

Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten

Koalitionsausschuss 1. Oktober 2018

Deutschland und Europa haben sich sehr ehrgeizige Ziele für die Luftreinheit in unseren Städten gesetzt. Das ist wichtig für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger, die dort leben und arbeiten.

In den letzten Jahren ist die Belastung mit Stickoxiden in deutschen Städten deutlich zurückgegangen. Die Luft ist sauberer geworden. Trotzdem überschreiten noch zahlreiche Städte den Stickstoffdioxid-Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel.

Wir wollen Fahrverbote verhindern und dort, wo sie unumgänglich sind, Nachteile für Bürgerinnen und Bürger, die auf individuelle Mobilität angewiesen sind, vermeiden. Dies gilt sowohl für finanzielle Belastungen als auch für Nutzungseinschränkungen. Dabei hat die Automobilindustrie ebenfalls eine hohe Verantwortung.

Die Bundesregierung unterstützt die Länder und die betroffenen Städte dabei, die Grenzwerte baldmöglichst einzuhalten und alle Maßnahmen auszuschöpfen, die zur Reduzierung von Stickoxiden führen, ohne die Mobilität einzuschränken.

Dazu gehören moderne Luftreinhaltepläne und kommunale Maßnahmen, wie die Schaffung intelligenter Infrastrukturen, die Umrüstung von Diesel-Bussen und von Taxen, die Digitalisierung und ganz zuvorderst der Ausbau der Elektromobilität. Hierfür hat die Bundesregierung eine Milliarde Euro für die betroffenen Kommunen bereitgestellt.

Auch die Automobilhersteller leisten durch die Software-Updates von bis zu 6,3 Millionen Diesel- Fahrzeugen einen Beitrag.

In den Städten, die von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind, wird die Bundesregierung weitere Fördermaßnahmen umsetzen:

- **Hardware-Nachrüstung bei schweren Kommunalfahrzeugen**

Die Bundesregierung wird alle Kommunen, die den Stickoxid-Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft überschreiten dabei unterstützen, ihre schweren Kommunalfahrzeuge (über 3,5 Tonnen) wie etwa Müllwagen oder Straßenreinigungsfahrzeuge mit einer Hardware- Nachrüstung (SCR-System) auszustatten. Die Förderquote soll ab Anfang 2019 80 Prozent betragen und die

Förderung noch 2018 beantragt werden können. Auf diese Weise können etwa 28.000 Fahrzeuge umgerüstet werden. Dies ist besonders effektiv, da diese Fahrzeuge ständig im Stadtverkehr eingesetzt sind.

- **Hardware-Nachrüstung bei Handwerker- und Lieferfahrzeugen**

Handwerker- und Lieferfahrzeuge sind ständig in den Städten unterwegs. Die Bundesregierung wird daher die Hardware-Nachrüstung mit einem SCR-System von solchen Fahrzeugen mit bis zu 80 Prozent Förderung unterstützen. Förderberechtigt sollen Fahrzeughalter mit gewerblich genutzten Fahrzeugen von 2,8 Tonnen bis 7,5 Tonnen sein, die ihren Firmensitz in der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Stadt oder den angrenzenden Landkreisen haben sowie die gewerblichen Fahrzeughalter, deren Firma nennenswerte Aufträge in der Stadt hat. Die Bundesregierung wird mit den Automobilherstellern über die Kostentragung für den Restanteil verhandeln.

Nach Einschätzung des Bundes sind diese Maßnahmen in Ergänzung zu den Aktivitäten der Länder und Kommunen ausreichend, dass alle Städte, in denen ein Stickoxid-Jahresmittelwert von nicht mehr als 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft gemessen wurde, die Grenzwerte zukünftig ohne Verkehrsbeschränkungen einhalten können. Insofern wären Verkehrsbeschränkungen (Einfahrt oder Durchfahrt) aus Gründen der Luftreinhaltung in diesen Städten unverhältnismäßig.

Das Bundesverwaltungsgericht hat festgestellt, dass Verkehrsbeschränkungen zulässig sind und geboten sein können. Viele Kommunen haben den Bund daher gebeten, hierfür einheitliche Regeln vorzusehen.

Die Bundesregierung wird daher unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismäßigkeit durch eine Änderung des Bundes-Immissionschutzgesetzes eine Regelung für besonders belastete Städte, in denen ein Stickoxid-Jahresmittelwert von mehr als 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft überschritten wird, schaffen. Die kommunale Selbstverwaltung bleibt davon unbenommen.

Der Bund wird dabei sicherstellen, dass die Verkehrsüberwachungsbehörden auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters zugreifen können, um fahrzeugindividuell die Einhaltung der Verkehrsbeschränkungen überprüfen zu können. Eine besondere Kennzeichnung (blaue Plakette) ist damit nicht erforderlich.

Derzeit sind 14 Städte (siehe Anlage) in Deutschland in diesem Sinne besonders belastet. In diesen sind schnelle Verringerungen der Emissionen der PKW-Flotte äußerst dringlich und besonders effektiv. Auch hier ist es das wichtigste Ziel, Fahrverbote zu vermeiden. Für den Fall, dass dies dennoch erforderlich ist, muss sichergestellt werden, dass in diesen Regionen

Diesel-Fahrzeughalter ein Angebot bekommen, wie sie auch im Falle von Verkehrsbeschränkungen ihre Mobilität erhalten können. Dabei sollen Belastungen für die betroffenen Bürger möglichst vermieden werden.

Um dies zu ermöglichen, wird der Bund festlegen, dass Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 und Euro 5, sofern sie weniger als 270 Milligramm pro Kilometer Stickoxid ausstoßen, in die Gebiete mit Verkehrsbeschränkungen aus Gründen der Luftreinhaltung einfahren oder durchfahren können und damit von Fahrverboten verschont bleiben.

Bewohner der besonders betroffenen Städte und weiterer Städte, in denen ein demnächst aufgestellter, bestandskräftiger Luftreinhalteplan wegen fehlenden rechtlichen Ermessensspielraums Verkehrsbeschränkungen vorsieht, Bewohner der angrenzenden Landkreise und außerhalb dieser Gebiete wohnhafte Fahrzeughalter, die ein Beschäftigungsverhältnis in der Stadt haben und Selbstständige, die ihren Firmensitz in der Stadt haben und deswegen aus beruflichen Gründen in die Städte pendeln müssen sowie Fahrzeughalter, für die es eine Härte bedeuten würde und deren Fahrzeug diesen technischen Anforderungen nicht genügt, erhalten zwei alternative Angebote:

- **Möglichkeit 1:**

- **Umtausch-Aktion**

- Die deutschen Automobilhersteller haben dem Bund zugesagt, den Fahrzeughaltern von Euro 4 und Euro 5 Diesel-Fahrzeugen ein Tauschprogramm mit attraktiven Umstiegsprämien oder Rabatten anzubieten. Dabei soll der besondere Wertverlust, den Diesel-Fahrzeuge durch die Debatte um deren Schadstoffausstoß erlitten haben, ausgeglichen werden. Anders als bei Prämien in der Vergangenheit nur für Neufahrzeuge soll insbesondere auch der Tausch gegen ein anderes Gebrauchtfahrzeug, das nicht von den Verkehrsbeschränkungen betroffen ist, ermöglicht werden, um Belastungen für die betroffenen Bürger möglichst zu vermeiden. Von den ausländischen Automobilherstellern erwarten wir, dass sie ihren Kunden vergleichbare Angebote machen. Dadurch und weil die Umtausch-Aktion sofort beginnen kann, könnte sichergestellt werden, dass jeder betroffene Euro 4/5-Dieselskunde vor der möglichen Einführung von Verkehrsbeschränkungen in seiner Region über ein anderes Fahrzeug verfügt, welches ihm die Einfahrt ermöglicht.

- **Möglichkeit 2:**

- **PKW Hardware-Nachrüstung**

- Will ein betroffener Fahrzeughalter die Hardware-Nachrüstung seines Euro 5-Diesel-Fahrzeugs mit einem SCR-System (Harnstoff-Einspritzung/AdBlue®) und ist dieses verfügbar und geeignet, den Stickoxidausstoß auf weniger als 270 Milligramm pro Kilometer zu reduzieren, erwartet der Bund vom jeweiligen Automobilhersteller, dass

er die Kosten hierfür einschließlich des Einbaus übernimmt. Der Bund wird die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass solche Systeme möglichst bald auf dem Markt verfügbar sein können. Die Haftung richtet sich nach den Regelungen für das Werkvertragsrecht im Bürgerlichen Gesetzbuch. Damit tragen die Nachrüster die Haftung.

Die genannten Maßnahmen zusammen führen dazu, dass alle Möglichkeiten ergriffen werden, den Verkehr in unseren Städten besser zu organisieren, unsere Infrastruktur zu verbessern, die Chancen der Digitalisierung zu nutzen und die Elektromobilität zu fördern. Gleichzeitig wird der Schadstoffausstoß der Fahrzeuge, die sich besonders viel in den Innenstädten bewegen, wirksam reduziert. Städte mit einer geringen Grenzwertüberschreitung sollen von Verkehrsbeschränkungen verschont bleiben. In besonders belasteten Städten, wo Verkehrsbeschränkungen möglicherweise nicht vermieden werden können, erhalten die betroffenen Bürger durch die Hersteller die Möglichkeit, ein Fahrzeug zu erhalten, das sicher von Fahrverboten ausgenommen ist. Hardware-Nachrüstung von PKW wird in diesen Regionen ebenfalls ermöglicht.

Damit wird dem wichtigen Anliegen eines ambitionierten Gesundheitsschutzes in unseren Städten Rechnung getragen und Mobilität in den Städten wird auch hinsichtlich der Diesel-Fahrzeuge verlässlich und berechenbar.

Anlage

Liste der besonders belasteten Städte in 2017 mit einem Jahresmittelwert von mehr als 50 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter Luft

Stadt	Höchster Jahresmittelwert in 2017 [Mikrogramm NO ₂ pro Kubikmeter Luft]
München	78
Stuttgart	73
Darmstadt*	72
Köln	62
Reutlingen	60
Düren	58
Hamburg	58
Limburg an der Lahn	58
Düsseldorf	56
Kiel	56
Heilbronn	55
Frankfurt (Main)*	54
Backnang	53
Bochum	51
Ludwigsburg	51

(Auszug aus der Liste "NO₂-Grenzwertüberschreitungen 2017" des Umweltbundesamtes
(Stand: 30. März 2018))

* nachgemeldet

Welche Schadstoffe die Luft belasten, erfassen derzeit über 500 Messstellen in den Bundesländern. Die Länder sind für den Betrieb der Messstellen zuständig. Deren Standorte werden regelmäßig, mindestens aber alle 5 Jahre, überprüft. Zentral gesammelt werden die Luftdaten beim Umweltbundesamt. Die Länder entscheiden darüber, welche Daten sie dem Umweltbundesamt melden. Sie tragen diese selbständig in die öffentliche Datenbank auf dem Portal "Daten zur Luft" ein. Bis zum 31. Mai eines Jahres sollen von jedem Bundesland die endgültigen Daten vorliegen. Falls es sich um vorläufige Daten handelt, werden diese als solche gekennzeichnet, das kann zum Beispiel der Fall sein, wenn noch nicht alle Messergebnisse einer Station vorliegen. In Ausnahmefällen kommt es vor, dass die Bundesländer Messstationen nachmelden. Dies hat in der Regel technische Gründe, zum Beispiel, wenn die Messstellen für zusätzliche Messreihen verwendet werden oder Messdaten nachträglich korrigiert werden müssen. In diesem Jahr hatten alle Bundesländer angegeben, dass es sich bei dem Informationsstand, der dem Umweltbundesamt am 31. Mai vorlag, um die endgültigen Daten zur Bewertung der Luftqualität für 2017 handele. Dies galt auch für Hessen. Am 21. September trug das Land Hessen nachträglich zwei zusätzliche Messstationen in das Datenportal ein: die Messstationen Frankfurt Boerneplatz (54 Mikrogramm NO₂/m³) und Darmstadt Hügelstr. 28 (72 Mikrogramm NO₂/m³). Das Land Hessen hat die Bundesregierung dann am 10. Oktober durch einen Brief der hessischen Landesregierung an das Bundeskanzleramt sowie die Ministerien für Verkehr und Umwelt von dem neuen Messwert unterrichtet.