



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Christian Magerl, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Jürgen Mistol, Gisela Sengl, Markus Ganserer, Thomas Mütze, Dr. Martin Runge, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Streckenbezogene und befristete Fahrverbote in die Aktionspläne zur Luftreinhaltung aufnehmen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, den Vorgaben des Verwaltungsgerichts München Folge zu leisten und für die Aktionspläne zur Luftreinhaltung schnell wirksame Maßnahmen aufzulegen.

Dabei sind auch befristete streckenspezifische Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge mit aufzunehmen, die insbesondere bei Wetterlagen, die hohe Stickstoffdioxid-Stunden-Mittelwerte erwarten lassen, in Kraft treten. Damit lässt sich der Jahresmittelwert der Stickoxide, der für die Nichteinhaltung der Luftreinhalteterichtlinie ausschlaggebend ist, am wirkungsvollsten senken.

An Straßenabschnitten, die den Stickstoffdioxid-Jahresgrenzwert nur knapp überschreiten, sind Geschwindigkeitsbegrenzungen auf 30 km/h zu prüfen.

Weiterhin soll sich die Staatsregierung dafür einsetzen, dass

- ein Nachrüstprogramm für alle Euro 5/V leichte Nutzfahrzeuge (Liefer- und Handwerkerfahrzeuge) auf aktuelle Euro 6/VI SCR-Technologie aufgelegt wird;
- die Hardware-Nachrüstung mit Harnstoff-betriebener SCR Abgasreinigungsanlage bei allen Euro 5 + 6-Diesel-Fahrzeugen durch und auf Kosten der Hersteller eingefordert wird. Dabei ist sicherzustellen, dass der Euro 6-Grenzwert für NOx von 80 mg/km auf der Straße (RDE) bis -15 Grad Celsius eingehalten wird.

Begründung:

Solange die Grenzwerte nicht auf anderem Wege eingehalten werden können, sind nach dem Urteil des Verwaltungsgerichts (VG) Düsseldorf vom 13.09.2016 bei der Fortschreibung eines Luftreinhaltungsplans eine aktuelle Bestandsaufnahme und Prüfung auch einschneidender Maßnahmen in Bezug auf Dieselfahrzeuge vorzunehmen, die deren hohen Verursachungsanteil hinreichend Rechnung tragen (VG Düsseldorf, a. a. O., Rn. 43). Erforderlich ist somit eine differenzierte Auseinandersetzung mit der besonderen Problematik von Dieselfahrzeugen, die überproportional an der Überschreitung des NO₂-Grenzwerts beteiligt sind.

Nach Auffassung des VG Düsseldorf bestehen keine durchgreifenden rechtlichen Bedenken, ein Durchfahrtsverbot mit dem Zeichen 251 aus der Anlage 2 zu § 41 Abs. 1 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) (Verbot für Kraftwagen) mit einem entsprechenden – auf (bestimmte) Dieselfahrzeuge bezogenen – Zusatzzeichen umzusetzen. Ein solches Zusatzzeichen könne auf Landesebene durch die zuständige oberste Landesbehörde eingeführt werden. Es sei Aufgabe des Landes, etwaige – aus Gründen der Verhältnismäßigkeit (§ 47 Abs. 4 S. 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – BImSchG) gebotene – Beschränkungen auf bestimmte Dieselfahrzeuge (mit schlechterem Emissionsverhalten) durch eine allgemein verständliche und widerspruchsfreie Formulierung zum Ausdruck zu bringen.

Ausnahmen von den Verkehrsverboten könnten insbesondere auf § 1 Abs. 2 der 35. Bundes-Immissionsschutzverordnung (BImSchV) gestützt werden. Danach kann die zuständige Behörde Ausnahmen von Verkehrsverboten zulassen, soweit dies im öffentlichen Interesse liegt, insbesondere wenn dies zur Versorgung der Bevölkerung mit lebensnotwendigen Gütern und Dienstleistungen notwendig ist, oder überwiegende und unaufschiebbare Interessen Einzelner dies erfordern, insbesondere wenn Fertigungs- und Produktionsprozesse auf andere Weise nicht aufrechterhalten werden können (VG Düsseldorf, a. a. O., Rn. 52 ff.). Das VG Düsseldorf weist weiter darauf hin, dass Maßnahmen zur Entlastung einer Straße, die Verlagerungseffekte mit sich bringen, keinesfalls dazu führen dürfen, dass der Grenzwert an anderer Stelle noch weiter als bisher überschritten wird (VG Düsseldorf, a. a. o., Rn. 59 ff.).

Das Düsseldorfer Urteil weist also den Weg für einen wirksamen Aktionsplan.

Falls das Bundesverwaltungsgericht dem Düsseldorfer Urteil nicht zustimmt sind kreative Lösungen durch Staatsregierung und Stadt gefordert, um die Luftreinhalt Richtlinie einzuhalten. Da für Veranstaltungen durchaus Straßensperrungen möglich sind, sind auch solche Maßnahmen zur Reduzierung von Stickstoffdi-

oxid an Belastungstagen zu prüfen. Dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung kann durch eine Verstärkung des ÖPNV an diesen Sperrtagen Rechnung getragen werden. Um den Anreiz zu erhöhen, auf den ÖPNV umzusteigen, sollte der Freistaat Bayern verbilligte Tages- und Einzelfahrkarten bezuschussen.