

Deutsche Umwelthilfe e.V. | Hackescher Markt 4 | 10178 Berlin

Regierungspräsidium Stuttgart

Referat 54.1 - Industrie Schwerpunkt Luftreinhaltung
Ruppmannstr. 21
70565 Stuttgart

- Vorab per Fax an 0711 904-11190 und per E-Mail -

BUNDESGESCHÄFTSSTELLE
BERLIN

Hackescher Markt 4
Eingang: Neue Promenade 3
10178 Berlin

Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

Tel. +49 (0) 30 2400867-0
Fax +49 (0) 30 2400867-19
resch@duh.de
www.duh.de

29. Januar 2020

Stellungnahme zum Entwurf der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart

Sehr geehrter Herr Regierungspräsident Reimer,

hiermit nehmen wir zum Entwurf des Luftreinhalteplanes für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart Stellung.

Das Regierungspräsidium Stuttgart als faktisch ausführendes Organ politischer Entscheidungen der Landesregierung ist mit seiner bisherigen Luftreinhaltepolitik gescheitert. Im zehnten Jahr der Gültigkeit der EU-Luftqualitätsgrenzwerte für das Dieselabgasgift NO₂ und knapp zwei Jahre nach dem rechtsverbindlichen Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig ist nirgendwo in Deutschland die Luft so hoch mit giftigen Dieselabgasen belastet wie in der baden-württembergischen Landeshauptstadt Stuttgart.

Der gesetzlich vorgeschriebene Jahresmittelwert von 40 µg NO₂/m³ wird an der verkehrsnahen Messstation Neckartor seit Beginn der Datenerhebung permanent und weit überschritten. Im Jahr 2019 wurde der seit 2010 rechtlich geltende Grenzwert mit einem Messwert von 53 µg NO₂/m³ auch nach 10 Jahren der Grenzwertfestlegung massiv überschritten. Auch in der Hohenheimer Straße, mit einem Wert von 50 µg/m³, in der Pragstraße mit einem vorläufigen Wert von 58 µg/m³ und in der Talstraße mit einem vorläufigen Wert von 50 µg/m³, wurde der rechtlich geltende Grenzwert im Jahresmittel 2019 um 25 und mehr Prozent überschritten.

Der nun vorgelegte Planentwurf der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans ist bereits der dritte im Jahre 2019 veröffentlichte Plan, der erneut ungenügende Maßnahmen vorsieht. Warum die hier berechneten Maßnahmen – die weiter gehen als die der 4. Fortschreibung aber immer noch nicht genügen, der rechtskräftigen Entscheidung des BVerwG vom 27.2.2018 zu genügen - nicht bereits Eingang in die 4. Fortschreibung gefunden haben (womit zumindest eine gewisse Reduzie-



zung der katastrophalen NO₂-Werte hätte erreicht werden können) ist ob der gleichen Datengrundlage für die Berechnungen und somit Beurteilungsgrundlage nicht nachvollziehbar.

Ziel und Aufgabe eines Luftreinhalteplans ist die Erstellung eines effektiven Maßnahmenplans, der geeignet ist, die NO₂-Immissionen ‚schnellstmöglich‘ (entsprechend der höchstrichterlichen Rechtsprechung des BVerwG bis Ende 2019) so zu verringern, dass die seit 2010 geltenden NO₂-Grenzwerte flächendeckend, dauerhaft und deutlich unterschritten werden. Das Urteil führt aus, dass eine Einhaltung der NO₂-Grenzwerte erst im Jahr 2020 jedenfalls zu spät kommt. Mit den vorliegenden Jahresmittelwerten überschreitet die Landesregierung nun auch durch die amtlichen Messungen belegt gegen diese Fristsetzung des höchsten deutschen Verwaltungsgerichts.

Die Prüfung der Geeignetheit der 5. Fortschreibung des LRP bezüglich der hier vorgeschlagenen Maßnahmen umfasst damit die Frage, ob diese geeignet sind, binnen weniger Monate den Jahresmittelgrenzwert für NO₂ sicher einzuhalten. Das Regierungspräsidium Stuttgart hat hierzu im Entwurf des Luftreinhalteplans einen Maßnahmenplan aufgestellt, den die Deutsche Umwelthilfe (DUH) und auch das Verwaltungsgericht Stuttgart als nicht im Entferntesten für ausreichend bewertet. Dabei wird die Rechtsauffassung der DUH auch durch die Entscheidung vom 21.01.2020 des VG Stuttgart im Rahmen des Vollstreckungsverfahrens gestützt, dass nicht nur die 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans unzureichend ist, sondern unmissverständlich auch die Überlegungen, die dem Entwurf der 5. Fortschreibung zugrunde liegen als unzureichend und rechtswidrig kritisiert. Dies erläutern wir im Folgenden.

Grundsätzliche Anmerkungen

Obwohl zonale Fahrverbote bereits im Urteil vom 27. Februar 2018 des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig für das gesamte Stadtgebiet von Stuttgart festgeschrieben sind, wird weiterhin bewusst und nach Information der DUH aufgrund einer politischen Absprache zwischen Ministerpräsident Kretschmann und seinem Stellvertreter Strobl – per Direktive gegen das rechtskräftige Urteil verstoßen.

Mit getrenntem UIG bzw. IFG Antrag hat die DUH beantragt, Auskunft zur Art und Inhalt des rechtswidrigen politischen Einwirkens in Entscheidungsprozesse der Landesverwaltung zur rechtskonformen Umsetzung der EU-Luftreinholdungsrichtlinie bzw. des BImSchG zu erhalten.

Die nun dritte im Jahr 2019 veröffentlichte nunmehr 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans zeigt ein weiteres Mal, dass alle bisher ergriffenen Maßnahmen – entgegen der jeweils veröffentlichten Begründungen und Falschberechnungen – nicht ausreichen, um den rechtsverbindlichen Grenzwert von 40 µg/m³ im Jahresmittel flächendeckend und schnellstmöglich einzuhalten. So räumt das Regierungspräsidium Stuttgart ein, dass die zuvor begutachteten streckenbezogenen Fahrverbote unter Betrachtung der aktuellen Situation in 2019 nicht ausreichen und doch zonale Fahrverbote geprüft werden. Allerdings verstößt diese 5. Fortschreibung auch bei diesen zonalen Fahrverbotszonen gegen das rechtskräftige Urteil, da anstatt einer das gesamte Stadtgebiet umfassenden Zone, eine kleinere Zonen vorgesehen ist und zudem über die Hälfte der Euro 5 Diesel-Fahrzeuge unabhängig von der Höhe der tatsächlichen NO_x-Emissionen ausgenommen werden sollen.

Folgerichtig kommt das Regierungspräsidium durch derartige „Placebo-EU-5-Diesel- Fahrverbotszonen“ zum Ergebnis, dass eine Grenzwerteinhaltung im Jahr 2020 nicht erreicht werden kann, sondern lediglich eine Reduzierung der NO₂-Belastung auf 47 µg/m³ an der Messstation Neckartor. Zudem werden wiederum den Bürgern weitere Monate Untätigkeit und damit gesundheitsgefährdende Luftbelastungen zugemutet, da zudem die NO₂-Werte des ersten Quartals 2020 abgewartet werden sollen.



Die einzige Maßnahme des vorliegenden Entwurfes kommentieren wir wie folgt:

Zonales Fahrverbot für Dieselfahrzeuge unterhalb der Abgasnorm Euro 6/VI

Die Einführung eines zonalen Fahrverbots für Dieselfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5/V hätte spätestens zum 1. September 2019 für das gesamte Stadtgebiet von Stuttgart erfolgen müssen, so wie dies Das BVerwG am 27.2.2018 als Frist rechtsverbindlich beschlossen hat. Eine entsprechende unmittelbare Beachtung und Umsetzung dieses Urteils hatte zudem Ministerpräsident Winfried Kretschmann dem Bundesgeschäftsführer Jürgen Resch bereits im letzten Arbeitsgespräch zwischen der Landesregierung und dem klagenden Umweltverband im August 2017 zugesagt.

Anstatt jedoch die Maßnahme direkt anzuordnen, wird eine neue Beurteilungsfrist verankert und zonale Fahrverbote für Diesel der Schadstoffklasse schlechter Euro 6/VI von den gemessenen ersten drei Monatsmittelwerten des Jahres 2020 abhängig gemacht. Anhand dieser Werte soll eine Beurteilung erstellt werden, ob der Jahresmittelwert prognostisch im Jahr 2020 eingehalten werden kann. Diese Vorgehensweise ist in Anbetracht der immer noch deutlich zu hohen Stickstoffdioxidbelastung von $53 \mu\text{g}/\text{m}^3$ am Neckartor in Stuttgart klar rechtswidrig weil ja selbst mit Ergreifung dieser Teilzonalen EU 5 Fahrverbote der Grenzwert nach den Berechnungen der Landesregierung nicht eingehalten werden soll.

Dass ausschließlich die Werte an den kontinuierlichen Messstationen berücksichtigt und die der Passivsammler unberücksichtigt bleiben sollen, ist zudem rechtswidrig. Die Grenzwerte sind an allen Orten im Stadtgebiet unmittelbar einzuhalten. Für jede Bewertung der Geeignetheit von Maßnahmen sind nicht nur die gemessenen Werte an den Messcontainern, sondern auch die der Passivsammler oder Modellierungsberechnungen der Umgebungsstraßen für die Beurteilung heranzuziehen. Das Regierungspräsidium Stuttgart ist verpflichtet, den Grenzwert flächendeckend und nicht nur an den verkehrsnahen Messcontainern einzuhalten.

Der Planentwurf kommt bei seiner Gegenüberstellung einer kleinen Fahrverbotszone und einer mit der bisher gültigen Umweltzone deckungsgleichen Verbotszone für Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 5/V und schlechter zu dem Schluss, dass sich die Wirkungen der verschiedenen Zonen kaum unterscheiden. Die Modellierungen, die die NO₂-Belastung im Hauptstraßennetz betrachten, beweisen jedoch das Gegenteil: Bei einer größeren Verbotszone würde der NO₂-Wert an verschiedenen Belastungsstellen um bis zu $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ weiter sinken, als bei der kleinen Verbotszone. Mit Umsetzung der kleinen Verbotszone bleibt es bei einer prognostizierten Überschreitung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid von $8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im zehnten Jahr der Rechtsgültigkeit des Grenzwertes.

Das Land Baden-Württemberg geht bei diesen Modellierungen auch von rechtswidrigen, massiven Ausnahmen ausgerechnet für Fahrzeuge aus, die im Realbetrieb hohe und höchste NO_x-Emissionen aufweisen. In keinem anderen Bundesland in Deutschland mit Diesel-Fahrverboten sind beispielsweise Fahrzeuge mit Software-Updates ausgenommen. Nur in Stuttgart sollen EU5-Diesel-Pkw mit Software-Updates ohne jegliche Rechtsgrundlage von Fahrverboten ausgenommen werden. Darüber hinaus führen die generellen Ausnahmen von Fahrverboten für EU IV und EU V Liefer- und Handwerkerfahrzeugen zu einer weiteren Reduzierung der geplanten und hier prognostizierten Wirksamkeit der Dieselfahrverbote.

Würden sich die Ausnahmen von einem das gesamte Stadtgebiet Stuttgart umfassenden EU5/V zonalen Dieselfahrverbot auf wenige im Einzelfall begründete und zeitlich befristet erteilte Fahrzeuge beschränken, ist eine Einhaltung des NO₂-Grenzwerts von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel 2020 zu erreichen

Es ist somit nicht hinnehmbar, trotz wiederholter Bestätigung der vorsätzlichen Verstöße gegen Grundsätze der Rechtsstaatlichkeit und der bundessweit erstmaligen Verhängung eines zur „Beu-



gung des Gläubigers“ eingesetzten erhöhten Zwangsgeldes an eine nichtstaatliche Stelle bei gleichzeitiger Ankündigung, im Falle des Nichterfolgs erstmals die Verhängung von Zwangshaft gegen Amtsträger zu prüfen, die notwendigen Maßnahmen zur verbindlichen Einhaltung der NO₂-Grenzwerte im Jahresmittel 2020 nicht zu ergreifen.

Inhaltlich möchten wir auch begründen, warum Diesel-Pkw der Abgasstufe EU5 nicht von Software-Updates ausgenommen werden dürfen. Dieser Entwurf der 5. Fortschreibung sieht weit gefasste Ausnahmeregelungen für das zonale Fahrverbot für Dieselfahrzeuge der Abgasklasse schlechter Euro 6/VI vorsieht. Insbesondere, dass Fahrzeuge mit einem Softwareupdate, von den Fahrverboten für weitere 2 Jahre ausgenommen sind, mindert die anzunehmende Wirkung der Fahrverbote, entbehrt jeder rechtlichen Grundlage und widerspricht rechtskräftigen Gerichtsurteilen.

Aktuelle Messungen des renommierten Prüfinstituts Emission Analytics für das ZDF Frontal 21 am 21. Januar 2020 zeigen sogar 11% erhöhte NO_x-Werte bei einem Mercedes C 220 EU5 nach dem Software-Update bei winterlichen Temperaturen. Dasselbe Modell zeigt bei den KBA-Messungen eine angebliche Reduktion um 38 Prozent – allerdings bei Temperaturen von 24 Grad Celsius Messungen weiterer Prüfeinrichtungen (EKI der DUH, ADAC, TNO etc.) haben die Wirksamkeit von Software Updates untersucht. Angesichts der Messungen unabhängiger Prüfinstitute muss eine realistische Bewertung der Wirksamkeit von Software-Updates auf 25 Prozent in der warmen Jahreshälfte und eine Minderungswirkung von nahe 0 % oder gar NO_x-Steigerungen bei niedrigen Außentemperaturen angenommen werden. Daraus ergibt sich eine Annahme von höchstens 10-12 Prozent der Minderungswirkung auf alle Fahrzeuge in einem Kalenderjahr.

Die in einem Anfang 2020 veröffentlichten Bericht des KBA behaupteten Verbesserungen des Emissionsverhaltens von 59 Prozent bei den freiwilligen Software Updates und 41 Prozent bei den verpflichtenden Rückrufen kommen dadurch zustande, dass im KBA-Prüfbericht insbesondere EU6 Diesel-Pkw mit zum Teil extremen Verbesserungen der NO_x Emissionen dokumentiert wurden. Bei den wenigen vom KBA auf der Straße getesteten EU5 Diesel-Pkw lagen die Minderungswirkungen (von einem doppelt eingegangenen 3.0 l Motor bei VW/Audi) bei sommerlichen Temperaturen bei unter 25%. RDE-Messungen bei winterlichen Temperaturen hat das KBA bei EU 5 Diesel-Pkw mit einer Ausnahme unterlassen.

Da mittlerweile etwa 50 Prozent aller Euro 5 Diesel-Pkw ein solches, weitestgehend wirkungsloses Software-Update erhalten haben, ist ein Fahrverbot unter dieser Ausgestaltung der Ausnahmen nicht geeignet, den Grenzwert schnellstmöglich einzuhalten. Auch Ausnahmen für Fahrzeuge, die für Aufgaben der Instandhaltung der Straßen im Einsatz sind, sind unnötig. Diese sind zumeist kommunale Fahrzeuge und können durch die nun vorhandenen Fördermöglichkeiten des Bundes und Landes problemlos nachgerüstet werden. Warum hier keine verpflichtende Zusage zur Nachrüstung sämtlicher Fahrzeuge, die kommunale Aufgaben erfüllen, festgeschrieben und angeordnet wird, ist nicht nachvollziehbar und rechtswidrig.

Der Planentwurf führt weiter an, dass die neu aufgestellten Prognosen die Maßnahmen aus der 4. Fortschreibung des Luftreinhalteplans bisher noch nicht berücksichtigen und diese Berechnungen erst in der Endfassung der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart Berücksichtigung finden werden. Somit findet die Öffentlichkeitsbeteiligung auf einer unvollständigen Sachlage statt. Die Bevölkerung kann somit keine fundierte Beurteilung unter Berücksichtigung aller Erkenntnisse vornehmen um fundiert Stellung zu beziehen. Trotz dieser mangelhaften Datengrundlage kommt der Entwurf der 5. Fortschreibung zu der offensichtlich politisch vorgegebenen Aussa-



ge, dass der Immissionsgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2020 eingehalten werden kann, ohne dass hierfür der prognostische Nachweis für alle Straßenabschnitte erbracht wird.

Zusammenfassende Bewertung: Unter der Prämisse der gerichtlich bestätigten schnellstmöglichen, sicheren und flächendeckenden Einhaltung des NO_2 -Grenzwertes muss das Fahrverbot für Dieselfahrzeuge das Abgasnorm Euro 5/V auf den Umfang der gesamten Umweltzone ausgeweitet werden und die weitreichenden Ausnahmen, vor allem für Fahrzeuge mit Software-Updates, diverse Ausnahmen für Pendler und für Handwerker-/Lieferfahrzeuge zurückgenommen werden.

Weitere Reduzierung der Feinstaubbelastung

Maßnahmen zur spezifischen Minderung der Feinstaubbelastung sind im Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans überhaupt nicht beinhaltet. Die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) hat im Jahr 2018 an der Messstelle "Am Neckartor" 20 Überschreitungstage gravimetrisch erfasst, im Jahr 2019 waren es sogar 27 Überschreitungstage. Damit werden zwar die aktuell geltenden, wenig ambitionierten EU-Grenzwerte eingehalten – allerdings liegt die Feinstaubbelastung deutlich über den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation (WHO). Die WHO hält derzeit maximal drei Überschreitungen des PM_{10} -Tagesgrenzwertes pro Jahr für tolerabel, empfiehlt einen PM_{10} -Jahresmittelwert von $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und betont, dass der Jahresmittelwert für $\text{PM}_{2,5}$ maximal $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ betragen sollte. Aktuell werden die WHO-Richtwerte überarbeitet – insbesondere bei den Empfehlungen für die Feinstaubbelastung wäre aus Sicht vieler Experten aufgrund der erdrückenden Studienlage eine deutliche Verschärfung geboten.

Einige Länder, wie z.B. die Schweiz, haben bereits die aktuellen WHO-Empfehlungen in ihre Gesetzgebung übernommen. Außerdem haben 2019 zahlreiche Städte aus dem C40-Bündnis – u.a. Berlin und Heidelberg – angekündigt, bis spätestens 2030 die WHO-Richtwerte einzuhalten und entsprechende Maßnahmen auf den Weg zu bringen. Neben den notwendigen verkehrlichen Maßnahmen, die zur Minderung von größeren Partikeln aus dem Brems- und Reifenabrieb beitragen können, müssen zudem die Vorgaben für Kleinf Feuerungsanlagen verschärft werden. Denn bei der Verbrennung von Holz entstehen vor allem ultrafeine Partikel, welchen in der Forschung besonders negative Wirkung auf die Gesundheit zugeschrieben wird. Hinzu kommen klimaschädliche Rußemissionen sowie krebserregende polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK).

Um die WHO-Richtwerte zu erfüllen, hat das Land Berlin in seiner 2019 veröffentlichten Fortschreibung des Luftreinhalteplans angekündigt, den neuen Blauen Engel für Kaminöfen künftig als Mindestkriterium für Öfen nutzen zu wollen und – im Vergleich zur 1. BImSchV – strengere Grenzwerte für Holzheizkessel einzuführen. Weiterhin haben sich Bündnis 90/Die Grünen im November 2019 in einem Parteitagsbeschluss für den Einsatz wirksamer Emissionsminderungstechnik bei Holzfeuerungsanlagen ausgesprochen. Das temporäre Verbot von Komfortkaminen in Stuttgart kann daher lediglich als erster Schritt gesehen werden. Um die Gesundheit der Bevölkerung wirksam zu schützen und die WHO-Empfehlungen baldmöglichst zu erreichen, sind dringend weitere Maßnahmen im Bereich der Kleinf Feuerungsanlagen notwendig.

Die folgenden Maßnahmen fehlen in dem vorliegenden Entwurf vollständig und müssen nach Ansicht der DUH einbezogen werden:

1. Umwelttaxis

Die Umstellung der Taxiflotte von derzeit fast ausschließlich Dieselantrieb auf spritsparende und gleichzeitig lokal saubere Taxis mit Gas-, Elektro- oder Benzin-Hybridantrieb (Umwelttaxis) stellt eine wichtige Maßnahme zur Luftreinhaltung dar. Hierbei genügt es nicht, den Austausch auf freiwilliger oder Anreizbasis anzustreben. Vielmehr muss die Flottenerneuerung auch ordnungsrecht-



lich unterlegt sein. Beispiele für wirksame Maßnahmen kann das Regierungspräsidium in Berlin oder London finden. Stuttgart setzt bei Taxis weiter auf Diesel.

2. Nachrüstung aller ÖPNV-Busse auf Euro VI Standard

Um die Stickoxidemissionen der Busflotte deutlich zu reduzieren, sollte die kurzfristig realisierbare Nachrüstung der bestehenden Dieselbusflotte erfolgen. Eine Komplett-Nachrüstung der Bestands-ÖPNV-Busse mit im Realbetrieb funktionierenden Partikel- und NOx-Filtersystemen (SCRT) ist binnen weniger Monate möglich. Die Busflotte der SSB umfasst insgesamt 271 Fahrzeuge, von denen weiterhin 111 Busse die Abgasnorm EEV erfüllen. Unter den hochbelasteten Städten in Deutschland findet sich keine zweite, die so deutlich die Wünsche der Automobilindustrie exekutiert wie die Diesel-Welthauptstadt Stuttgart: Da die Automobilhersteller Neufahrzeuge verkaufen setzt sich weder die Landesregierung noch die Stadt Stuttgart für eine Nachrüstung von ÖPNV-Bussen (inkl. der beauftragten Verkehre) ein.

Seit März 2018 fördert der Bund im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017-2020“ die Nachrüstungen von Diesel-Bussen im ÖPNV mit 80 Prozent der Kosten. Zusätzlich fördert das Land laut Pressemitteilung des Verkehrsministeriums vom 08.1.2020 mit weiteren 15 Prozent die Nachrüstung, womit 95 Prozent der Kosten durch Fördermittel abgedeckt sind. Damit ist die Nachrüstung aller Diesel-Busse des ÖPNV ohne Finanzierungsvorbehalt umgehend möglich. Dennoch weigern sich die im engen Austausch mit dem Dieselbus-Hersteller stehende Stadtverwaltung ebenso wie die Landesregierung, eine Busnachrüstung auch nur in Erwägung zu ziehen.

Busse, die nicht dem EURO VI Abgas-Standard entsprechen, müssen ohne Ausnahme von der Einfahrt in die Fahrverbotszone noch in 2020 ausgeschlossen werden.

Sollten im Jahr 2020 nach wie vor Busse im Stadtgebiet Stuttgart fahren, die auf der Straße immer noch nicht dem Abgasstandard Euro VI entsprechen, müssen diese dringend und mit hoher Priorität nachgerüstet werden. Die DUH fordert, dass Reise- und Fernbusse ebenso mit einbezogen werden wie alle im ÖV der Stadt Stuttgart verkehrenden Busse (DB-Regio Busse, Busse von Subunternehmern im Auftrag der Stadt). Sämtliche Fern-, Reise- und ÖV-Busse, die im realen Betrieb nicht den Euro VI Abgas-Standard erreichen, sollten mit Einführung der notwendigen Dieselfahrverbote konsequenterweise von der Einfahrt in den Innenstadtbereich ausgeschlossen werden.

3. Nachrüstung aller Kommunal- und Landesfahrzeuge

Die praktisch zu 100% von besonders abgasintensiven Dieselmotoren angetriebenen schweren Kommunalfahrzeuge wie Müll- oder Straßenreinigungsfahrzeuge wie auch leichte Nutzfahrzeuge ab 3,5 Tonnen (< Euro VI) sind im Stuttgarter Stadtgebiet in vielen Fällen mit schmutzigen Dieselmotoren unterwegs. Hardware-Nachrüstungen bei solchen Kommunalfahrzeugen sind effektiv, weil die Abgasemissionen aufgrund der höheren Leistung und des spezifischen Nutzungsprofils um ein Mehrfaches höher liegen als bei schmutzigen Diesel-Pkw. Mit einer Hardware-Nachrüstung lassen sich bis zu 85 Prozent der NOx-Emissionen dieser Fahrzeuge einsparen. Seit dem 1. Januar 2019 fördert das BMVI die Hardware-Nachrüstungen von schweren Kommunalfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von über 3,5 Tonnen mit 80 Prozent der Kosten. Das Land Baden-Württemberg fördert die Nachrüstung ab dem 1. März 2020 mit zusätzlichen 15 Prozent. Dennoch finden sich im LRP keinerlei Aussagen zu einer geplanten Ertüchtigung. Pro Fahrzeug wird die Nachrüstung mit bis zu 15.000 € bezuschusst. Eine Nachrüstung aller Kommunalfahrzeuge auf den Euro VI Abgasstandard ist dank der Fördermittel des Bundes ohne Finanzierungsvorbehalt im Jahr



2020 möglich und sollte verbindlich für alle Kommunal- aber auch Fahrzeuge der Landesministerien und nachgeordneten Dienststellen (z.B. Polizeitransporter etc.) verbindlich festgeschrieben werden.

4. Beendigung der Einfahrerlaubnis für schmutzige Liefer- und für Handwerkerfahrzeuge

Obwohl das BMVI die Nachrüstung leichter Liefer- und Handwerkerfahrzeuge finanziell fördert und im April 2019 die Fördervoraussetzung und das Antragsverfahren spürbar vereinfacht hat, sieht der LRP pauschale Ausnahmen für Lieferverkehre vor und verhindert damit die Nachrüstung aller Handwerker- und Lieferverkehre in Stuttgart. Diese Ausnahmen sollten spätestens zum 30.6.2020 auslaufen, so dass diese Fahrzeuge im Laufe des Frühjahrs nachgerüstet werden.

5. Einführung intensiver Kontrollen der Dieselfahrverbote

Mit Inkrafttreten des das ganze Stadtgebiet umfassenden Einfahrtverbots für alle Diesel-Pkw und Nutzfahrzeuge unterhalb der Abgasstufe EU 6/IV müssen zusätzlich zu den „Beifang-Kontrollen“ im Rahmen der Ampel- und Geschwindigkeitsüberwachungen weitere Dieseleinfahrtskontrollen durchgeführt und festgestellte Verstöße mit Ordnungsgeldern belegt werden. Die bisherige Praxis, in vielen Fällen von der Verhängung von Bußgeldern abzusehen, führt zu einer zum Teil demonstrativ in den Medien angekündigten rechtswidrigen Einfahrt mit von Fahrverboten betroffenen Fahrzeugen.

6. Verschärfte Anforderungen für Kleinfeuerungsanlagen

Bundesländer und Städte haben die Möglichkeit, strengere Vorgaben zur Holzfeuerung auch für Gebiete zu erlassen, in denen die laxen EU-Vorgaben zur Feinstaubbelastung eingehalten werden.¹ So kann beispielsweise festgelegt werden, dass bestimmte Brennstoffe nicht genutzt werden dürfen oder nur Anlagen mit einer technischen Mindestausstattung erlaubt sind. Dies ist notwendig: Es ist davon auszugehen, dass sich insbesondere Kaminöfen weiterhin großer Beliebtheit erfreuen und viele Altanlagen durch neue Feuerstätten ersetzt werden. Zahlreiche Tests zeigen jedoch, dass neue, marktübliche Scheitholzöfen in der Praxis erheblich höhere Emissionen aufweisen als vom Hersteller angegeben – selbst bei optimalem Brennstoff und ordnungsgemäßer Bedienung. Aktuelle Untersuchungen und Abschätzungen kommen außerdem zum Schluss, dass Scheitholzöfen eine ähnlich schlechte Klimabilanz wie Gasheizungen aufweisen können.

Mit Blick auf den verfügbaren Stand der Technik halten wir daher folgende Vorgaben für notwendig:

- Die Installation neuer Kaminöfen sollte nur gestattet sein, wenn Anlagen die Anforderungen des neuen Blauen Engels für Kaminöfen (DE-UZ-212) erfüllen.²
- Für die Installation anderer Scheitholzeinzelraumfeuerungen wie z.B. Kachel- und Speicheröfen, für die bislang noch kein Blauer Engel existiert, müssen nach Ansicht der DUH die Anforderungen – in Anlehnung an den Blauen Engel für Kaminöfen – verschärft werden.
- Bestehende Scheitholzeinzelraumfeuerungen dürfen nur weiterbetrieben werden, wenn sie durch den nachträglichen Einbau eines Partikelabscheiders im Kamin eine vergleichbare Reduktion des Feinstaubes erreichen wie Anlagen auf Basis des Blauen Engels für Kaminöfen.

¹ Siehe auch: Rechtsgutachten zu rechtlichen Grundlagen für die Einführung spezifischer Beschränkungen für Holzfeuerungsanlagen auf lokaler Ebene (verfügbar unter: <https://www.clean-heat.eu/de/aktivitaeten/infomaterial/download/rechtsgutachten-lokale-beschaenkungen-fuer-holzfeuerungsanlagen-19.html>)

² <https://www.blauer-engel.de/de/produktwelt/bauen-heizen/kaminoefen-fuer-holz>



- Für bestehende und neue Pellet- und Hackschnitzelfeuerungen sowie Scheitholzvergaserkessel ist eine zusätzliche Partikelabscheidung mit einem Mindestabscheidegrad von 75 % (bezogen auf Staubmasse) bzw. 90 % (bezogen auf Partikelanzahl) geboten. Davon abweichend reicht bei Anlagen mit integriertem Abscheider oder mit besonders emissionsarmer Holzvergasertechnik der Nachweis aus, dass unter Praxisbedingungen Staubemissionen von weniger als 4 mg/m^3 erzielt werden³ und die Partikelanzahl auf dem Niveau von Anlagen mit nachgeschaltetem Abscheider liegt.

Fazit:

Der vorliegende Entwurf des Luftreinhalteplans ist das Eingeständnis des Regierungspräsidiums, dass angesichts der weiterhin erheblichen Überschreitung des Stickstoffdioxidgrenzwertes an mehreren Belastungsschwerpunkten in Stuttgart nur ein flächendeckendes, zonales Fahrverbot die notwendige Minderungswirkung erzielen kann. Anstatt jedoch diese Erkenntnis endlich in einer angemessenen Maßnahmenplanung umzusetzen, wird die einzig wirksame Maßnahme für die Entlastung der Bürgerinnen und Bürger in Stuttgart erneut unter Vorbehalt gestellt und von neuen, unverbindlichen 3-Monats-Messergebnissen abhängig gemacht. Einen Jahresmittelwert anhand von drei Monatsmittelwerten hochzurechnen und diese Berechnung als Maßstab für die Umsetzung heranzuziehen, obwohl eigene Prognosen zeigen, dass der Grenzwert auch nach Umsetzung eines zonalen Fahrverbots immer noch deutlich überschritten wird, verstößt erneut gegen das rechtskräftige Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018.

Der geplante Verzicht auf eine stadtweite EU5-Diesel-Fahrverbotszone und die zahlreichen und weit gefassten Ausnahmeregelungen führen überdies zu einer weitgehenden Wirkungslosigkeit und erneuten Nichteinhaltung des NO_2 -Grenzwerts von $40 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ im gesamten Stadtgebiet.

Für eine ‚schnellstmögliche‘, sichere und flächendeckende Unterschreitung des NO_2 -Jahresgrenzwertes und zwar im Jahresmittel 2020 sind nach Ansicht der DUH Einfahrtverbote für alle Diesel-Pkw und Nutzfahrzeuge schlechter als Euro 6/VI inklusive der Diesel-Pkw mit Software-Update in die Fortschreibung aufzunehmen.

Die Deutsche Umwelthilfe fordert Sie daher auf, den vorliegenden Plan grundsätzlich auf Basis der gültigen Rechtsprechung und unserer Stellungnahme zu überarbeiten.

Wir bitten um eine schriftliche Eingangsbestätigung.

Mit freundlichen Grüßen

Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer

³ Vgl. Empfehlung zur Förderung von emissionsarmen Biomasseanlagen in: BMWi (2018), Evaluation des Marktanzreizprogramms zur Förderung von Maßnahmen zur Nutzung erneuerbarer Energien im Wärmemarkt im Förderzeitraum 2015 bis 2017, S. 50.