

Petition 16/02575 - Gegen Tempo 40 auf der B14 am Neckartor Stuttgart - Stellungnahme zur Aussetzung des Stillhalteabkommens

Sincu, Julian

Di 04.09.2018 00:49

An [REDACTED]@landtag-bw.de <[REDACTED]>; [REDACTED]@[REDACTED].landtag-bw.de <[REDACTED]>; [REDACTED]@landtag-bw.de <[REDACTED]>; petitionen@landtag-bw.de <petitionen@landtag-bw.de>;

Cc [REDACTED]@regio-tv.de [REDACTED]@regio-tv.de>; [REDACTED]@stzn.de <[REDACTED]@stzn.de>; verkehrsregelung@stuttgart.de <verkehrsregelung@stuttgart.de>; poststelle@rps.bwl.de <poststelle@rps.bwl.de>; poststelle@vm.bwl.de <poststelle@vm.bwl.de>; info@swr.de <info@swr.de>; online@zvw.de <online@zvw.de>; mail@freiefahrt-bw.de <mail@freiefahrt-bw.de>;

Wichtigkeit: Hoch


 1 Anlage

20180903 - Messwerte aus Tabelle 10 - Studie LUBW 2011.xlsx;

Betrifft: Petition 16/02575 - Gegen Tempo 40 auf der B14 am Neckartor Stuttgart

Sehr geehrte Frau Böhlen,
Sehr geehrter Herr Haas,
Sehr geehrte Damen und Herren,

ich bedauere es sehr, dass Sie sich dafür entschieden haben, dass Stillhalteabkommen für meine Petition 16/02575 gegen Tempo 40 am Neckartor in Stuttgart auf der B14 außer Kraft zu setzen. Meines Erachtens wird hier ein falsches Signal in Bezug auf den Rechtsstaat, die Demokratie und den der Bevölkerung zur Verfügung stehenden demokratischen Mitteln (wie z .B. eine Petition) gesendet. Es entsteht nun der Eindruck, dass sich die Landesregierung über geltende Regelungen nach Belieben hinwegsetzen kann, und ausschließlich der normale Bürger sich allen Gesetzen und Regelungen zu unterwerfen hat. Stimmen, die nun den Sinn und die Funktion des Petitionsausschusses, des Petitionsverfahrens und des damit normalerweise verbundenen Stillhalteabkommens infrage stellen, wirken nach diesem Verhalten, bedauerlicherweise, nachvollziehbar.

Ihre Begründung für die Außerkraftsetzung des Stillhalteabkommens in dieser Sache ist für mich nicht ganz schlüssig. Seit Jahren ist ein starker Rückgang der Luftschadstoffe am Neckartor festzustellen. Im laufenden Jahr 2018 gab es in Bezug auf den auf eine Stunde gemittelten Immissionsgrenzwert für NO₂ von ug/m³ lediglich 8 von zugelassenen 18 Überschreitungen – laut Dreisatz-Hochrechnung werden es für das Jahr 2018 also ca. 12 Überschreitungen geben, und damit, in Bezug auf diesen Immissionsgrenzwert, keine rechtlich relevante Grenzwertüberschreitung (vgl. § 3 Abs. 1, 39. BImSchV). Lediglich der von § 3 Abs. 2, 39. BImSchV geforderte über ein Kalenderjahr gemittelte Immissionsgrenzwert für NO₂ von 40 ug/m³ wird, aller Voraussicht nach, im Jahr 2018 noch überschritten werden – aber auch hier ist ein deutlicher Trend zur Verbesserung erkennbar. Daher ist zu hinterfragen, wenn immerhin die Hälfte der Immissionsgrenzwertkriterien erfüllt ist, ob tatsächlich eine qualifizierte und konkrete Gefahrenlage aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse im Sinne des § 45 Abs. 9 Satz 3 vorliegt, die geeignet wäre, eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h zu begründen – auf diese Frage wurde bislang juristisch nicht eingegangen. Das schnelle

Hinwegsetzen über das Stillhalteabkommen ist der Beantwortung dieser Frage leider nicht dienlich. In diesem Kontext ist auch darauf hinzuweisen, dass die bundesrechtlich festgelegten Immissionsgrenzwerte unter Experten umstritten sind (vgl. Stuttgart Nachrichten vom 25.2.2018, <https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.experte-zweifelt-studien-an-der-mann-der-in-sachen-feinstaub-die-falsche-botschaft-hat.3a9154cf-1fae-4c34-8d00-2f4b65e57070.html>).

Ich möchte auch darauf hinweisen, dass § 45 Abs. 1 Satz 1 den zuständigen Straßenverkehrsbehörden einen Handlungsspielraum eröffnet („Die Straßenverkehrsbehörden können [...] beschränken oder verbieten [...]“) – es handelt sich hierbei jedoch um keine Pflicht, sondern um ein ihnen eingeräumtes Ermessen vom Gesetzgeber. Bei der Ermessungsentscheidung einer verkehrsrechtlichen Maßnahme ist seitens der Straßenverkehrsbehörde unter anderem die Geeignetheit und die Verhältnismäßigkeit der Maßnahme sicherzustellen und die Interessen aller betroffenen Parteien richtig abzuwägen (vgl. BVerwG 7 C 26.16, Rn. 36, Nr. 1).

Würde man eine qualifizierte und konkrete Gefahrenlage im vorliegenden Fall annehmen bzw. unterstellen, müsste die geplante Maßnahme, also die Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 40 km/h, für die Gefahrenabwehr a) verhältnismäßig und b) auch geeignet sein.

Zu (a) - Verhältnismäßigkeit:

Es ist der ausdrückliche Wille des Gesetz- und Verordnungsgebers, dem überörtlichen Verkehr (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Straßennetz weitgehend ohne Beschränkungen des Verkehrs zur Verfügung zu stellen (vgl. Drucksache 16/3068, Petition 16/688, Landtag von Baden-Württemberg). Die B14 nimmt als mehrspurige Bundesstraße eine signifikante Verkehrsfunktion wahr. 2015 betrug der DTV Wert für die Spotmessung am Neckartor laut LUBW 69.100 Fahrzeuge pro Tag – jede Beschränkung wirkt sich damit unmittelbar auf eine signifikante Anzahl an Verkehrsteilnehmern aus, weshalb die geplante Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h unverhältnismäßig erscheint.

Zu (b) - Geeignetheit:

Tempo 40 müsste zudem geeignet sein, um Schadstoffemissionen, insbesondere NO₂, am betroffenen Streckenabschnitt am Neckartor zu senken. Im Abschlussbericht der Studie "Vermessung des Abgasemissionsverhaltens von zwei Pkw und einem Fahrzeug der Transporterklasse im realen Straßenbetrieb in Stuttgart mittels PEMS-Technologie" der LUBW vom Mai 2011 (vgl. http://fachdokumente.lubw.baden-wuerttemberg.de/servlet/is/126263/U40-U85-N02-Pkw_Euro4_PEMS_2011.pdf?command=downloadContent&filename=U40-U85-N02-Pkw_Euro4_PEMS_2011.pdf&FIS=91063) kann aus Tabelle 10 die erwartete Auswirkung von Tempo 40 im Gegensatz zu Tempo 50 für den Streckenbereich „Am Neckartor“ (=Strecke 2 in der Studie) entnommen werden. Zur besseren Darstellung habe ich die dort aufgeführten Werte in eine eigene Excel-Tabelle übertragen (vgl. Anhang). Es lässt sich, auf Basis der Datenlage der Studie, für Dieselfahrzeuge der Klasse Euro4 mit DPF folgendes ableiten:

1. Tempo 40 würde den NO_x-Ausstoß für Fahrten am Neckartor von durchschnittlich 1,1016 g/km (bei Tempo 50) um 13 % auf 0,944 g/km (bei Tempo 40) senken. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass auch eine Verschlechterung um 8 % beobachtet wurde.
2. Tempo 40 würde den CO₂-Ausstoß für Fahrten am Neckartor von durchschnittlich 216,383 g/km (bei Tempo 50) um 10 % auf 216,383 g/km (bei Tempo 40) senken. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass auch eine Zunahme um 2 % beobachtet wurde.
3. Tempo 40 würde den Stopp-Anteil der Fahrten am Neckartor durchschnittlich von 6,9 % (bei Tempo 50) um 30 % auf 8,7 % (bei Tempo 40) erhöhen. Dies führt zu mehr Brems- und Beschleunigungsvorgängen und leistet damit einen Beitrag zu einer höheren Feinstaubentwicklung.
4. Tempo 40 würde die Durchschnittsgeschwindigkeit für Fahrten am Neckartor von durchschnittlich 35,9 km/h (bei Tempo 50) um 11 % auf 32,9 km/h (bei Tempo 40) reduzieren. Laut der zitierten Studie führen geringere Geschwindigkeiten zwangsläufig zu mehr Schadstoffen – insbesondere jegliche Annäherung an

Tempo 30 (vgl. Seite 5, „30 km/h führte zu Verschlechterungen der Emissions- und Kraftstoffverbrauchssituation).

5. Tempo 40 würde den **NO₂**-Ausstoß am Neckartor von durchschnittlich 0,502 g/km (bei Tempo 50) **um 13 %** auf 0,551 g/km (bei Tempo 40) **erhöhen**.

Insbesondere Punkt 5, die zu erwartende Erhöhung des NO₂-Ausstoßes bei Tempo 40, ist vor dem Hintergrund der Grenzwertproblematik speziell in Bezug auf NO₂, als besonders kritisch zu bewerten. Die momentan zur Verfügung stehende Faktenlage gestattet keinen anderen Schluss, als dass Tempo 40 die Stickstoffdioxidbelastung am Neckartor, entgegen des momentanen Trends, wieder erhöhen würde, und damit, im schlimmsten Fall, etwaige Fahrverbote begünstigen und die Gesundheit betroffener Menschen einer zusätzlichen Belastung aussetzen würde.

Daher wäre es nun zwingend geboten, das Stillhalteabkommen wieder in Kraft zu setzen, um den Sachverhalt korrekt und vollständig durchleuchten zu können (was ja im Kern die Funktion des Stillhalteabkommens gewesen wäre - ggf. auch in Hinblick auf mögliche Ausnahmen wie Elektroautos sowie allgemein schadstoffarme Fahrzeuge), und die Landesregierung zu ersuchen, weitere und verlässliche Erkenntnisse zu den Auswirkungen von Tempo 40 gegenüber Tempo 50, aber auch Tempo 60 und Tempo 70 gegenüber Tempo 50, vorzutragen – im Interesse der Bewohner am Neckartor und im Interesse aller betroffenen Verkehrsteilnehmer.

Mit freundlichen Grüßen

Julian Sincu

Julian Sincu

Von: [REDACTED]
Gesendet: Montag, 3. September 2018 18:27
An: Sincu, Julian
Betreff: Petition 16/02575

Sehr geehrter Herr Sincu,

bzgl. Ihrer Petition 16/02575 darf ich Sie über beigefügte Pressemitteilung informieren.

Mit freundlichen Grüßen,

Andreas Haas
Petitionsausschuss
Leiter der Geschäftsstelle
Landtag von Baden-Württemberg
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Webseite: www.landtag-bw.de