

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Abgeordneten Oliver Luksic,
Frank Sitta, Torsten Herbst und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/13250 –**

Evaluation von Fahrverboten

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit dem 1. Juni 2018 gelten in Hamburg Deutschlands erste Fahrverbote für Diesel-Pkw. Vorausgegangen war ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018, in dem die Richter Kommunen die Möglichkeit zugestanden, für die Sicherstellung der Einhaltung des Jahresmittelgrenzwerts von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft notfalls Dieselfahrverbote zu verhängen (vgl. www.faz.net/aktuell/wirtschaft/die-hamburger-fahrverbote-sind-erst-der-anfang-15617028.html).

Zusätzlich zu Hamburg gelten heute bereits Fahrverbote in Darmstadt und in Stuttgart. Während in Hamburg und Darmstadt einzelne Straßen für bestimmte Diesel-Klassen gesperrt sind, gilt das Fahrverbot in Stuttgart dort für die gesamte Umweltzone bzw. das Stadtgebiet. In weiteren deutschen Städten sind Fahrverbote bereits beschlossen, etwa in Berlin und Mainz (vgl. www.sueddeutsche.de/wirtschaft/fahrverbote-deutschland-ueberblick-1.4220563).

Eine Anpassung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, mit dem Ziel Fahrverbote unterhalb von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft als unverhältnismäßig zu verhindern, wurde am 17. Januar 2019 mit den Stimmen der Großen Koalition im Deutschen Bundestag beschlossen. Allerdings bestehen juristische Bedenken, ob die Gesetzesänderung die Wirkung der EU-Grenzwerte ändern kann. So sah etwa der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg am 18. März 2019 in Bezug auf die Stadt Reutlingen weiterhin die EU-Grenzwerte von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft als verbindlich an (vgl. hwww.tagesschau.de/inland/fahrverbote-125.html).

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen von Fahrverboten, die aufgrund von Grenzwertüberschreitungen von NO₂ erlassen wurden insgesamt sowie jeweils für die betroffenen Städte und Straßen?
2. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkung solcher Fahrverbote in Hinsicht auf die Senkung der NO₂-Werte an den betroffenen Straßen sowie insgesamt in den bisher betroffenen Städten?

3. In welchen Städten drohen nach Kenntnis der Bundesregierung Fahrverbote aufgrund von Grenzwertüberschreitungen von NO₂?
4. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkung solcher Fahrverbote in Hinsicht auf die Umfahrung gesperrter Straßen und Gebiete, insbesondere im Hinblick auf die Mehrbelastung durch NO₂ und Lärm, den Verkehrsfluss sowie die Verkehrssicherheit?
5. Wie, und durch wen wurden solche Fahrverbote nach Kenntnis der Bundesregierung in den bisher betroffenen Städten durchgesetzt bzw. kontrolliert?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Luftreinhalteplanung und damit auch die Evaluierung der im Zuge der Luftreinhaltepläne getroffenen Maßnahmen liegen in der Zuständigkeit der Länder. Ebenso fallen Anordnung und Überwachung von Verkehrsverböten in die Zuständigkeit der Länder. Daher liegen der Bundesregierung hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

6. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung einheitliche Straßenschilder für solche Fahrverbote, oder wer erstellt die aufgestellten Straßenschilder?

Regelungen zu Verkehrszeichen finden sich in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) und in der die StVO begleitenden Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV-StVO). Danach dürfen nur die in der StVO abgebildeten Verkehrszeichen verwendet werden oder solche, die das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zulässt.

Eine weitergehende Beschilderung mit Zusatzzeichen durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde ist unter Berücksichtigung des Einzelfalls möglich.

7. Ist eine Aufhebung von Fahrverböten, sobald der NO₂-Jahresmittelgrenzwert an den betroffenen Straßen unter den Grenzwert von 40 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter Luft fallen sollte, nach Einschätzung der Bundesregierung zwingend geboten, und wenn nein, ist die Bundesregierung für die Aufhebung solcher Fahrverböten, sobald der genannte Fall eintreffen sollte, oder unter welchen Bedingungen ist die Bundesregierung für die Aufhebung solcher Fahrverböten?

Bei der Anordnung von Verkehrsverböten durch entsprechende Verkehrszeichen handelt es sich um Dauerverwaltungsakte, die fortlaufend auf ihre Rechtmäßigkeit überprüft werden müssen. Insbesondere vor dem Hintergrund der Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 (Az: 7 C30/17 und 7 C 26/16) wird die Entwicklung der Grenzwertüberschreitung fortlaufend kontrolliert.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 5 verwiesen.

8. Wie bewertet die Bundesregierung Fahrverböten als Mittel zur Senkung von NO₂-Werten, insbesondere im Hinblick auf die Erfahrungen mit bereits bestehenden Fahrverböten?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 5 verwiesen.

9. Wie bewertet die Bundesregierung die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 17. Januar 2019 im Hinblick auf die bestehenden Fahrverbote in Deutschland?

Aufgrund der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes kommen Verkehrsverbote wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid in Gebieten in Betracht, in denen bei Stickstoffdioxid der Wert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten worden ist. Zudem werden aus Gründen der Verhältnismäßigkeit bundesweit einheitlich bestimmte Fahrzeuge von Verkehrsverboten ausgenommen. Hiermit wird Rechtssicherheit für Fahrzeuge mit einer geeigneten Hardware-Nachrüstung geschaffen.

