



vertraulich

Landeshauptstadt Dresden
Der Oberbürgermeister

Fraktion DIE LINKE.
im Stadtrat der Landeshauptstadt Dresden
Herrn Stadtrat
Andreas Naumann

GZ: (OB) 86.22-60-
0299/14934#16
30183/18

Datum: 4. MAI 2018

Diesel
AF2364/18

Sehr geehrter Herr Stadtrat Naumann

Ihre oben genannte Anfrage beantworte ich wie folgt:

„Wie geht die Stadt Dresden mit dem sogenannten ‚Dieselurteil‘ um?“

Die Landeshauptstadt ist von dem Dieselurteil nicht direkt betroffen. Es sind zwei Urteile, die sich an die Bundesländer Nordrhein-Westfalen für Düsseldorf und Baden-Württemberg für Stuttgart richten. Dabei stellt das Bundesverwaltungsgericht doch recht hohe Hürden für Dieselsperungen auf.

Die „Plakettenregelung“ und die STVO können nur dann unbeachtet bleiben, wenn sich ein Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge als einzige geeignete Maßnahme erweist, die Grenzwerteinhalten schneller zu erreichen (siehe Pressemitteilung Nr. 9/2018 vom 27. Februar 2018 des Bundesverwaltungsgerichtes). Für eine verbindliche Auslegung des Urteils muss die Veröffentlichung der Begründung abgewartet werden.

In Dresden könnten damit Dieselsperungen auf Basis dieses Urteils nicht eingeführt werden. Die Luftqualität ist in Dresden wesentlich besser als in den vom Urteil direkt betroffenen Städten. 2017 wurden erstmals alle Grenzwerte an allen Messstationen in Dresden eingehalten. Für die wenigen noch verbleibenden Straßenabschnitte mit Grenzwertüberschreitungen arbeitet die Stadtverwaltung an einem Luftreinhalteplan, der ohne Dieselsperungen auskommt. Die Öffentlichkeitsbeteiligung und die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sind abgeschlossen. Der daraufhin überarbeitete Entwurf geht zeitnah in den Geschäftsbereichsumlauf.

„Welche Maßnahmen plant die Stadt zur Umsetzung des Dieselurteils?“

Die Stadtverwaltung muss das Urteil nur insoweit heranziehen, als dass der Einhaltung von Grenzwerten für Luftschadstoffe eine sehr hohe Priorität beizumessen ist, diese ist bei Planungen immer zu beachten.

„Hat das Urteil Einfluss auf den Fahrzeugpark der Stadt?“

Das Urteil hat keine unmittelbaren Auswirkungen auf den Fahrzeugpark der Landeshauptstadt Dresden. Die Landeshauptstadt Dresden ist bestrebt, ihren Fahrzeugpark stetig emissionsärmer zu organisieren. Durch den Green City Plan sollen solche Maßnahmen auch gefördert werden (siehe auch mAF0312/18).

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dirk Hilbert', with a large, stylized initial 'D'.

Dirk Hilbert

Anlage



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 (NO₂) 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 NO₂ in Höhe von 40 µg/m³ und des Stundengrenzwertes für NO₂ von 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 Luftreinhalteplänen enthaltene geeignete Maßnahmen den Zeitraum einer Überschreitung der seit 1. Januar 2010 geltenden Grenzwerte für NO₂ so kurz wie möglich zu halten.

Entgegen der Annahmen der Verwaltungsgerichte lässt das Bundesrecht zonen- wie streckenbezogene Verkehrsverbote speziell für Diesel-Kraftfahrzeuge jedoch nicht zu. Nach der bundesrechtlichen Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung („Plakettenregelung“) ist der Erlass von Verkehrsverboten, die an das Emissionsverhalten von Kraftfahrzeugen anknüpfen, bei der Luftreinhalteplanung vielmehr nur nach deren Maßgaben möglich (rote, gelbe und grüne Plakette).

Mit Blick auf die unionsrechtliche Verpflichtung zur schnellstmöglichen Einhaltung der NO₂-Grenzwerte ergibt sich jedoch aus der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union, dass nationales Recht, dessen unionsrechtskonforme Auslegung nicht möglich ist, unangewendet bleiben muss, wenn dies für die volle Wirksamkeit des Unionsrechts erforderlich ist. Deshalb bleiben die „Plakettenregelung“ sowie die StVO, soweit diese der Verpflichtung zur Grenzwerteinhaltung entgegenstehen, unangewendet, wenn ein Verkehrsverbot für Diesel-Kraftfahrzeuge sich als die einzig geeignete Maßnahme erweist, den Zeitraum einer Nichteinhaltung der NO₂-Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten.

Hinsichtlich des Luftreinhalteplans Stuttgart hat das Verwaltungsgericht in tatsächlicher Hinsicht festgestellt, dass lediglich ein 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 eine geeignete Luftreinhaltemaßnahme darstellt.

Bei Erlass dieser Maßnahme wird jedoch - wie bei allen in einen Luftreinhalteplan aufgenommenen Maßnahmen - sicherzustellen sein, dass der auch im Unionsrecht verankerte Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Insoweit ist hinsichtlich der Umweltzone Stuttgart eine phasenweise Einführung von Verkehrsverboten, die in einer ersten Stufe nur ältere Fahrzeuge (etwa bis zur Abgasnorm Euro 4) betrifft, zu prüfen. Zur Herstellung der Verhältnismäßigkeit dürfen Euro-5-Fahrzeuge jedenfalls nicht vor dem 1. September 2019 (mithin also vier Jahre nach Einführung der Abgasnorm Euro 6) mit Verkehrsverboten belegt werden. Darüber hinaus bedarf es hinreichender Ausnahmen, z.B. für Handwerker oder bestimmte Anwohnergruppen.

Hinsichtlich des Luftreinhalteplans Düsseldorf hat das Verwaltungsgericht festgestellt, dass Maßnahmen zur Begrenzung der von Dieselfahrzeugen ausgehenden Emissionen nicht ernsthaft in den Blick genommen worden sind. Dies wird der Beklagte nachzuholen haben. Ergibt sich bei der Prüfung, dass sich Verkehrsverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge als die einzig geeigneten Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung überschrittener NO₂-Grenzwerte darstellen, sind diese - unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit - in Betracht zu ziehen.

Die StVO ermöglicht die Beschilderung sowohl zentraler 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 -