I. Anmeldung DRINGLICH

TOP: Tischvorlage

Verkehrsausschuss

Sitzungsdatum 01.03.2018

öffentlich

Betreff:
Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.02.2018 zu Diesel-Fahrverboten

Anlagen:
Pressemitteilung des Bundesverwaltungsgerichts
Statement des Präsidenten des Deutschen Städtetages
Pressemitteilung der Stadt Nürnberg

Bisherige Beratungsfolge:

Gremium	Sitzungsdatum	Bericht	Abstimmungsergebnis		
			angenommen	abgelehnt	vertagt/verwiesen
		☐	☐	☐	☐
		☐	☐	☐	☐

Sachverhalt (kurz):
Über die aktuelle Entwicklung wird in der Sitzung mündlich berichtet.

Beschluss-/Gutachtenvorschlag:
entfällt, da Bericht

091.12.2015

1. Finanzielle Auswirkungen:

☐ Noch offen, ob finanzielle Auswirkungen

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

(→ *weiter bei 2.*)

☐ Nein (→ *weiter bei 2.*)

☐ Ja

☐ Kosten noch nicht bekannt

☐ Kosten bekannt

Gesamtkosten	€	**Folgekosten**	€ pro Jahr
		☐ dauerhaft ☐ nur für einen begrenzten Zeitraum	
davon investiv	€	davon Sachkosten	€ pro Jahr
davon konsumtiv	€	davon Personalkosten	€ pro Jahr

Stehen Haushaltsmittel/Verpflichtungsermächtigungen ausreichend zur Verfügung?
(mit Ref. I/II / Stk - entsprechend der vereinbarten Haushaltsregelungen - abgestimmt, ansonsten Ref. I/II / Stk in Kenntnis gesetzt)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

2a. Auswirkungen auf den Stellenplan:

☐ Nein (→ *weiter bei 3.*)

☐ Ja

☐ Deckung im Rahmen des bestehenden Stellenplans

☐ Auswirkungen auf den Stellenplan im Umfang von Vollkraftstellen (Einbringung und Prüfung im Rahmen des Stellenschaffungsverfahrens)

☐ Siehe gesonderte Darstellung im Sachverhalt

2b. Abstimmung mit OrgA ist erfolgt (Nur bei Auswirkungen auf den Stellenplan auszufüllen)

☐ Ja

☐ Nein

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:

3. Diversity-Relevanz:

☐ Nein

☒ Ja

Kurze Begründung durch den anmeldenden Geschäftsbereich:
Betrifft alle Bevölkerungsgruppen

4. Abstimmung mit weiteren Geschäftsbereichen / Dienststellen:

☐ **RA** (verpflichtend bei Satzungen und Verordnungen)

☐

☐

☐

II. Herrn OBM K.g. 28. FEB. 2018 OBM

III. Ref. VI/Vpl

Nürnberg, 23.02.2018
Referat VI

(4800)

Bundesverwaltungsgericht

Pressemitteilung

Nr. 9/2018 vom 27.02.2018

Luftreinhaltepläne Düsseldorf und Stuttgart: Diesel-Verkehrsverbote ausnahmsweise möglich

Mit zwei Urteilen hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig heute die Sprungrevisionen der Länder Nordrhein-Westfalen (BVerwG 7 C 26.16) und Baden-Württemberg (BVerwG 7 C 30.17) gegen erstinstanzliche Gerichtsentscheidungen der Verwaltungsgerichte Düsseldorf und Stuttgart zur Fortschreibung der Luftreinhaltepläne Düsseldorf und Stuttgart überwiegend zurückgewiesen. Allerdings sind bei der Prüfung von Verkehrsverboten für Diesel-Kraftfahrzeuge gerichtliche Maßgaben insbesondere zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Das Verwaltungsgericht Düsseldorf verpflichtete das Land Nordrhein-Westfalen auf Klage der Deutschen Umwelthilfe, den Luftreinhalteplan für Düsseldorf so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Jahr gemittelten Grenzwertes für Stickstoffdioxid (NO) in Höhe von 40 µg/m³ im Stadtgebiet Düsseldorf enthält. Der Beklagte sei verpflichtet, im Wege einer Änderung des Luftreinhalteplans weitere Maßnahmen zur Beschränkung der Emissionen von Dieselfahrzeugen zu prüfen. Beschränkte Fahrverbote für bestimmte Dieselfahrzeuge seien rechtlich und tatsächlich nicht ausgeschlossen.

Das Verwaltungsgericht Stuttgart verpflichtete das Land Baden-Württemberg, den Luftreinhalteplan für Stuttgart so zu ergänzen, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwertes für NOin Höhe von 40 µg/m³ und des Stundengrenzwertes für NOvon 200 µg/m³ bei maximal 18 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr in der Umweltzone Stuttgart enthält. Der Beklagte habe ein ganzjähriges Verkehrsverbot für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Schadstoffklasse Euro 6 sowie für alle Kraftfahrzeuge mit Ottomotoren unterhalb der Schadstoffklasse Euro 3 in der Umweltzone Stuttgart in Betracht zu ziehen.

Die verwaltungsgerichtlichen Urteile sind vor dem Hintergrund des Unionsrechts überwiegend nicht zu beanstanden. Unionsrecht und Bundesrecht verpflichten dazu, durch in Luftreinhaltepläne enthaltene geeignete Maßnahmen den Zeitraum einer Überschreitung der seit 1. Januar 2010 geltenden Grenzwerte für NOso kurz wie möglich zu halten.

Die StVO ermöglicht die Beschilderung sowohl zonaler als auch streckenbezogener Verkehrsverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge. Der Vollzug solcher Verbote ist zwar gegenüber einer „Plakettenregelung" deutlich erschwert. Dies führt allerdings nicht zur Rechtswidrigkeit der Regelung.

BVerwG 7 C 26.16 - Urteil vom 27. Februar 2018

Vorinstanz:

VG Düsseldorf, 3 K 7695/15 - Urteil vom 13. September 2016 -

BVerwG 7 C 30.17 - Urteil vom 27. Februar 2018

Vorinstanz:

VG Stuttgart, 13 K 5412/15 - Urteil vom 26. Juli 2017 -

Deutscher Städtetag

27. Februar 2018

Statement des Präsidenten des Deutschen Städtetages, Oberbürgermeister Markus Lewe aus Münster, zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes zu Diesel-Fahrverboten

Das Bundesverwaltungsgericht hat heute entschieden, dass Dieselfahrverbote zulässig sind. Dazu sagte der Präsident des Deutschen Städtetages, Oberbürgermeister Markus Lewe aus Münster:

„Mit dem Urteil steigt der Druck auf die Automobilindustrie, Diesel-PKW sauberer zu machen. Die Städte wollen keine Fahrverbote. Sie tun alles, diese zu vermeiden. Lösen müssen das Problem zu hoher Stickoxid-Werte aber vor allem die Autohersteller, damit Fahrverbote vermieden werden können. Sie sind Hauptverursacher und müssen jetzt endlich liefern. Wir müssen wissen, was die Software-Updates bringen. Wenn das nicht reicht, muss die Autoindustrie zu Hardware-Nachrüstungen für ältere Dieselautos verpflichtet werden und diese auch bezahlen.

Wir rechnen nach dem Urteil nicht mit kurzfristigen Fahrverboten in den Städten, zumal diese nur stufenweise eingeführt werden dürfen. Klar ist aber nun: Dieselfahrverbote sind nach der Straßenverkehrsordnung zulässig. Nun sind die Länder am Zug, ernsthaft zu prüfen, abzuwägen und die Luftreinhaltepläne anzupassen. Es muss beantwortet werden, welche konkreten Maßnahmen geeignet, erforderlich und angemessen sind, um die Grenzwerte einzuhalten.

Wenn Städte – auch nach Plänen der Bundesregierung – selbst entscheiden sollen, ob einzelne Straßen gesperrt werden, wird damit das Stickoxid-Problem nicht gelöst. Dann verlagert sich die Belastung nur auf andere Bereiche der Stadt. Der Verkehr weicht aus und solche punktuellen Verbote lassen sich nicht praktikabel kontrollieren. Denn den Autos ist nicht anzusehen, ob sie die Grenzwerte einhalten oder nicht. Dafür brauchen wir eine blaue Plakette, um Autos mit weniger Schadstoffen zu kennzeichnen. Mit der blauen Plakette wäre es für die Städte außerdem einfacher, Ausnahmen zu regeln beispielsweise für Lieferverkehre und Handwerker. Sogar das Bundesverwaltungsgericht hält die Umsetzung von Verboten ohne Plakette für „deutlich erschwert".

Es kann nicht sein, dass die Städte über Fahrverbote in einzelnen Straßen am Ende ausbaden sollen, was die Automobilindustrie verursacht hat. Wir appellieren eindringlich an den Bund, nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts seine Zurückhaltung gegenüber der Automobilindustrie aufzugeben sowie kurzfristig die blaue Plakette einzuführen. Wir alle gemeinsam wollen Fahrverbote verhindern. Aber wenn wir in den Städten dazu gezwungen werden, um die Gesundheit der Menschen zu schützen, müssen wir vorbereitet sein.

Die Städte selbst tun alles, was ihnen möglich ist, um die Emissionen zu senken: Sie bauen beispielsweise den Nahverkehr mit Bussen und Bahnen weiter aus, fördern Radverkehr und Elektromobilität oder investieren in digitales Verkehrsmanagement. Diese Anstrengungen werden wir fortsetzen."

NÜRNBERG

Nachrichten aus dem Rathaus

Nr. 228 / 27.02.2018

Stadt Nürnberg
Presse- und
Informationsamt

Leitung:
Dr. Siegfried Zelnhefer

Fünferplatz 2
90403 Nürnberg
www.presse.nuernberg.de

Oberbürgermeister Dr. Maly nach Diesel-Urteil: „Weckruf für Bundespolitik und Automobilindustrie"

Nach dem heutigen Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig, wonach Fahrverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge in Städten grundsätzlich zulässig sind, verstärkt Nürnbergs Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly die Forderung an die Adresse der Bundesregierung, den Druck auf die Automobilindustrie deutlich zu erhöhen und sie zu wirksamen Hardware-Nachrüstungen für ältere Dieselautos zu verpflichten.

Oberbürgermeister Dr. Ulrich Maly kommentierte das Urteil in einer ersten Stellungnahme:

„Das Gericht hat damit bestätigt, dass die Gesundheit der Menschen oberste Priorität hat. Das wird aber in Nürnberg nicht dazu führen, dass es zu sofortigen Verkehrsverboten kommt und wir die Stadt lahmlegen. Wir werden unsere Entscheidungen mit aller Sorgfalt treffen. Dabei wird die Frage der Verhältnismäßigkeit eine ganz wichtige Rolle spielen.

Eine – technisch mögliche – Nachrüstung der Hardware auch älterer Dieselfahrzeuge ist absolut notwendig. Hier ist die Bundesregierung dringend aufgefordert, ihren Kuschelkurs gegenüber der Automobilindustrie endlich zu verlassen. Denn die Automobilindustrie hat es in der Hand, Fahrverbote zu vermeiden.

Das Gericht hat erwartungsgemäß entschieden, dass dann, wenn die Grenzwerte der Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen nicht eingehalten werden, Kommunen auch ohne bundeseinheitliche Regelung Fahrverbote erlassen können. Zugleich stellt es aber auch fest, dass alle Eingriffe verhältnismäßig sein

müssen. Ein unmittelbares generelles Verbot hat dieses Urteil mithin nicht zur Folge. Nun sind die Länder am Zug, um Luftreinhaltepläne anzupassen und zu prüfen, welche konkreten Maßnahmen geeignet, erforderlich und angemessen sind zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte. Es ist ein Gebot der Praktikabilität, bundesweit einheitliche Regelungen zu schaffen. Für eine vernünftige Anwendung brauchen wir die Blaue Plakette, also eine Kennzeichnung für Fahrzeuge, die die Schadstoffgrenzwerte einhalten."

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil mehrfach festgehalten, dass auch der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleiben muss. So könnten mögliche Fahrverbotszonen phasenweise eingeführt werden, etwa in einer ersten Stufe nur für ältere Fahrzeuge (bis zur Abgasnorm Euro 4), dann für Euro-5-Fahrzeuge nicht vor dem 1. September 2019. Darüber hinaus bedürfe es „hinreichender Ausnahmen", etwa für Handwerker oder bestimmte Anwohnergruppen.

Äußerst problematisch sieht Maly die Feststellung des Gerichts, dass nach der Straßenverkehrsordnung die Beschilderung sowohl zonaler als streckenbezogener Verkehrsverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge möglich ist. „Wenn wir theoretisch gezwungen wären, die Von-der-Tann-Straße oder den mittleren Ring zu sperren, würde das keinen Verkehr verhindern, sondern ihn nur in die Wohnquartiere und Tempo-30-Zonen verdrängen. Das würde 30 Jahre vernünftige Verkehrspolitik im Sinne unserer Bürgerinnen und Bürger komplett konterkarieren und dem Ziel der Verordnungsregelung – Schutz der menschlichen Gesundheit – eklatant zuwiderlaufen."

Konkret hat das Bundesverwaltungsgericht die Revisionen der Länder Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen gegen erstinstanzliche Urteile der Verwaltungsgerichte Stuttgart und Düsseldorf zurückgewiesen. Die Verwaltungsgerichte hatten nach einer Klage der Deutschen Umwelthilfe die beiden Länder verpflichtet, die Luftreinhaltepläne für Stuttgart und Düsseldorf so zu verbessern, dass diese die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte enthalten. Dabei hatten beide Gerichte Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ausdrücklich als geeignete Maßnahmen bezeichnet. Dies wurde nun bestätigt.

Hintergrund: Was Nürnberg für die Luftreinhaltung tut

Zur aktuellen Schadstoffbelastung in Nürnberg lassen sich folgende Angaben machen:

Die Luftqualität in Nürnberg ist dadurch charakterisiert, dass

- nie Grenzwertüberschreitungen beim Feinstaub aufgetreten sind, aber
- die Jahresmittelwerte für Stickstoffdioxid in Bereichen des Bundesstraßenrings (charakterisiert durch die Messstation Von-der-Tann-Straße) über dem Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft (µg/m³) liegen. Allerdings konnten die Belastungen in den letzten Jahren von Werten um 55 µg/m³ auf einen Jahresmittelwert von 43 µg/m³ im Jahre 2017 gesenkt werden.

Die vergleichsweise moderate Belastungssituation in Nürnberg verdankt sich ganz wesentlich strukturellen Veränderungen im Verkehr: Neben dem konsequenten Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hat sich insbesondere die Sperrung der Durchfahrt durch die Altstadt und deren Erschließung über eine sogenannte Schleifenlösung als langfristig erfolgreich erwiesen. Dadurch ist das Verkehrsaufkommen in der Hauptachse von ehedem circa 28 000 Fahrzeugen auf circa 3 000 Fahrzeuge gesunken und dementsprechend sind auch die Stickstoffdioxid-Einträge in diesem eng und hoch bebauten Bereich reduziert worden.

Weiterhin konnten verschiedene große Logistik-Einrichtungen von innerstädtischen Lagen in den Nürnberger Hafen verlagert werden (Hauptzollamt, Container-Bahnhof, Logistik-Zentralen von DB-Schenker sowie weitere Logistik-Unternehmen), was wiederum Teilbereiche der Stadt von Verkehren entlastete.

Darüber hinaus werden circa 50 Prozent der Nürnberger Busse mit Erdgas betrieben, vereinzelt kommen Hybrid-Busse zum Einsatz und die Beschaffung von Elektrobussen ist auf den Weg gebracht. Seit vielen Jahren wird in Zusammenarbeit (und unter wissenschaftlicher Begleitung)

mit den örtlichen Kurier- und Express-Diensten an einer Umstellung der innerstädtischen Zustellsysteme auf emissionsarme Modalitäten gearbeitet. Das führte zu einem sich schrittweise verändernden Fahrzeug-Mix (Elektroantrieb, Erdgas-Fahrzeuge, Hybrid-Fahrzeuge neben den klassischen Sprinter-Modellen) sowie zu neuen Abläufen bei der Auslieferung zu den Endkunden (Einsatz von Handwägen und Lastenfahrrädern).

Der Fahrradverkehr gewinnt – nicht zuletzt dank der städtischen Kampagne „Nürnberg steigt auf" – kontinuierlich an Bedeutung. Wegen der starken Dieselflotte in den grenzübergreifenden Einpendlerverkehren spielen zudem Radschnellwege und Verbesserungen des grenzüberschreitenden ÖPNV (Erschließung der Landkreise) eine entscheidende Rolle für die Verbesserung der Luftqualität in der Stadt.

Auch in der städtischen Fahrzeugflotte steigt der Anteil emissionsarmer Fahrzeuge – der Umbruch ist eingeleitet, bedarf aber noch der Ausgestaltung in der Breite. Fördermittel des Bundes für den Umstellungsprozess im ÖPNV und bei Kommunalfahrzeugen sind essentiell, um in diesen Bereichen rasch voranzukommen.

Die Stadt Nürnberg erarbeitet derzeit einen Masterplan für emissionsfreie und nachhaltige Mobilität im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017 – 2020" der Bundesregierung. Ziel ist die Ermittlung der Minderungswirkung verschiedener Maßnahmen und deren Priorisierung. Die Stadt Nürnberg setzt darauf, die aktuell seitens der Bundesregierung zugesagten Fördermittel insbesondere auch dazu zu nutzen, den öffentlichen Personennahverkehr weiter zu stärken. sa