



Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70029 Stuttgart

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

Name:

Telefon:

E-Mail:

Geschäftszeichen:

Datum:

12. MRZ. 2025

nachrichtlich:
Staatsministerium

Antrag des Abgeordneten Friedrich Haag u. a., FDP/DVP

- **Umweltzone Stuttgart aufheben**
- **Drucksache 17/8234, Schreiben vom 03.02.2025**

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. welche der Maßnahmen im Beschluss der Drucksache 16/6039 bisher mit welchem Erfolg durchgeführt wurden (u. a. Aufstellung 40 weiterer Messtellen in allen Stadtbezirken Stuttgarts, geeignete Landesliegenschaften mit fotokatalytischer Fassadenfarbe versehen, fotokatalytische Straßenbeläge, Ertüchtigung und Prüfung weiterer Standorte von Filtersäulen, Busspur am Neckartor);*

Die Landesregierung kam der Berichtspflicht zu einem Beschluss des Landtags (Drucksache 16/6039, Abschnitt II) mit Bericht vom 29. August 2019, Drucksache 16/6864 nach.



Mit Bericht der Landesregierung wurde mitgeteilt, dass alle Maßnahmen umgesetzt wurden bzw. sich die Maßnahme der Ziffer II. 6. (Filtersäulen) in Umsetzung befindet. Sämtliche Maßnahmen wurden abgeschlossen. Mit der Umsetzung des Maßnahmenpakets konnte erreicht werden, dass in Stuttgart die Grenzwerte für Feinstaub PM₁₀ seit dem Jahr 2018 und für Stickstoffdioxid (NO₂) seit dem Jahr 2021 eingehalten werden.

2. *wie sich seit Inbetriebnahme der weiteren Probenahmestellen in Stuttgart die Messwerte für Stickoxide im Einzelnen entwickelt haben (ggf. tabellarische Aufstellung);*

Tabelle 1 zeigt die Entwicklung der NO₂-Jahresmittelwerte an den Messstellen im Stadtgebiet Stuttgart von 2019 bis 2024.

Tabelle 1: Entwicklung der NO₂-Jahresmittelwerte an den Messstellen im Stadtgebiet Stuttgart von 2019 bis 2024 (in µg/m³)

Messstelle	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Stuttgart-Bad Cannstatt	25	23	20	19	17	18
Stuttgart Am Neckartor	53	38	35	37	32	31
Stuttgart Arnulf-Klett-Platz	43	33	30	30	28	26
Stuttgart Hauptstätter Straße	-	34	31	30	28	28
Stuttgart Hohenheimer Straße	50	34	32	33	28	27
Stuttgart Pragstraße	58	43	39	30	21	-
Stuttgart Talstraße	50	41	38	35	34	32
Stuttgart Waiblinger Straße	36	30	-	-	-	-

Tabelle 2 zeigt die Ergebnisse der zusätzlichen Messstellen im Stadtgebiet Stuttgart, welche nach Beschluss des Koalitionsausschusses in 2019 und 2020 die NO₂-Belastungssituation in Stuttgart aufzeigen sollten. Die Ergebnisse dieser Messungen sind auch im Internetauftritt der LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg unter dem Link <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft/ergaenzende-messungen-in-stuttgart-2019-2020> veröffentlicht.



Tabelle 2: Ergebnisse der ergänzenden NO₂-Messungen im Stadtgebiet Stuttgart im Auftrag des Koalitionsausschusses von Frühjahr 2019 bis Ende Juni 2020 (in µg/m³)

ID	Messstelle	NO ₂ - Mittelwert 2.Halbjahr 2019 [µg/m ³]	NO ₂ - Mittelwert 1.Halbjahr 2020 [µg/m ³]	NO ₂ - Mittelwert 12-Monate Apr 2019 - Mrz 2020 [µg/m ³]	NO ₂ - Mittelwert 12-Monate Jul 2019 - Jun 2020 [µg/m ³]	Verfahren	Kategorie
1	Stuttgart Am Kochenhof 5	25	19	-	22	passiv	KOA
2	Stuttgart Am Kräherwald 91	23	17	-	20	passiv	KOA
3	Stuttgart Am Neckartor 22 auf Station (4 m)	49	37	48	43	passiv	KOA
4	Stuttgart Elbestraße 123	19	16	-	18	passiv	KOA
5	Stuttgart Epplestraße 75	19	14	-	17	passiv	KOA
6	Stuttgart Fellbacher Straße/Kilianstraße 28	18	-	17	-	passiv	KOA
7	Stuttgart Freihofstraße 42	25	20	-	22	passiv	KOA
8	Stuttgart Hallschlag 35	26	20	-	23	passiv	KOA
9	Stuttgart Hauptstätter Straße ^{1) 3)}	-	34	-	-	kont.	KOA
10	Stuttgart Hauptstraße 69	26	21	-	23	passiv	KOA
11	Stuttgart Hauptstraße 76	25	19	-	22	passiv	KOA
12	Stuttgart Hedelfinger Straße 6	27	22	-	25	passiv	KOA
13	Stuttgart Heilbronner Straße 97	35	26	-	25	passiv	KOA
15	Stuttgart Hohenheimer Straße 58a/58b ²⁾	-	-	-	-	passiv	KOA
16	Stuttgart Hohenheimer Straße 69 ²⁾	-	-	-	-	passiv	KOA
17	Stuttgart Hohenheimer Straße 72	54	38	-	46	passiv	KOA
18	Stuttgart Hohenheimer Straße 75 ²⁾	-	-	-	-	passiv	KOA
19	Stuttgart Immenhofer Straße 42	26	19	-	23	passiv	KOA
20	Stuttgart Imweg 47	25	-	26	-	passiv	KOA
21	Stuttgart Kappelbergstraße 66	20	-	20	-	passiv	KOA
22	Stuttgart Kirchheimer Straße 80	23	-	21	-	passiv	KOA
23	Stuttgart Ludwigsburger Straße 115	28	-	27	-	passiv	KOA
24	Stuttgart Ludwigsburger Straße 131	30	24	-	27	passiv	KOA
25	Stuttgart Neckarstraße 94/96	35	27	-	31	passiv	KOA
26	Stuttgart Neue Weinsteige 6A	30	22	-	26	passiv	KOA
27	Stuttgart Olgastraße 121	26	20	-	23	passiv	KOA
28	Stuttgart Pragstraße 88 ³⁾	49	38	-	43	passiv	KOA
29	Stuttgart Rohrackerstraße 22	29	26	29	27	passiv	KOA
30	Stuttgart Römerstraße 20	24	18	-	21	passiv	KOA
31	Stuttgart Rotebühlstraße 155	27	20	-	23	passiv	KOA
32	Stuttgart Scharnhäuser Straße 18	21	17	-	19	passiv	KOA
33	Stuttgart Schemppstraße 15 A/B	20	-	19	-	passiv	KOA
34	Stuttgart Schwabstraße 8	27	20	-	24	passiv	KOA
35	Stuttgart Schwieberdinger Straße 25	25	19	-	22	passiv	KOA
36	Stuttgart Solitudestraße 212	20	-	20	-	passiv	KOA
37	Stuttgart Vaihinger Landstraße 111	16	-	15	-	passiv	KOA
38	Stuttgart Vaihinger Straße 94a	27	-	26	-	passiv	KOA
39	Stuttgart Wagenburgstraße 78	34	27	-	31	passiv	KOA
40	Stuttgart Wagrainstraße 73 A/B	21	17	-	19	passiv	KOA
41	Stuttgart Welfenstraße 63	23	18	23	21	passiv	KOA
42	Stuttgart Wiener Straße 71	22	19	-	20	passiv	KOA

- : keine ausreichende Datenverfügbarkeit

1) Messbeginn am 17.09.2019

2) Messbeginn am 11.06.2019 und Abbau am 03.09.2019 aufgrund von Standortkonkurrenz mit Filtersäulen

3) Weiterbetrieb nach Beenden der KOA-Messungen

kont.: kontinuierliche Messung

passiv: passive Messung

KOA: ergänzende Messungen im Auftrag des Koalitionsausschusses



3. *wie sich in den bisher wieder aufgehobenen Umweltzonen die Messwerte im Vergleich zu den vorab von der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) im Zuge der Grenzkonzentrationen-Berechnung prognostizierten Anstiegen tatsächlich entwickelt haben;*

Tabelle 3 zeigt die Entwicklung der NO₂-Jahresmittelwerte an den Referenzmessstellen in bisher aufgehobenen grünen Umweltzonen in Baden-Württemberg.

Die NO₂-Immissionswerte sind nur bedingt untereinander vergleichbar. In manchen Städten wurden neben der allgemein abnehmenden Trendentwicklung aufgrund der EU-weiten Flottenerneuerung gleichzeitig weitere Maßnahmen umgesetzt, welche sich auf die Verkehrsmenge und/oder -zusammensetzung und somit die NO₂-Immissionswerte an den Referenzmessstellen auswirken. In anderen Kommunen gab es keine weiteren Maßnahmen.

Durchgehend zeigte sich bei allen Messstellen, dass auch nach Auflösung der Umweltzonen die NO₂-Grenzwerte eingehalten wurden und die NO₂-Konzentration nur teilweise anstieg.



Tabelle 3: Entwicklung der NO₂-Jahresmittelwerte an den Referenzmessstellen in bisher aufgehobenen Umweltzonen in Baden-Württemberg (in µg/m³)

Umweltzone	Aufhebung	Messstelle	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Balingen	01.11.2020	Schömberger Str.	28	23	21	-	-	-
Heidelberg	01.03.2023	Mittermaierstraße	34	25	27	-	-	-
Heidenheim	01.01.2024	Wilhelmstraße	36	-	-	(26)*	-	-
Heilbronn	01.01.2024	Weinsberger Str.-Ost	47	27	29	32	29	30
Herrenberg	01.01.2024	Hindenburgstraße	37	28	30	-	-	-
Ilsfeld	01.05.2023	König-Wilhelm-Str.	30	-	-	-	-	-
Karlsruhe	01.03.2023	Reinhold-Frank-Str.	34	30	29	27	22	23
Leonberg / Hemmingen	01.01.2024	Grabenstraße	36	29	27	(26)*	23	23
Mannheim	01.08.2024	Friedrichsring	42	34	32	34	29	29
Mühlacker	01.08.2024	Stuttgarter Straße	39	32	34	32	29	24
Pfinztal	01.03.2023	Karlsruher Straße	34	27	22	22	21	21
Reutlingen	04.06.2024	Lederstraße-Ost	46	36	32	32	27	27
Schramberg	09.02.2023	Oberndorfer Straße	31	27	24	25	24	20
Schwäbisch Gmünd	01.05.2023	Remsstraße	34	-	-	-	-	-
Tübingen	04.06.2024	Mühlstraße	39	34	31	31	26	24
Ulm	04.06.2024	Zinglerstraße	38	32	-	-	25	-
Urbach	01.05.2023	Hauptstraße	-	-	-	-	-	-
Wendlingen	01.05.2023	Stuttgarter Straße	-	-	-	(24)*	-	-

* Datenverfügbarkeit zur Bildung des Jahresmittels nicht ausreichend (Mittelwert des verfügbaren Messzeitraums in Klammern)



4. *mit welchen wissenschaftlichen Annahmen die Grenzkonzentrationen für die jeweiligen Umweltzonen berechnet wurden und wie sie mögliche unterschiedliche Werte begründet;*

Aufgrund der vom Land ergriffenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung und der Erneuerung der im Verkehr befindlichen Fahrzeugflotte mit deutlich geringerem Schadstoffausstoß hat sich die Luftqualität in Baden-Württemberg in den letzten Jahren wesentlich verbessert. Nach Angaben des Umweltbundesamtes haben sich bei der Flotte der Diesel-Pkw die realen NO_x-Emissionen erst ab der Abgasnorm Euro 6dTEMP sehr deutlich verringert. Im Vergleich emittieren Diesel-Pkw der Abgasnorm Euro 6a/b/c fast 10-mal und Diesel-Pkw der Abgasnormen Euro 5 und 4 etwa 20-mal mehr NO_x im realen Betrieb.

Die Immissionsgrenzwerte für Partikel PM₁₀ werden in Baden-Württemberg seit dem Kalenderjahr 2018, diejenigen für Stickstoffdioxid (NO₂) seit dem Kalenderjahr 2022 an allen Messstellen im Land eingehalten und zum Großteil deutlich unterschritten.

Die Landesregierung ist daher der Ansicht, dass verkehrsbeschränkende Maßnahmen, die für eine sichere Grenzwerteinhaltung nicht mehr erforderlich sind, aufgehoben werden müssen. Aus diesen Gründen haben die Regierungspräsidien Ende 2020 begonnen, nicht mehr benötigte grüne Umweltzonen aufzuheben. Von den ursprünglich 22 Umweltzonen im Land sind derzeit nur noch drei Umweltzonen (Stuttgart, Ludwigsburg und Pforzheim) verblieben.

Das Ministerium für Verkehr hat die Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg (LUBW) daher gebeten abzuschätzen, ab welcher Grenzkonzentration die verbliebenen Umweltzonen sowie die Verkehrsverbote in Stuttgart aufgehoben werden können, ohne dass es dadurch zu erneuten Grenzwertüberschreitungen kommt. Aufgrund der Erfahrung, dass die Luftschadstoffkonzentrationen bei den bisher aufgelösten grünen Umweltzonen geringer als erwartet angestiegen sind, hat die LUBW in ihrer Stellungnahme weniger vorsichtige Annahmen zu Grunde gelegt.

In der fachlichen Grundlage der Stellungnahme der LUBW sind die Annahmen für die Berechnung der Grenzkonzentration je Messstelle umfangreich erläutert.



Die nun neu ermittelten Grenzkonzentrationen für die grüne Umweltzone Pforzheim und die grüne Umweltzone Ludwigsburg und Umgebung liegen in der aktuellen Stellungnahme der LUBW „Abschätzung zur Wirkung der Luftreinhaltemaßnahmen in Stuttgart, Ludwigsburg und Pforzheim“ vom Dezember 2024 bei $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Für Stuttgart wurde in der aktuellen LUBW-Stellungnahme vom Dezember 2024 die Wirkung der gegenüber der grünen Umweltzone weitergehenden – und damit wirksameren – Verkehrsverbote abgeschätzt. Die Verkehrsverbote in Stuttgart umfassen auch Dieselfahrzeuge der Emissionsklasse Euro 4/IV und schlechter in der „großen Zone“ und Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge der Emissionsklasse Euro 5/V und schlechter in der sogenannten „kleinen Zone“, d. h. im Stuttgarter Talkessel sowie in den Stadtbezirken Bad Cannstatt, Feuerbach und Zuffenhausen. Daher liegt die für Stuttgart ermittelte Grenzkonzentration mit einem Wert von 28 bis $29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ deutlich niedriger als die Grenzkonzentrationen für die grünen Umweltzonen in anderen Städten.

5. *in welcher Weise hierbei die weiteren Maßnahmen zur Luftreinhaltung neben den Fahrverboten sowie die Wetterlagen als entscheidendes Kriterium einberechnet wurden;*

In der Stellungnahme der LUBW wurde die Wirkung der grünen Umweltzonen bzw. Verkehrsverbote und die Wirkung der Auflösung dieser auf die fahrende Flotte betrachtet. Weitere Luftreinhaltemaßnahmen sind nicht Bestandteil der Stellungnahme. Effektive Maßnahmen sind solche, die zu einer Erhöhung des Anteils emissionsarmer Fahrzeuge, insb. Elektrofahrzeuge, der allgemeinen Flottenerneuerung sowie der Stärkung von Bahn, Bus, Rad und Fußverkehr dienen. Werden sie in erheblichem Umfang ergriffen, könnten sie zur Erreichung der Grenzkonzentration beitragen bzw. angerechnet werden.

Meteorologische Schwankungen wurden bei der Auflösung der bisherigen Umweltzonen insoweit berücksichtigt, dass die ermittelte Grenzkonzentration in zwei aufeinander folgenden Jahren eingehalten sein musste. Damit wird eine sichere Grenzwerteinhaltung trotz meteorologischer Schwankungen gewährleistet.



6. *wie sie die Begrifflichkeit der Grenzkonzentration in das geltende EU- und Bundesrecht zum Immissionsschutz einordnet;*

Der Begriff „Grenzkonzentration“ wird in der Stellungnahme der LUBW vom Dezember 2020 eingeführt und bezeichnet jenen NO₂- Jahresmittelwert an einer bestimmten Messstelle, ab welcher eine grüne Umweltzone oder in Stuttgart weitergehende Verkehrsverbote aufgehoben werden können, ohne dass durch diese Aufhebung eine erneute Grenzwertüberschreitung zu erwarten wäre.

Es handelt sich damit um keinen normativ definierten Begriff des EU- oder Bundes-Immissionsschutzrechts, sondern um eine fachliche Bewertungsgröße. Sie dient dazu, zu prüfen, ob Luftreinhaltemaßnahmen noch erforderlich sind, um die rechtsverbindlichen Grenzwerte des EU- und Bundesrechts einzuhalten.

7. *ob sie der Auffassung ist, sie könnte für den theoretischen Fall, dass es in Stuttgart noch keine Umweltzone gäbe, diese vor dem Hintergrund der ermittelten Grenzkonzentration und tatsächlichen Messwerten neu einführen;*

Gemäß § 47 Abs. 1 S. 1 BImSchG ist bei Überschreitung von Immissionsgrenzwerten ein Luftreinhalteplan aufzustellen, welcher Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegt.

Die Verkehrsverbote in Stuttgart tragen nach wie vor wesentlich zur Verminderung von Immissionen bei und sind nach der Stellungnahme der LUBW vom Dezember 2024 zur Einhaltung der NO₂-Grenzwerte immer noch erforderlich.

Für den theoretischen Fall, dass es diese Maßnahmen und damit ihre immissionsmindernde Wirkung nicht gäbe, lägen die jetzigen Messwerte nach der Stellungnahme der LUBW vom Dezember 2024 über den NO₂-Grenzwerten. Dies hätte zur Folge, dass Maßnahmen ergriffen werden müssten, deren Wirkung so effektiv ist, dass der Grenzwert unterschritten wird. Bei dieser hypothetischen Überlegung ist zu beachten, dass der Luftreinhalteplan Stuttgart in der Praxis über die Verkehrsverbote hinaus ein breites Maßnahmenpektrum nutzt.



8. *weshalb sie vor dem Hintergrund des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen zur Einhaltung von Grenzwerten nicht die Möglichkeit von einzelnen Streckensperungen in Betracht zieht, sondern weiterhin ein zonales Verbot aufrechterhalten möchte;*

Im Rahmen der Fortschreibungen des Luftreinhalteplans Stuttgart wurden unter dem Aspekt der Verhältnismäßigkeit streckenbezogene Verkehrsverbote untersucht und zunächst auch eingeführt. Die Maßnahme war jedoch nicht ausreichend und wurde daher von dem Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge der Emissionsklasse Euro 5/V und schlechter in der „kleinen“ Zone abgelöst. Erst mit der Einführung dieser zusätzlichen Maßnahme konnte im Jahr 2021 eine NO₂-Grenzwerteinhaltung in Stuttgart erreicht werden.

Bei streckenbezogenen Verkehrsverboten besteht zudem das Problem, dass es zu unerwünschten und unzulässigen Verlagerungsverkehren kommen kann. Das Verkehrsverbot in der „kleinen“ Zone hingegen hat eine höhere immissionsmindernde Wirkung, welche in Stuttgart nach wie vor erforderlich ist. Zu beachten ist auch die Frage, ob eine Neubeschilderung auf die erwünschte Akzeptanz in Kommunalpolitik und Bevölkerung treffen würde.

9. *ob die LUBW seinerzeit die frühere und inzwischen revidierte Auffassung der Landesregierung, Filtersäulen könnten keinen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Luftsituation leisten, gestützt hat;*

Dem Ministerium für Verkehr wurden in den Jahren 2017 und 2018 zahlreiche Skizzen für Pilotprojekte zum Thema Feinstaubfiltration unterbreitet. Diesen Projektskizzen fehlten jedoch hinreichend fachlich überzeugende Konzepte.

In 2018 hat die Firma MANN+HUMMEL ein technisch fortgeschrittenes, auf Feinstaub PM₁₀ und Stickstoffdioxid (NO₂) ausgelegtes Filtersystem vorgestellt, dessen Wirksamkeit mit einer Immissionsberechnung eines anerkannten Ingenieurbüros belegt wurden. Zum Einsatz der Filtersäulen von MANN+HUMMEL hat die LUBW die Auffassung des Ministeriums für Verkehr gestützt.



Die Wirksamkeit der Filtersäulen von MANN+HUMMEL im Bereich der Messstelle „Stuttgart Am Neckartor“ wurden auch in der realen Anwendung im Straßenraum durch An- und Abschaltversuche in 2019 nachgewiesen. Dies war die Grundlage, diese Filtersäulen auch an weiteren Standorten im Land einzusetzen. Dies trug namentlich in Heilbronn und Ludwigsburg dazu bei, Verkehrsverbote, wie sie in Stuttgart erforderlich waren, zu vermeiden.

10. *welche Bedeutung sie zukünftigen Grenzwerten ab dem Jahr 2030 bei aktuellen Entscheidungen beimisst;*

Nach der neuen EU-Luftqualitätsrichtlinie sind ab dem 1. Januar 2030 zum Schutz der menschlichen Gesundheit niedrigere Grenzwerte als bisher einzuhalten. Der Grenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) reduziert sich von aktuell 40 µg/m³ auf 20 µg/m³. Bereits vor Inkrafttreten der neuen Grenzwerte im Jahr 2030 sind die Mitgliedstaaten nach der neuen Luftqualitätsrichtlinie verpflichtet, sogenannte Luftqualitätsfahrpläne aufzustellen, wenn Überschreitungen der zukünftig geltenden Grenzwerte zwischen 2026 und 2029 festgestellt werden. Mit diesen Fahrplänen soll die rechtzeitige Einhaltung der Grenzwerte bis zum 1. Januar 2030 sichergestellt werden.

Die Landesregierung ist optimistisch, dass die neuen Grenzwerte für NO₂ bis auf wenige Hotspots aufgrund der bereits laufenden Maßnahmen eingehalten werden. Hierzu zählen insbesondere die Erhöhung des Anteils emissionsarmer Fahrzeuge, insb. Elektrofahrzeuge, die allgemeine Flottenerneuerung und die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie Bahn, Bus, Rad und Fußverkehr. Mit Blick auf die Hotspots und je näher das Jahr 2030 rückt, erscheint es angemessen, kein Hin und Her von Maßnahmenaufhebungen und Neuordnungen zu riskieren. Zur näheren Abstimmung wird das jeweils zuständige Regierungspräsidium bereits dieses Jahr mit den Kommunen in Kontakt treten, bei denen weitere Anstrengungen erforderlich sind, um die neuen Anforderungen zu erfüllen. Hierzu zählt auch die Stadt Stuttgart.

11. *wie sich die Messwerte in Pforzheim und Ludwigsburg darstellen und welche Grenzkonzentrationen die LUBW für diese Umweltzonen errechnet hat;*



An der Messstelle „Pforzheim“, welche repräsentativ für den städtischen Hintergrund ist, beträgt der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO_2) $15 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2024. An den beiden verkehrsnahen Messstellen liegt der NO_2 -Jahresmittelwert für 2024 bei $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für „Pforzheim Luisenstraße“ und bei $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für „Pforzheim St.-Georgen-Steige“.

An der Messstelle „Ludwigsburg“, welche repräsentativ für den städtischen Hintergrund ist, beträgt der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (NO_2) $14 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahr 2024. An den beiden verkehrsnahen Messstellen liegt der NO_2 -Jahresmittelwert für 2024 bei $34 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für „Ludwigsburg Schloßstraße“ und bei $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für „Ludwigsburg Friedrichstraße“.

Die NO_2 -Grenzkonzentrationen, unterhalb derer eine sichere Grenzwerteinhaltung auch nach Aufhebung der grünen Umweltzone zu erwarten ist, liegt gemäß der aktuellen Stellungnahme der LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg „Abschätzung zur Wirkung der Luftreinhaltemaßnahmen in Stuttgart, Ludwigsburg und Pforzheim“ vom Dezember 2024 in Pforzheim und Ludwigsburg jeweils bei $38 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dort kann man die grünen Umweltzonen demnächst aufheben, ohne dass die Grenzwerte wieder überschritten werden.

Diese Grenzkonzentrationen sind in zwei aufeinanderfolgenden Jahren einzuhalten, um meteorologische Schwankungen zu berücksichtigen und eine sichere Grenzwerteinhaltung nach Aufhebung einer Umweltzone gewährleisten zu können.

12. *welche Parameter bei diesen Berechnungen zugrunde gelegt wurden, insbesondere zusätzliche Fahrleistungen von Dieselfahrzeugen in niedrigeren Klassifizierungen;*

Die Methodik und die zugrundeliegenden Parameter, einschließlich der angenommenen Fahrleistungsanteile von Dieselfahrzeugen je Abgasnorm, können der Stellungnahme der LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg „Abschätzung zur Wirkung der Luftreinhaltemaßnahmen in Stuttgart, Ludwigsburg und Pforzheim“ vom Dezember 2024 entnommen werden.



II.

1. *die Umweltzone Stuttgart aufzuheben;*

Um die Entscheidung über die Aufhebung der Verkehrsverbote in Stuttgart rechtssicher treffen zu können, muss beachtet werden, wie groß die Minderungswirkung der Verkehrsverbote heute noch ist. Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr ermittelte die LUBW, ab welcher NO₂-Konzentration im Jahresmittel (sogenannte "Grenzkonzentration") die Verkehrsverbote in Stuttgart aufgehoben werden können, ohne eine erneute Grenzwertüberschreitung zu riskieren.

In der Stellungnahme der LUBW vom Dezember 2024 heißt es dazu: "Die NO₂-Grenzkonzentrationen, unterhalb derer eine sichere Grenzwerteinhaltung auch nach Aufhebung der Umweltzone und ggf. der lokalen Verkehrsverbote zu erwarten ist, [...] schwankt in Stuttgart zwischen 28 µg/m³ und 29 µg/m³."

Diese Grenzkonzentrationen werden aktuell an zwei Stuttgarter Messstationen überschritten. Der NO₂-Jahresmittelwert für das Jahr 2024 lag an der Messstation „Stuttgart Am Neckartor“ bei 31 µg/m³ und für „Stuttgart Talstraße“ bei 32 µg/m³. Eine Aufhebung der Verkehrsverbote in Stuttgart ist daher aktuell noch nicht möglich, ohne eine erneute Grenzwertüberschreitung zu riskieren. Wie die LUBW in ihrer Stellungnahme feststellt, „zeigt sich, dass die Umweltzone sowie die Verkehrsverbote in Stuttgart nach wie vor sehr wirksam sind und zur Einhaltung der Grenzwerte auf absehbare Zeit noch zwingend benötigt werden.“

2. *falls sie Ziffer 1 ablehnt, die Modellrechnung der LUBW extern überprüfen zu lassen;*

Gemäß § 2 Abs. 1 LUBWG berät und unterstützt die LUBW Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg die Landesregierung im Rahmen einer hoheitlichen Beistandsleistung, im Fall des gebiets- und verkehrsbezogenen Immissionsschutzes das dafür zuständige Ministerium für Verkehr. Die Beistandsleistung umfasst auch gutachterliche Tätigkeiten.



Bei der fachlichen Beurteilung umwelt- und naturschutzrelevanter Sachverhalte arbeitet die LUBW mit anerkannten wissenschaftlichen Methoden und nach wissenschaftlichen Standards. Das Ministerium für Verkehr sieht daher keine Notwendigkeit und keinen Nutzen, die Ergebnisse der Stellungnahme extern überprüfen zu lassen.

3. *sofern sie die vorgenannten Ziffern ablehnt, modellhaft die Umweltzone aufzuheben und nur an der oder den besonders hinsichtlich einer erneuten Grenzwertüberschreitung gefahrgeneigten Probenahmestellen straßenbezogene Fahrverbote vorzusehen.*

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die gesetzlich festgelegten Grenzwerte dauerhaft eingehalten werden. Die Aufhebung von Maßnahmen unter Inkaufnahme von neuen Grenzwertüberschreitungen sehen das für die Luftreinhalteplanung zuständige Regierungspräsidium Stuttgart und das Ministerium für Verkehr als unzulässig an.

Mit freundlichen Grüßen

Winfried Hermann MdL