



Postfach 51 06 20
50942 Köln

Lindenallee 13 - 17
50968 Köln

01.03.2010/nj

Telefon +49 221 3771-0

Durchwahl 3771-282

Telefax +49 221 3771-180

E-Mail

folkert.kiepe@staedtetag.de

Bearbeitet von

Folkert Kiepe

Aktenzeichen

66.71.10

Umdruck-Nr.

H 5191

An die

a) Mitglieder und ständigen Gäste
des Bau- und Verkehrsausschusses

b) Mitglieder der Fachkommission "Verkehrsplanung"

c) Mitglieder der Fachkommission
"Großstädtischer Straßenverkehrsbehörden"

des Deutschen Städtetages

d) Mitglieder und ständigen Gäste
des Bau- und Verkehrsausschusses
des Städtetages Nordrhein-Westfalen

Umweltzonen in den Städten

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie Sie wissen, beschäftigen sich die deutschen Verwaltungsgerichte bereits seit rund vier Jahren mit der Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinie in den Städten. Ein aktueller Beschluss des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 8.12.2009 (Az. 11 S 50.09) bestätigt die Rechtmäßigkeit der Berliner Umweltzone. Die Umweltzone in Hannover ist durch das Urteil des Verwaltungsgerichts Hannover vom 21.4.2009 (Az.: 4A5211/08) ebenfalls bestätigt worden. Nach diesem Urteil sind Fahrverbote geeignet und erforderlich, um die Stickstoffdioxidbelastung der Luft in der Umweltzone Hannovers zu senken. Eine weitere Verstärkung des Verkehrsflusses allein durch eine koordinierte Schaltung der Lichtsignalanlagen reiche hierfür nicht aus. Auch der Europäische Gerichtshof hat in seinem Urteil vom 25.7.2008 zu einem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 29.3.2007 entschieden, dass ein subjektives Recht auf Erstellung eines Aktionsplans für natürliche oder juristische Personen, die unmittelbar von der Gefahr einer Überschreitung der Grenzwerte oder der Alarmschwellen betroffen sind, bei den zuständigen Behörden besteht. Allerdings obliege den Mitgliedstaaten nur die Verpflichtung, „im Rahmen eines solchen Aktionsplans und kurzfristig Maßnahmen zu ergreifen, die geeignet sind, die Gefahr einer Überschreitung der Grenzwerte oder der Alarmschwellen unter Berücksichtigung der tatsächlichen Umstände und aller betroffenen Interessen auf ein Minimum zu verringern und schrittweise zu einem Stand unterhalb dieser Werte oder Schwellen zurückzukehren“. Dieses Urteil belässt den Städten einen hinreichenden Ermessensspielraum zur Umsetzung der europäischen und nationalen Vorgaben und ist vor diesem Hintergrund ausdrücklich zu begrüßen. Die deutschen Verwaltungsgerichte sowie der Europäische Gerichtshof bestätigen die Erfahrungen der nordrhein-westfälischen Städte. Sie zeigen, dass eine erfolgreiche Umsetzung der EU-Luftqualitätsrichtlinie in der kommunalen Praxis nur dann gelingen kann, wenn neben den vorrangi-

Straße des 17. Juni 112, D-10623 Berlin; Postfach 12 03 15, D-10593 Berlin · Telefon +49 30 37711-0 Telefax +49 30 37711-999
Avenue des Nerviens 8 - 31, B-1040 Bruxelles · Telefon +32 2 74016-20 Telefax +32 2 74016-21

Lindenallee 13 - 17, D-50968 Köln · Postfach 51 06 20, D-50942 Köln · Telefon +49 221 3771-0 Telefax +49 221 3771-128

Bankverbindung: Sparkasse KölnBonn Konto 30 202 154 (BLZ 370 501 96) · Internet: <http://www.staedtetag.de>

gen quellenbezogenen spezifischen Emissionsminderungen am Fahrzeug selbst lediglich zusätzlich sowohl planerische als auch ordnungsrechtliche Maßnahmen zur Minderung der Schadstoffbelastungen ergriffen werden müssen. Hierzu gehören neben der Einrichtung von Umweltzonen weitere Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), zur wirkungsvollen Unterstützung des Radverkehrs und zur besseren Bewältigung des straßengebundenen Lkw-Verkehrs in den Städten. Der Deutsche Städtetag hatte bereits im Jahr 2006 in seiner aktualisierten Arbeitshilfe „Reduzierung verkehrsbedingter Schadstoffbelastungen in den Städten“ darauf hingewiesen, dass einzelnen Maßnahmen kein Allheilmittel zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten darstellen, sondern nur durch das Zusammenwirken der verschiedenen Instrumente positive Auswirkungen zu erwarten sind.

Nach Auswertung der Erfahrungsberichte aus den Mitgliedstädten lässt sich folgendes **Zwischenfazit** ziehen:

- Der Handlungsbedarf aufgrund der Schadstoffbelastungen durch PM₁₀ und Stickoxide ist nach wie vor sehr groß. Insbesondere in den Ballungsräumen werden die Grenzwerte nach der EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie für beide Schadstoffarten vielfach überschritten.
 - Die Einführung von Umweltzonen ist kein Allheilmittel. Da zurzeit aber keine vernünftigen Alternativen vorliegen, stellt sie einen sinnvollen Ansatz dar, um die Luftschadstoffbelastungen in den Städten mittelfristig zu senken.
 - Neben der Einführung von Umweltzonen sind zusätzliche Maßnahmen planerischer und ordnungsrechtlicher Art erforderlich.
 - Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffbelastungen können nur dann erfolgreich sein, wenn sie flächendeckend geplant und durchgeführt werden. Die Ausweisung einzelner Straßenabschnitte als Umweltzone ist demzufolge nicht zielführend.
 - Die bisherige Strategie einer umweltorientierten kommunalen Verkehrsplanung – insbesondere die Bündelung der Verkehre auf dem Hauptverkehrsstraßennetz – darf nicht aufgegeben werden. Anderenfalls wäre mit Verdrängungseffekten in das untergeordnete Straßennetz und somit einer Verlagerung der Probleme in die Wohngebiete zu rechnen.
 - Die ständig wachsenden Verkehrsmengen durch Pkw- und Lkw-Verkehre verursachen insbesondere in den Ballungsräumen erhebliche Luftschadstoffbelastungen. Sie wirken sich nachteilig auf die Gesundheit der betroffenen Bürgerinnen und Bürger aus und gefährden die Städte als Wohnstandorte. Die kommunalen Bemühungen, die Verkehrsemissionen mit stadtplanerischen, verkehrsplanerischen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen zu verringern, stoßen an ihre Grenzen. Deshalb ist es dringend erforderlich, zur Verbesserung der Luftqualität in den Städten endlich mit Vorrang Maßnahmen an der Quelle zu ergreifen.
 - Zügig und vor allem zeitgleich mit den Vorgaben aus der EU-Luftqualitätsrichtlinie müssen verschärfte Abgasstandards für Neuwagen und für den Pkw/Lkw-Bestand eingeführt werden. Neue europäische Abgasstandards wurden zwar für alle Fahrzeugarten inzwischen beschlossen. Eine durchgreifende Minderung insbesondere der Stickoxidemissionen wird jedoch erst mit der Einführung der Euro 6-Norm eintreten, die aber erst ab 2013 verbindlich wird und deshalb für die Einhaltung der Grenzwerte für die Luftqualität – auch bei Inanspruchnahme einer bis 2015 verlängerten Einhaltungsfrist – zu spät kommt. Bund und Länder sind daher aufgefordert, Anreize für die Nachrüstung von Lkw mit Filtersystemen zu schaffen bzw. zu verbessern, die sowohl den Partikel- als auch den Stickoxidausstoß bestehender Fahrzeuge
-

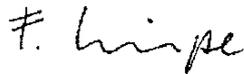
reduzieren. Auch dazu bedarf es eines bundesweiten Konzepts, um eine schnelle und flächendeckende Markteinführung solcher Filtersysteme zu ermöglichen.

- Bund und Länder müssen sich an der Finanzierung der Maßnahmen aus den Luftreinhalteplänen beteiligen. Bisher wurden diese Pläne überwiegend von den zuständigen Landesbehörden erarbeitet. Die Finanzierung der Maßnahmenpakete bleibt jedoch allein den Städten überlassen. Dies ist angesichts der Finanzsituation der Städte nicht weiter hinnehmbar. Die vorgesehenen dramatischen Maßnahmen müssen deshalb vom Bund und den Ländern mitfinanziert werden. Nur so können die Grenzwerte nach der EU-Luftqualitätsrichtlinie sowohl für Feinstaub als auch für Stickstoffdioxid mittelfristig eingehalten werden. In diesem Zusammenhang würde die Ausweitung der Lkw-Maut auf alle Straßenkategorien – auch auf Kommunalstraßen – neben der Verhinderung von Verkehrsverlagerungen von den Autobahnen auf das städtische Verkehrsnetz auch die entsprechenden finanziellen Möglichkeiten schaffen.

Vor diesem Hintergrund hat der Hauptausschuss des DST in seiner 197. Sitzung am 24.02.2010 den anliegenden Beschluss gefasst, in dem noch einmal mit Nachdruck Maßnahmen an der "Quelle", also verschärfte Abgas- und Lärmstandards gefordert werden. Außerdem hat der Hauptausschuss die bereits mehrfach vom Präsidium des Deutschen Städtetages erhobene Forderung bekräftigt, die Lkw-Maut auf alle Straßenklassen auszudehnen und diese Abgabe anteilmäßig auch den kommunalen Gebietskörperschaften zur Sanicrung und Bestandspflege der Kommunalstraßen zuzuweisen.

Die Hauptgeschäftsstelle wird diese Forderung in die anstehenden Gespräche mit dem BVMB einbeziehen.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung



Folkert Kiepe

Anlage
Beschluss des Hauptausschusses vom 24.02.2010



Postfach 51 06 20
50942 Köln

Lindenallee 13 - 17
50968 Köln

24.02.2010

Aktenzeichen

66.71.10 D
70.16.33 D

Umweltzonen in den Städten - Sachstandsbericht

(Beschluss des Hauptausschusses des Deutschen Städtetages vom 24.02.2010 – 197. Sitzung)

1. Die kommunalen Bemühungen, die Verkehrsemissionen mit stadtplanerischen, verkehrsplanerischen und ordnungsrechtlichen Maßnahmen zu verringern, stoßen an ihre Grenzen. Unabhängig davon, dass etliche Schadstoffeinträge aus anderen, z. T. nicht lokalen, Quellen als den Straßenverkehr stammen, stehen die Städte bei den Vorgaben der EU-Luftqualitätsrichtlinie vor einem Dilemma: Auf der einen Seite sind sie verpflichtet, für saubere Luft für ihre Bürgerinnen und Bürger zu sorgen. Auf der anderen Seite fehlen ihnen aber wirksame Instrumente, die vor allem in technischen Maßnahmen an der Quelle bestehen. Der Hauptausschuss des Deutschen Städtetages fordert die EU-Kommission daher auf, die Vorgaben aus der EU-Luftqualitätsrichtlinie und die Einführung verschärfter Abgasstandards für Neuwagen zu harmonisieren und auch für den Pkw- und Lkw-Bestand einzuführen. Zwar wurden inzwischen für alle Fahrzeugarten neue europäische Abgasstandards beschlossen. Eine durchgreifende Minderung, insbesondere der Stickoxidemissionen, wird jedoch erst mit der Einführung der EURO 6-Norm eintreten, die aber erst 2013 verbindlich wird und deshalb für die Einhaltung der Grenzwerte für die Luftqualität – auch bei Inanspruchnahme einer bis 2015 verlängerten Einhaltungsfrist – zu spät kommt.
2. Der Hauptausschuss fordert darüber hinaus die Bundesregierung auf, kurzfristig den Einsatz von Filtern für Pkw und Lkw zur Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid durch den Bund anzuordnen. Zudem sollte ein bundesweites Förderprogramm für die Einführung abgasarmer leichter Lkw aufgelegt werden. Gleichzeitig müssen die Anreize für die Nachrüstung von Lkw mit Filtersystemen geschaffen oder verbessert werden, die sowohl den Partikel- als auch den Stickoxidausstoß bestehender Fahrzeuge reduzieren. Auch dazu bedarf es eines bundesweiten Konzeptes, um eine schnelle und flächendeckende Markteinführung solcher Filtersysteme zu ermöglichen.

3. Außerdem hält es der Hauptausschuss angesichts der dramatischen Finanzsituation in den Städten für unabdingbar, dass Bund und Länder zur Umsetzung der Luftreinhaltepläne den Städten eine zusätzliche finanzielle Unterstützung gewähren.
 4. Vor dem Hintergrund der aktuellen Entscheidungen deutscher Verwaltungsgerichte, die die rechtliche Zulässigkeit und die Wirksamkeit von Umweltzonen in den Städten bestätigen, hält es der Hauptausschuss des Deutschen Städtetages für erforderlich, zur Verbesserung der Luftqualität die Umweltzonen weiter als Instrument zu nutzen. Die ständig wachsenden Verkehrsmengen durch Pkw- und Lkw-Verkehre verursachen nach wie vor erhebliche Luftschadstoffbelastungen in den Städten. Sie wirken sich nachteilig auf die Gesundheit der betroffenen Bürgerinnen und Bürger aus und gefährden die Städte als Wohnstandorte.
 5. In diesem Zusammenhang bekräftigt der Hauptausschuss die Forderung des Deutschen Städtetages, die Lkw-Maut nicht nur für die Bundesautobahnen, sondern für die Nutzung aller Straßenkategorien – auch der Kommunalstraßen – zu erheben. Damit würden unerwünschte Verkehrsverlagerungen auf das städtische Verkehrsnetz vermieden. Zugleich könnten die Einnahmen aus dieser Abgabe zur Sanierung und Bestandspflege der Verkehrswege aller Kategorien eingesetzt werden; sie müssten deshalb allen Baulasträgern – auch den kommunalen – zur Verfügung gestellt werden.
-