



Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW - 40190 Düsseldorf

Landtagspräsident
Nordrhein-Westfalen
Herr André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf

Ursula Heinen-Esser

18. Juni 2018

Seite 1 von 1

Aktenzeichen
V-3-1121.1

Bearbeitung: Dr. Termath
Sylke.termath@mulnv.nrw.de
Telefon 0211 4566-746
Telefax 0211 4566-388
poststelle@mulnv.nrw.de

60-fach

Zur Einschätzung der Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 zum Luftreinhalteplan Düsseldorf - Weiteres Vorgehen

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

hiermit übersende ich Ihnen einen Bericht zu Fragen nach der Einschätzung der Urteilsbegründung zum Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 27. Februar 2018 und dem weiteren Vorgehen der Landesregierung mit der Bitte um Weiterleitung an die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz.

Mit freundlichen Grüßen

Ursula Heinen-Esser



Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Schwannstr. 3
40476 Düsseldorf
Telefon 0211 4566-0
Telefax 0211 4566-388
poststelle@mulnv.nrw.de
www.umwelt.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
Rheinbahn Linien U78 und U79
Haltestelle Kennedydamm oder
Buslinie 721 (Flughafen) und 722
(Messe) Haltestelle Frankenplatz



**Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft,
Natur- und Verbraucherschutz**

**Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und
Verbraucherschutz des Landtags Nordrhein-Westfalen
am 20. Juni 2018**

Schriftlicher Bericht

**Zur Einschätzung der Urteilsbegründung des Bundesverwal-
tungsgerichts vom 27. Februar 2018 zum „Diesel-Urteil“**

Die Landesregierung hat die schriftlichen Urteilsgründe des Bundesverwaltungsgerichtsurteils von 27. Februar 2018 ausgewertet und zeitgleich übersandt.

Zu den vier Fragen im Einzelnen:

- 1. Mit welcher Maßgabe will das zuständige Umweltministerium auf der Grundlage der schriftlichen Urteilsbegründung des OVG Leipzigs nun mehr auf die zuständigen Bezirksregierungen zur Fortschreibung der Luftreinhaltepläne mit einer Maßnahme zugehen?**

Das Landesumweltministerium stellt im Rahmen von Dienstbesprechungen den einheitlichen Vollzug der Vorgaben zur Luftreinhalteplanung sicher mit dem Ziel der zügigen Einhaltung der Grenzwerte, die Vorgaben des Bundesverwaltungsgerichts finden dabei Berücksichtigung.

- 2. Wie schätzt die Landesregierung auf der Grundlage der rechtlichen Urteilsbegründung die rechtliche Zulässigkeit von Dieselfahrverboten in Nordrhein-Westfalen ein?**

Diese Frage ist mit der zeitgleich übersandten LT-Vorlage beantwortet.

- 3. Wird das Verkehrsministerium auf der Grundlage der rechtlichen Urteilsbegründung nunmehr die nach Straßenverkehrsordnung notwendige Genehmigung für entsprechende Beschilderung erteilen?**

Zur Frage, ob das Verkehrsministerium auf der Grundlage der rechtlichen Urteilsbegründung nunmehr die nach Straßenverkehrsordnung notwendige Genehmigung für entsprechende Beschilderung erteilt, ist zu sagen:

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) führt in der schriftlichen Begründung des Urteils vom 27.02.2018 aus, dass die derzeit geltenden Regelungen des Bundes-Immissionsschutzrechtes für sich genommen derartige Verkehrsverbote - also für einzelne Antriebsarten - nicht zulassen. Ihre Zulässigkeit ergebe sich aber unter Berücksichtigung des Unionsrechts. Durch die Entscheidung des Gerichts steht fest, dass ein Verkehrsverbot für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren nicht an straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften scheitern würde, sofern es sich in Abwägung der Verhältnismäßigkeit als geboten erweisen sollte. Das Gericht führt aus, dass in einem solchen Fall auf das Zeichen 251 StVO (Verbot für Kraftwagen) oder auf die Zeichen 270.1 und 270.2 (Beginn und Ende einer Verkehrsverbotszone) zurückgegriffen werden könne.

Das BVerwG stellt weiter fest, dass zur Kenntlichmachung, auf welche Kraftfahrzeuge das in Betracht zu ziehende Verkehrsverbot beschränkt ist, die Straßenverkehrsordnung ein geeignetes Zusatzzeichen nicht zur Verfügung stelle. Der

Katalog der Zusatzzeichen nach der Straßenverkehrsordnung ist gemäß Urteil jedoch nicht abschließend und kann um geeignete Zusatzzeichen ergänzt werden. Zusatzzeichen, die in der StVO oder im Katalog der Verkehrszeichen nicht enthalten sind, bedürften der Zustimmung der zuständigen Obersten Landesverkehrsbehörde. Im Urteil heißt es weiter: "In Anbetracht der bestehenden Schwierigkeit, für die Antriebsart Diesel bzw. für die verschiedenen Euro-Abgasnorm-Stufen allgemein verständliche Sinnbilder zu entwickeln, dürfte einem textlichen Zusatzzeichen zum Zeichen 251, das das Verbot auf (bestimmte) Dieselfahrzeuge beschränkt, nichts entgegenstehen. Ausnahmeregelungen in Einzelfällen oder gegenüber einem bestimmten Personenkreis zu solchen Diesel-Fahrverboten bedürfen keiner Bekanntgabe durch ein Verkehrszeichen.

Sofern daher das Abwägungsverfahren zur Aufstellung eines Luftreinhalteplans ein Fahrverbot für (bestimmte) Kraftfahrzeuge mit Diesel-Antrieb für unvermeidbar halten sollte, würde die hierfür erforderliche Beschilderung entsprechend der BVerwG-Entscheidung in Form eines schriftlichen Zusatzzeichens entsprechend der Festlegungen des Luftreinhalteplans durch das Ministerium für Verkehr als Oberste Straßenverkehrsbehörde des Landes Nordrhein-Westfalen genehmigt.

4. Welche Maßnahmen will die Landesregierung darüber hinaus ergreifen, um die Kommunen – so wie im Urteil gefordert – schnellstmöglich bei der Einhaltung der Stickoxidgrenzwerte zu unterstützen?

Die Landesregierung hält eine Reihe von Unterstützungsmöglichkeiten für die Kommunen zur schnellstmöglichen Einhaltung des NO₂-Grenzwertes bereit. Hervorzuheben ist der Förderwettbewerb „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ mit dem besonderen Förderbereich „Emissionsfreie Innenstadt“. Ein Gutachtergremium hat bisher vier tragfähige Konzepte, die bis Mitte 2022 umzusetzen sind, ausgewählt. Die Umsetzungskonzepte kommen aus Aachen (15 Mio. EURO), Bielefeld (15,5 Mio. EURO), Bonn (10 Mio. EURO) und Dortmund (10,5 Mio. EURO). Am 28. Juni 2018 endet der 2. Call des Aufrufs. Bis zu vier weitere Modellkommunen könnten dann die Gelegenheit bekommen, Maßnahmen im Rahmen der „Emissionsfreien Innenstadt“ umzusetzen.

Weitere Unterstützungsmöglichkeiten sind:

- Für den Ausbau des Radwegenetzes werden Radwege an Landesstraßen finanziert, den Gemeinden und Gemeindeverbände Mittel für Vorhaben der Nahmobilität zur Verfügung gestellt und Radschnellwege in der Baulast des Landes gebaut. Beim Radwegebau an bestehenden Landesstraßen wurde der Haushaltsansatz in 2017 von 9,4 Mio. € für das Jahr 2018 um 3,0 Mio. € auf 12,4 Mio. € angehoben.

- Für kommunale Vorhaben der Nahmobilität werden im Jahr 2018 16,1 Mio. € zur Verfügung gestellt; die Mittel für Planung und Bau von Radschnellverbindungen des Landes werden um 3,0 Mio. € auf nun 7,0 Mio. € aufgestockt.
- Die Landesregierung hat das „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ eingerichtet, das bei der Einführung des kommunalen Mobilitätsmanagements unterstützt. Kernelement ist eine Prozessberatung und -begleitung in den Kommunen durch vier Koordinierungsstellen. Unter anderem ist der Ausbau der Beratung zum betrieblichen Mobilitätsmanagement ein wichtiges Anliegen, das die Einbindung von Unternehmen sicherstellt. Zur Verstärkung der Arbeit des „Zukunftsnetz Mobilität NRW“ hat die Landesregierung einen neuen Haushaltstitel zur Förderung vernetzter Mobilitätsangebote und dem Aufbau des kommunalen Mobilitätsmanagements eingerichtet.
- Die Landesregierung stellt 10 Mio. Euro für die Entwicklung neuer verkehrsmittelübergreifender Mobilitätsangebote zur Verfügung. Dies betrifft in erster Linie die Errichtung von Mobilstationen als Verknüpfungspunkte verschiedener Verkehrsmittel, die aktuell in vielen Kommunen geplant werden. Ein entsprechendes Förderprogramm wird bis zum Herbst 2018 aufgestellt.
- Die Landesregierung hat ein „Sofortprogramm Elektromobilität“ aufgelegt. Unternehmen und Private können hierdurch Unterstützung für den Aufbau von Ladeinfrastrukturen erhalten. Darüber hinaus erhalten Kommunen Unterstützung für die Anschaffung von Elektrofahrzeugen.