe Plakette (6,4 Prozent) erhalten können, aus.

6. *welche Einschränkungen – außer dem Fahrverbot für Fahrzeuge mit gelber oder roter Plakette – mit den Umweltzonen verbunden sind.*

Keine.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Winfried Hermann', with a long horizontal flourish extending to the right.

Winfried Hermann
Minister für Verkehr
und Infrastruktur