

ÖFFENTLICHE BERICHTSVORLAGE

Amt/Eigenbetrieb:

69 Umweltamt

Beteiligt:

30 Rechtsamt

Betreff:

Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge

hier: Konsequenzen aus den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.02.2018 zum Luftreinhalteplan Düsseldorf und zur Umweltzone Stuttgart

Beratungsfolge:

19.06.2018 Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität

20.06.2018 Bezirksvertretung Hagen-Mitte

26.06.2018 Stadtentwicklungsausschuss

05.07.2018 Rat der Stadt Hagen

Beschlussfassung:

Rat der Stadt Hagen

Beschlussvorschlag:

Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.

Kurzfassung

Die Stadt Hagen gehört zu den ca. 70 Städten in Deutschland, in denen die höchstzulässige Stickstoffdioxid-Belastung von maximal 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten wird. Als Hauptverursacher der Schadstoffbelastung gelten neben anderen Verursachern die Benutzer von Dieselfahrzeugen, wobei es sich in erster Linie um ältere Dieselfahrzeuge handelt, die noch nicht die strenge Abgasnorm nach „Euro 6“ erfüllen.

Nachdem sich das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) aufgrund von sog. Sprungrevisionen der Länder Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg am 27.02.2018 in zwei Urteilen zu Verkehrsverboten für Diesel-Kraftfahrzeuge in Düsseldorf und Stuttgart geäußert hat und die entsprechenden Urteilsgründe nunmehr vorliegen, stellt sich die Frage, welche tatsächlichen und rechtlichen Konsequenzen diese Urteile für die künftige Nutzung von Dieselfahrzeugen haben. Dieser Fragestellung wird im ersten Teil dieser Vorlage grundsätzlich und allgemein nachgegangen.

In den schadstoffbelasteten Großstädten in Deutschland hat als eine der ersten Kommunen die Stadt Hamburg auf die vg. Urteile des BVerwG reagiert, indem sie mit Wirkung ab 31.05.2018 auf zwei Teilstrecken im Innenstadtbereich ein Fahrverbot für ältere Dieselfahrzeuge eingeführt hat. Die Hintergründe und nähere Einzelheiten hierzu werden im zweiten Teil dieser Vorlage dargestellt.

Im dritten Teil dieser Vorlage berichtet die Verwaltung von (möglichen) Reaktionen der Bezirksregierung Arnsberg auf die Urteile des BVerwG sowie auf die Androhung einer weiteren Klage von Seiten der Deutschen Umwelthilfe e.V. (DUH). Im Einzelnen dargestellt werden die Maßnahmen, die von Seiten der Stadt Hagen vorgeschlagen werden, um den gesetzlichen Anforderungen nach Maßgabe der neuen Rechtsprechung des BVerwG gerecht zu werden und um einer Klage der DUH erfolgreich entgegen zu wirken.

Im vierten Teil der Vorlage wird über ein neues Urteil des Verwaltungsgerichts Aachen berichtet, das am Freitag, 08.06.2018, in dem Verfahren der DUH gegen das Land NRW wegen einer geforderten Ergänzung des für Aachen maßgeblichen Luftreinhalteplans ergangen ist.

Begründung

I.

1. Inhalt der Urteile des BVerwG vom 27.02.2018

Aus den Urteilen des BVerwG vom 27.02.2018, die sehr detailliert und entsprechend umfangreich sind, ergeben sich im Wesentlichen folgende Kernaussagen:

- Werden die durch das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten, hat die zuständige Behörde einen Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt.
- Erweist sich ein auf bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte beschränktes Verkehrsverbot für (bestimmte) Dieselfahrzeuge als die einzige geeignete Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte, verlangt Art. 23 Abs. 1 Unterabs. 2 der Richtlinie 2008/50/EG, diese Maßnahme zu ergreifen.
- Die Anordnung eines Verkehrsverbotes für Dieselfahrzeuge muss stets unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit erfolgen. Ein streckenbezogenes Verbot für (bestimmte) Dieselfahrzeuge geht seiner Eingriffsintensität nach nicht über straßenverkehrsrechtlich begründete Durchfahr- und Halteverbote hinaus, mit denen Autofahrer und Anwohner stets rechnen und die sie grundsätzlich hinnehmen müssen.
- Für sog. zonale Verkehrsverbote (Umweltzonen) ergibt sich aus dem Verhältnismäßigkeitsgrundsatz die Verpflichtung, ein Verkehrsverbot zeitlich gestaffelt nach dem Alter und Abgasverhalten der betroffenen Fahrzeuge und unter Einschluss von Ausnahmeregelungen einzuführen.
- Sondersituationen, insbesondere für Anwohner, ist durch Ausnahmeregelungen Rechnung zu tragen.
- Erweist sich ein Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge als geboten, scheitert dessen Umsetzung nicht an straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften.
- Die Einführung einer Verbotsregelung scheitert im Übrigen auch nicht an einer fehlenden Kontrollierbarkeit.
- Der Vollzug von Verkehrsverboten ohne eine Kennzeichnung der von einem Verkehrsverbot ausgenommenen Kraftfahrzeuge (z.B. durch eine bislang

noch nicht eingeführte „Blaue Plakette“) ist in der Praxis schwierig. Dies führt allerdings nicht zur Rechtswidrigkeit einer Verbotsregelung.

- Eine Überwachung ist jedenfalls bei dem ruhenden Verkehr praktisch möglich durch entsprechende Halterabfragen. Polizei und Ordnungsbehörden sind zur Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten befugt, beim Zentralen Fahrzeugregister die erforderlichen Daten abzurufen (vgl. § 36 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 und 1a i.V.m. § 35 Abs. 1 Nr. 3 StVG).

In der allgemeinen Reaktion auf die Urteile des BVerwG vom 27.02.2018 gibt es eine Reihe von Stimmen (z.B. ADAC, BDI, Polizeigewerkschaften, kommunale Spitzenverbände), die es als sehr kritisch und zweifelhaft ansehen, ob eine effektive Überwachung möglich ist, soweit und solange der Gesetzgeber nicht die „Blaue Plakette“ für die Kennzeichnung von stickstoffdioxid-armen Fahrzeugen verbindlich eingeführt hat. Kommunale Spitzenverbände und Wirtschaftsvertreter befürchten, dass Fahrverbote das städtische Leben lahmlegen und etwa den Lieferverkehr in den Städten erheblich einschränken könnten.

Selbst bei Einführung der Blauen Plakette ist eine wirksame Kontrolle fraglich. Die Polizeigewerkschaften haben bereits angekündigt, sie hätten zu wenig Personal, um alle Fahrzeuge auf eine Blaue Plakette zu kontrollieren (<https://www.zeit.de/mobilitaet/2018-02/dieselfahrzeuge-staedtetag-fahrverbote-staedte>).

Der vollständige Wortlaut der vg. Urteile kann von der Homepage des BVerwG unter den Links <http://bverwg.de/270218U7C26.16.0> bzw. <http://bverwg.de/270218U7C30.17.0> abgerufen werden.

2. Verbindlichkeit der Urteile für andere Länder und Kommunen

Die hier in Rede stehenden Urteile des BVerwG sind von der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegenüber dem Land NRW und gegenüber dem Land Baden-Württemberg erstritten worden. Es kann hier von zwei Musterprozessen gesprochen werden, die einen gewissen Vorbildcharakter für ähnlich gelagerte Sachverhalte haben und insbesondere für solche Kommunen relevant werden können, in denen die Stickstoffdioxid-Werte (Jahresmittelwerte) den EU-Grenzwert von 40 Mikrogramm überschreiten.

Die Urteile sind jedoch für andere Länder und Kommunen nicht unmittelbar mit bestimmten Konsequenzen verbunden, denn verwaltungsgerichtliche Entscheidungen haben eine unmittelbare Rechtswirkung nur zwischen den verfahrensbeteiligten Parteien (sog. Rechtswirkung „inter partes“). Will ein Kläger

(z.B. die DUH oder eine andere Umweltorganisation) ein Bundesland bzw. eine bestimmte Kommune dazu zwingen, ein Dieselfahrverbot oder andere Maßnahmen auf ihrem Gebiet einzuführen, müsste sie diese jeweils einzeln verklagen, sofern und soweit die Länder und Kommunen der Einführung von Dieselfahrverboten nicht auf freiwilliger Basis nachkommen. Mit anderen Worten entfalten die Urteile des BVerwG keinen „Automatismus“ in der Weise, dass per Luftreinhalteplan Dieselfahrverbote von den betroffenen Bezirksregierungen/Städten innerhalb eines bestimmten Zeitraums zwingend einzuführen sind.

In der Praxis sind von der Rechtsprechung des BVerwG in erster Linie und vorrangig die Bezirksregierungen betroffen, da die Aufstellung und Fortschreibung von Luftreinhalteplänen keine originäre Aufgaben der Städte und Gemeinden, sondern der Bezirksregierungen ist. Dies ergibt sich § 1 Abs. 1 i.V.m. Nr. 10.6 des Anhangs 2 der Zuständigkeitsverordnung Umweltschutz (ZuStVU). Die Kommunen sind natürlich aufgerufen, an der Aufstellung und Fortschreibung der Luftreinhaltepläne im Rahmen ihrer Möglichkeiten mitzuwirken und nach Festschreibung bestimmter Maßnahmen diese vor Ort praktisch umzusetzen (insbes. durch Aufstellung der notwendigen Beschilderung nach der StVO).

3. Änderung des Luftreinhalteplans

Werden die höchstzulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten, hat die Bezirksregierung nach § 47 Abs. 1 S. 1 BImSchG einen Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Reduzierung von Luftverunreinigungen festlegt.

Um dauerhaft sicherzustellen, dass der höchstzulässige Jahresmittelwert von Stickstoffdioxid von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft nicht überschritten wird, kann der Luftreinhalteplan vorsehen, dass für bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte im Stadtgebiet für bestimmte Dieselfahrzeuge ein beschränktes Verkehrsverbot angeordnet und durch entsprechende straßenverkehrsrechtliche Regelungen vor Ort umgesetzt wird.

Sondersituationen, insbesondere für Anwohner, ist durch Ausnahmeregelungen Rechnung zu tragen.

Kommt die behördliche Luftreinhalteplanung den Vorgaben der einschlägigen Richtlinie (EU-Richtlinie 2008/50/EG) nicht nach, obliegt es den angerufenen nationalen Gerichten, gegenüber den zuständigen Behörden jede erforderliche Maßnahme zu erlassen.

4. Beachtung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes

Die Maßnahmen, die ein Luftreinhalteplan gem. § 40 Abs. 1 S. 1 BlmSchG festlegt, müssen umsetzungsfähig sein und stets dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen. Dies bedeutet nach Ansicht des BVerwG, dass die nähere Ausgestaltung des in Betracht zu ziehenden Verkehrsverbots angemessen und für die vom Verbot Betroffenen zumutbar sein muss. Hierbei ist zu differenzieren zwischen Verkehrsverboten, die lediglich einzelne Straßen oder Straßenabschnitte betreffen (streckenbezogene Verbote) und solchen, die für ein großflächiges, aus einer Vielzahl von Haupt- und Nebenstraßen gebildetes zusammenhängendes Verkehrsnetz (zonale Verbote) gelten sollen.

Um den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz zu wahren, fordert das BVerwG für zonale Verkehrsverbote eine gestaffelte (phasenweise) Einführung dergestalt, dass in einer ersten Stufe nur ältere Fahrzeuge (etwa bis zur Abgasnorm Euro 4) von Verkehrsverboten erfasst werden. Für die noch neueren Euro-5-Fahrzeuge kommen zonale Verbote jedenfalls nicht vor dem 1. September 2019 in Betracht. Dagegen können streckenbezogene Dieselfahrverbote ohne eine zeitliche Staffelung auch kurzfristig umgesetzt werden, wie das Beispiel der Stadt Hamburg zeigt (siehe auch Teil 3).

Darüber hinaus ist zu prüfen, für welche Gruppen – wie beispielsweise Handwerker oder bestimmte Anwohnergruppen – und für welche Einzelpersonen zur Wahrung des Verhältnismäßigkeitsgrundsatzes Ausnahmen von einem Verkehrsverbot zu gewähren sind. Als Rechtsgrundlagen für die Gewährung von Ausnahmen sind der § 40 Abs. 1 Satz 2 BlmSchG und der § 1 Abs. 2 der 35. BlmSchV heranzuziehen.

Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit erfordert im Übrigen auch, dass von der Behörde vor der Einführung von Verkehrsverboten geprüft wird, ob und ggf. welche alternativen, weniger einschneidenden Maßnahmen zur Verfügung stehen, um die Schadstoffbelastung deutlich zu reduzieren (z.B. Förderung der Elektromobilität und des Radverkehrs). Die Einführung eines beschränkten Verkehrsverbots für (bestimmte) Dieselfahrzeuge auf bestimmten Straßen oder Straßenabschnitten oder in einer Umweltzone ist als letztes Mittel („ultima ratio“) nur dann zulässig, wenn diese nach näherer Prüfung unter den gegebenen Umständen als die einzige geeignete Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte in Betracht kommt.

5. Beschilderungen nach der StVO

Die Straßenverkehrsordnung (StVO) ermöglicht die Beschilderung sowohl zonaler als auch streckenbezogener Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge. Der Vollzug solcher Verbote ist zwar gegenüber einer „Plakettenregelung“ deutlich erschwert. Dies führt allerdings nicht zur Rechtswidrigkeit der Regelung.

6. Einführung der Blauen Plakette

Nach Ansicht vieler Fachleute und Politiker steht und fällt die praktische Umsetzung und rechtliche Durchsetzung von Dieselfahrverboten mit der Einführung der Blauen Plakette für schadstoffarme Dieselfahrzeuge. Die Einführung der Blauen Plakette durch den Bundesgesetzgeber wird u.a. von vielen Kommunalpolitikern, Oberbürgermeistern, Umweltdezernenten und den Kommunalen Spitzenverbänden schon seit längerer Zeit gefordert.

Im Anschluss an das Bekanntwerden der Urteile des BVerwG vom 27.02.2018 hat die neue Bundesregierung angekündigt, dass sie das Thema „alsbald“ aufgreifen werde (<https://www.mdr.de/nachrichten/politik/inland/bundesregierung-blaue-plakette-diesel-fahrverbote-100.html>). Bis zum heutigen Tage ist nicht erkennbar, welche konkrete Zielsetzung die Bundesregierung in Bezug auf eine evtl. Einführung der Blauen Plakette verfolgt.

II.

Eine gewisse Vorreiterrolle in der Reaktion der deutschen Großstädte auf die Urteile des BVerwG nimmt die Freie und Hansestadt **Hamburg** ein. Dort gilt seit dem 31.05.2018 ein beschränktes Dieselfahrverbot für bestimmte Fahrzeuge auf zwei Straßen bzw. Teilstrecken im Innenstadtbereich. Die hierzu durchgeführte Recherche des Umweltamtes hat im Einzelnen Folgendes ergeben:

Die Stadt Hamburg hat bereits im Zuge der 2. Fortschreibung ihres Luftreinhalteplans Durchfahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge als Vorbehaltmaßnahme festgesetzt. Auf der Grundlage des nun ergangenen Urteils des Bundesverwaltungsgerichtes wurden die mit dem Luftreinhalteplan im Juni 2017 beschlossenen Durchfahrtsbeschränkungen für zwei Straßenabschnitte im Stadtgebiet angeordnet. Betroffen sind Abschnitte mit einer Länge von ca. 580 m für PKW und LKW älter als Abgasnorm Euro 6 bzw. VI und ein Straßenabschnitt mit einer Gesamtlänge von ca. 1.600 m für Diesel-Lkw (älter als Euro VI). Für die betreffenden Streckenabschnitte wurden zuvor entsprechende Alternativrouten festgelegt.

Anlieger sind von der Beschränkung ausgenommen. Hierzu gehören zum Beispiel Anwohnerinnen und Anwohner und deren Besucher, Krankenwagen, Müllautos oder Lieferverkehre. Für notwendige Kontrollen zur Einhaltung der Durchfahrtsbeschränkungen ist die Polizei zuständig. Zum Beginn der Regelung sind vermehrt Schwerpunkt- und Stichprobenkontrollen vorgesehen. Die Durchfahrtsbeschränkungen gelten seit dem 31.05.2018. Diese punktuellen Beschränkungen gelten ganzjährig und so lange, bis die Stickstoffdioxid-Werte an

den Straßenabschnitten auch ohne die Maßnahmen im Jahresdurchschnitt unter dem EU-Grenzwert bleiben.

III.

In Reaktion auf die Urteile des BVerwG und auf eine von der DUH angedrohte Klage hat die Bezirksregierung Arnsberg die Stadt dazu aufgefordert, weitere, kurzfristig wirkende Maßnahmen zur Vermeidung eines Klageverfahrens der Deutschen Umwelthilfe gegen die Stadt zu prüfen.

Was die Kurzfristmaßnahmen angeht, wurde bereits zur Ratssitzung vom 17.05.2018 berichtet. Ziel war es, gemeinsam zeitnah umsetzbare Maßnahmen des Luftreinhalteplanes bzw. vom Luftreinhalteplan planunabhängige Maßnahmen zu identifizieren, die unmittelbar Wirkung in Richtung NO2-Reduktion haben (siehe Drs. 0513/2018).

Der Fokus der Maßnahmenvorschläge lag vor allem auf dem Märkischen Ring, da mit der Fertigstellung der Bahnhofshinterfahrung spätestens bis Ende 2019 und der Einrichtung einer Busspur in der Körnerstraße aller Voraussicht nach, der Stickstoffdioxid-Grenzwert am Graf-von-Galen-Ring zeitnah eingehalten werden kann.

Zur Entlastung des Märkischen Rings auf der Höhe des Finanzamtes wurden verschiedene Varianten zur Verkehrsentlastung geprüft, z.B. ein Abbiegeverbot für PKWs von Seiten der Heinitzstraße, Rathausstraße, Schürmannstraße und Mollstraße. Die Maßgabe war weiter, auch alternative Routen und Fragen zur Verkehrssicherheit zu klären, was die Verwaltung mit der Vorlage Holzmüllerstraße (0374/2018) getan hat, einschließlich einer Simulation der neuen Verkehrsströme und Immissionsbelastungen.

Obwohl dieses Szenario trotz aller nachzuvollziehenden Bedenken seitens der Verwaltung der Politik zur Vermeidung eines Dieselfahrverbots vorgeschlagen wurde, haben sich sowohl der Ausschuss für Umwelt, Stadtsauberkeit, Sicherheit und Mobilität sowie der Stadtentwicklungsausschuss konsequent gegen eine solche nicht nachhaltige Lösung zu Lasten des ÖPNV ausgesprochen, was anschließend der Rat am 17.5.2018 zur Kenntnis nahm. Über diese Entscheidung wurde die Bezirksregierung fristgerecht bis zum 29.05.2018 (nach Fristverlängerung) informiert.

Im Folgenden werden die wesentlichen Entscheidungsgründe nochmals zusammenfassend darlegt:

Graf-von-Galen-Ring

Nach Mitteilung des Hagener Straßenbahn AG (HAST) bedürfen die von der Bezirksregierung Arnsberg vorgeschlagenen Maßnahmen einer forcierten Umrüstung oder Nachrüstung der Busflotte der Hagener Straßenbahn sowohl einer genaueren Bewertung als auch eines entsprechenden Beschlusses des Aufsichtsrates. Eine abschließende Aussage ist zum jetzigen Zeitpunkt deshalb noch nicht möglich.

Die Hagener Straßenbahn hat bereits in den Vorjahren die Fahrzeugbeschaffung dahingehend forciert, dass eine schnellere Erreichung der jeweils fortschrittlichsten Standards bei der Abgasreinigung ermöglicht wurde.

Mit der Beschaffung von 10 Fahrzeugen mit dem Euro-VI-Standard in diesem Jahr (Lieferung ca. September 2018) wächst der Anteil von Euro VI auf über 37 % bezogen auf die Gesamtflotte. Neben 9 Hybridbussen werden sich dann nur noch Fahrzeuge mit dem Abgasstandard EEV in unserer Flotte befinden. Mit der Beschaffung 2019, die bereits jetzt kurz vor dem Vertragsabschluss steht, werden weitere 12 Fahrzeuge mit Euro-VI-Standard in die Fahrzeugflotte kommen. Der Anteil der Busse mit dem Euro-VI-Standard erhöht sich damit auf über 46 %.

– Darüber hinaus werden aktuell die Möglichkeiten zur Nachrüstung von vorhandenen EEV-Fahrzeugen mit Systemen zur Reduzierung des Ausstoßes von NOx geprüft. Nach den aktuellen Förderrichtlinien müssen diese Fahrzeuge aber über eine Restlaufzeit von mindestens 4 Jahren verfügen; auch wird nicht für alle Fabrikate eine solche Nachrüstung angeboten.

– Da die beschleunigte Beschaffung von Euro-VI-Fahrzeugen ein Beschluss des Aufsichtsrates der Hagener Straßenbahn erforderlich ist, wäre es für die Bewertung der Maßnahme wichtig, den aktuellen Beitrag des Busverkehrs zur NOx-Belastung am Standort Graf-von-Galen-Ring zu erfahren. Insbesondere die Auswirkungen der oben dargestellten Busbeschaffungen der Jahre 2018 und 2019 auf die Immissionssituation sollten dabei Berücksichtigung finden.

Märkischer Ring

– Zur Entlastung des Märkischen Rings auf der Höhe des Finanzamtes wurden insbesondere die Auswirkungen der „Öffnung der Holzmüllerstraße“ als mögliche Verkehrslenkungsmaßnahme untersucht. Erwartungsgemäß führt die prognostizierte Verkehrsentlastung um ca. 6.500 KFZ zu einer deutlichen Minderung der Stickstoffdioxidbelastung auf dem Märkischen Ring im Bereich des Finanzamtes. Zusammen mit der ebenfalls angedachten 30 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung könnte dies laut Gutachter sogar zu einer Einhaltung des Grenzwertes führen.

Gleichwohl bestehen aus verkehrsplanerischer Sicht erhebliche Bedenken, diese Maßnahme umzusetzen, da der Kreisel Badstraße die zusätzlichen Verkehrsströme durch die Einrichtung eines Einbahnstraßensystems Märkischer Ring („Finanzamtsschlucht“)/ Badstraße/ Holzmüllerstraße/ Rathausstraße nicht verkraftet. Hier würden die Verkehrsströme der beiden Linksabbieger vom Emilienplatz sowie der komplette Geradeausverkehr aus Fahrtrichtung Märkischer Ring („Weinberg“) auf die Holzmüllerstraße gerechnet werden müssen. Das kann der vorhandene Kreisel an der Badstraße unmöglich bewältigen.

Außerdem würde der Knotenpunkt Rathausstraße/ Märkischer Ring zusätzlich durch erhöhten Abbiegeverkehr mehr be- als entlastet. Auch hier wäre eine Überlastung zu verzeichnen.

Zusätzlich müsste der Einmündungspunkt „Potthofstraße/ Märkischer Ring“ völlig neu konzipiert werden, da heute ein Linksabbiegen nicht möglich ist. Das wäre ein neuer Eingriff in den Ablauf des Ringverkehrs, der sich auch negativ auswirken würde.

Auch für den ÖPNV würde durch ein Einbahnstraßensystem eine erhebliche Verschlechterung eintreten, da die Haltestellen „Rathaus an der Volme“ aufgegeben werden müssten bzw. eine Verlagerung der Haltestellen Potthofstraße an nicht mehr attraktiven Standorten vorgenommen werden müssten. Von daher kann diesem Vorschlag nicht weiter gefolgt werden.

Die vorgeschlagene LKW- Ausweichroute ist bereits so in der Verwaltung diskutiert worden. Hier ist aber noch keine abschließende Meinung gebildet worden.

Die Möglichkeit der Verknappung der Innenstadtparkplätze durch z.B. Verteuerung oder Wegfall von Parkplätzen, z.B. durch Beschilderung als Parkplätze ausschließlich für E-Fahrzeuge wird im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans „Nachhaltige und Emissionsfreie Mobilität für Hagen“ aufgenommen.

Nach Auffassung der Verwaltung setzt eine erfolgreiche, kurzfristig wirksame Luftreinhaltepolitik eine verbesserte Abgastechnik sowie die sukzessive Umstellung der Kraftfahrzeuge auf emissionsfreie Antriebe voraus. In erster Linie ist deshalb der Gesetzgeber und die Automobilindustrie gefordert. Die Bezirksregierung wurde gebeten, die vorgebrachte Anregung aufzugreifen und sich bei den entsprechenden Stellen des Landes dafür einzusetzen, dass die erforderlichen Rahmenbedingungen hierfür geschaffen werden.

Abschließend hat die Verwaltung in ihrem Schreiben darauf hingewiesen, dass die Stadt Hagen auch weiterhin unter den derzeitigen finanziellen Rahmenbedingungen mit ordnungsrechtlichen und planerischen Maßnahmen an der Umsetzung des Luftreinhalteplans Hagen 2017 konstruktiv mitwirken wird. In diesem Kontext hat sich die Stadt zwischenzeitlich auch am Förderaufruf der Bundesregierung zum „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ beteiligt, um vor Ort den Einstieg in die zwingend erforderliche Verkehrswende zu erreichen. Mit der Fertigstellung des Masterplans „Nachhaltige und Emissionsfreie Mobilität für Hagen“ bis voraussichtlich zum 31.7.2018 werden damit die planerischen und förderrechtlichen Grundlagen geschaffen.

Eine Reaktion bzw. Antwort der Bezirksregierung liegt bislang noch nicht vor. Insofern lässt sich im Augenblick nicht sagen, ob ein streckenbezogenes Dieselfahrverbot für den Märkischen Ring seitens der Bezirksregierung angeordnet wird. Sollte es dazu kommen, gelten keine Einschränkungen für neue

Dieselfahrzeuge mit der Euro 6 Norm (Euro 6b), die seit September 2015 zugelassen sind. Die Abgasnorm ist unter Punkt 14 im jeweiligen Fahrzeugschein aufgeführt.

Sollte die Bezirksregierung zu der Einschätzung gelangen, dass die Einführung eines streckenbezogenen Dieselfahrverbots unter Berücksichtigung der neuen Urteile des Bundesverwaltungsgerichts erforderlich ist, dürfte insoweit eine Änderung/ Fortschreibung des Luftreinhalteplans unumgänglich sein. Zwar wäre ein streckenbezogenes Dieselfahrverbot auch als planunabhängige Maßnahme in Betracht zu ziehen, wobei als Rechtsgrundlage die Bestimmung des § 45 Abs. 1 Nr. 3 StVO anzuwenden wäre. Es ist jedoch zu befürchten, dass damit eine Klage der DUH gegen die Bezirksregierung nicht verhindert werden könnte, denn die DUH wurde durch die Urteile des BVerwG vom 27.02.2018 in ihrer Auffassung bestärkt, dass Dieselfahrverbote jedenfalls dann im Luftreinhalteplan förmlich festzuschreiben sind, wenn sich dies als die einzige geeignete Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte erweist, wobei in jedem Fall der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt sein muss.

Die alleinige Anordnung von Tempobeschränkungen auf dem Märkischen Ring mit einem NO₂ - Reduktionspotential von ca. 1- 2 µg/m³ Luft wird in einer gesonderten Vorlage thematisiert werden.

IV.

Am Freitag, 08.06.2018, hat das Verwaltungsgericht Aachen über das Dieselfahrverbot verhandelt, welches Gegenstand der Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das Land NRW, vertreten durch die Bezirksregierung Köln, ist. Mit der Klage begeht die DUH die Verpflichtung der Bezirksregierung Köln, den für die Stadt Aachen geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die zur Einhaltung des Grenzwertes für Stickstoffdioxid erforderlichen Maßnahmen enthält.

Das Verwaltungsgericht Aachen hat zu diesem Urteil nach dem Termin folgende Pressemitteilung herausgegeben:

„Dieselfahrverbot für Aachen ab dem 1. Januar 2019 zu 98 % wahrscheinlich“

8. Juni 2018

Das Land Nordrhein-Westfalen ist mit soeben verkündetem Urteil der 6. Kammer verurteilt worden, den Luftreinhalteplan für Aachen so fortzuschreiben, dass dieser zum 1. Januar 2019 die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen

Einhaltung des Jahresmittelwerts für Stickstoffdioxid (NO_2) im Stadtgebiet ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) enthält. Dabei hat das Land die Rechtsauffassung des Gerichts zur Zulässigkeit und Verhältnismäßigkeit von Dieselfahrverboten zu beachten. Damit hat die Klage der Deutschen Umwelthilfe Erfolg.

Zur Begründung hat der Vorsitzende Richter Peter Roitzheim in der mündlichen Verhandlung ausgeführt:

Die Deutsche Umwelthilfe habe gegen das Land Nordrhein-Westfalen einen Anspruch auf Änderung des Luftreinhalteplans für die Stadt Aachen.

Der Grenzwert für Stickstoffdioxid (im Jahresmittel $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$), der seit dem 1. Januar 2010 zwingend einzuhalten sei, sei an drei Messstellen des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW und zudem an sieben Messstellen der Stadt teilweise deutlich überschritten. Die Maßnahmen des derzeitigen Luftreinhalteplans, mit denen die Einhaltung des Grenzwertes sichergestellt werden sollte (z. B. Ausweitung der Umweltzone, Nachrüstung der Busflotte, Förderung des ÖPNV), seien nicht ausreichend. Das folge bereits daraus, dass selbst bei konsequenter Verwirklichung aller im aktuellen Luftreinhalteplan festgelegten Maßnahmen die geforderte Einhaltung nicht vor dem Jahre 2025 zu erwarten sei. Das widerspreche den Vorgaben der maßgeblichen EU-Richtlinie. Sie fordere, dass der Zeitraum, in dem der Grenzwert nicht eingehalten werde, so kurz wie möglich sei. Auch das Bundesverwaltungsgericht habe in parallel gelagerten Fällen eine Einhaltung der Grenzwerte erst im Jahre 2020 bzw. 2024 nicht ausreichen lassen. Es gebe aber Maßnahmen, die in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden könnten und die eine schnellstmögliche Einhaltung des Grenzwertes für die Stickstoffdioxid gewährleisten würden. Abschließende belastbare Zahlen zu den Auswirkungen der einzelnen in Betracht kommenden Maßnahmen, zu denen auch ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge zählt, lägen aber noch nicht vor; diese seien in den nächsten Wochen zu erwarten.

Für die Stadt Aachen sei, wie das Ergebnis einer Studie des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW aus dem Jahre 2017 zeige, dass ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge mit hoher Wahrscheinlichkeit das einzige geeignete Mittel, um schnellstmöglich die hier erforderliche Reduzierung der Stickstoffdioxid-Werte im zweistelligen $\mu\text{g}/\text{m}^3$ -Bereich zu erzielen. Andere Maßnahmen kämen auch in Betracht; das Gericht könne sich aber nicht vorstellen, welche das sein sollten. Das beklagte Land NRW und die Stadt Aachen müssten sich daher mit hoher Wahrscheinlichkeit auf ein Dieselfahrverbot ab dem 1. Januar 2019 einstellen und ein solches konkret vorbereiten. Dabei sei – aus Gründen der Verhältnismäßigkeit – auch zu prüfen, ob streckenbezogene Fahrverbote ausreichen würden oder ob Verbote für ganze Zonen erforderlich wären. Dies müsse durch Gutachter geklärt werden und sei nicht Aufgabe des Gerichts. Für ein Zonenfahrverbot sei auch zu erwägen, ob eine phasenweise Einführung geboten sei (z. B. erst Geltung für ältere

Fahrzeuge bis zur Abgasnorm Euro 4, später auch für die neueren Euro-5-Fahrzeuge) und ob bestimmte Ausnahmen zu machen seien (etwa für Anwohner oder Handwerker).

Gegen das Urteil können das Land Nordrhein-Westfalen und die Stadt Aachen Berufung einlegen, über die das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster entscheidet.

Aktenzeichen 6 K 2211/15“.

Das Urteil stößt als erste verwaltungsgerichtliche Entscheidung nach den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts iS Düsseldorf und Stuttgart vom 27.02.2018 auf bundesweites Interesse. Die Medien haben am 09.06.2018 ausführlich von dem Verfahrensausgang vor dem VG Aachen berichtet.

Die Verwaltung wird dieses Urteil, sobald die schriftlichen Urteilsgründe vorliegen, näher analysieren und sich mit der Bezirksregierung Arnsberg darüber ins Benehmen setzen, ob und ggf. welche Folgen sich aus dem Urteil für den Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Hagen ergeben.

Inklusion von Menschen mit Behinderung

Belange von Menschen mit Behinderung

(Bitte ankreuzen und Teile, die nicht benötigt werden löschen.)

sind nicht betroffen

gez.

(Erik O. Schulz, Oberbürgermeister)

gez.

(Margarita Kaufmann, Beigeordnete)

Verfügung / Unterschriften

Veröffentlichung

Ja

Nein, gesperrt bis einschließlich _____

Oberbürgermeister

Gesehen:

**Erster Beigeordneter
und Stadtkämmerer**

Stadtsyndikus

**Beigeordnete/r
Die Betriebsleitung
Gegenzeichen:**

Amt/Eigenbetrieb:

Beschlussausfertigungen sind zu übersenden an:

Amt/Eigenbetrieb: _____ **Anzahl:** _____

