



HESSISCHER LANDTAG

30. 06. 2016

Kleine Anfrage

des Abg. Gremmels (SPD) vom 06.05.2016

betreffend Umsetzung des Urteils des VG Wiesbaden gegen das Land Hessen
bzgl. wirksamer Luftreinhaltepläne für hessische Städte

und

Antwort

der Ministerin für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Kleine Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem Minister der Finanzen wie folgt:

Frage 1. Wie sind die durchschnittlichen Stickoxidwerte pro Jahr für die Jahre 2014, 2015 und das laufende Jahr 2016 in den Städten Darmstadt, Frankfurt am Main, Fulda, Gießen, Kassel, Limburg, Marburg und Wiesbaden?

Zur Übersicht über die Jahresmittelwerte der Stickstoffdioxidkonzentrationen (NO₂) an den Messstandorten der jeweiligen Städte wird auf die Tabelle in Anlage 1 verwiesen. Der Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid beträgt 40 µg/m³ als Jahresmittelwert. Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes sind in der Tabelle durch rote Farbe¹ und Fett-Druck gekennzeichnet. Entsprechende Werte für 2016 liegen an den Standorten, die mittels sogenannter Passivsammler (Probenahmesystem mittels Anreicherung von Stickstoffdioxid ohne aktive Probenahme) erhoben werden, noch nicht vor.

Frage 2. An wie vielen Tagen pro Jahr werden die EU-Grenzwerte für Stickoxid in den in Frage 1 genannten Städten jeweils überschritten?

Für Stickstoffdioxid ist ein weiterer Kurzzeit-Immissionsgrenzwert festgelegt, der sich jedoch nicht wie bei Feinstaub auf den Tag bezieht, sondern auf eine Stunde. Der NO₂-Stundengrenzwert beträgt seit 2010 200 µg/m³ und darf 18-mal pro Kalenderjahr zulässigerweise überschritten werden. Hierzu wird auf die in Anlage 2 aufgeführte Tabelle, mit den seit Inkrafttreten des Grenzwertes gemessenen Überschreitungen pro Jahr und Messstandort in den jeweiligen Kommunen verwiesen. Grenzwertüberschreitungen sind in der Tabelle durch rote Farbe¹ und Fett-Druck gekennzeichnet.

Frage 3. Warum hat das Land Hessen gegen den Beschluss des VG Wiesbaden vom 11.01.2016 Beschwerde beim VGH in Kassel eingelegt?

Gegen den Beschluss des VG Wiesbaden vom 11.01.16 hat das Land Beschwerde beim VGH Kassel eingelegt, da die Androhung von Zwangsgeld aus Sicht des Landes rechtswidrig war. Nach Auffassung des Landes hat die Vollstreckungsschuldnerin alle Verpflichtungen aus den Urteilen des VG Wiesbaden vom 10.10.2011 (Luftreinhalteplan Wiesbaden) und vom 16.08.2012 (Luftreinhalteplan Darmstadt) erfüllt.

Der VGH Kassel hat mit Beschluss vom 17.05.16 (Az. 9 E 448/16 und 9 E450/16) die Rechtsauffassung des Landes vollumfänglich bestätigt und den Antrag der Vollstreckungsgläubigerin auf Androhung bzw. Festsetzung eines Zwangsgeldes unter Abänderung des Beschlusses des VG Wiesbaden vom 11.06.16 abgelehnt.

Der VGH Kassel hat bestätigt, dass es an der erforderlichen Säumigkeit des Vollstreckungsschuldners fehle und die im Beschluss des VG Wiesbaden enthaltenen Konkretisierungen über eine im Vollstreckungsverfahren zulässige Fortschreibung des zu vollstreckenden Urteils hinausgehe.

Der Beschluss des VG Wiesbaden stelle seinerseits eine unbestimmte und damit unzulässige Erweiterung der mit den Entscheidungsgründen des zu vollstreckenden Urteils vorgenommenen Präzisierung des unbestimmten Tenors dar.

¹ Anmerkung: in roter Farbe markierte Zahlen nur in der elektronischen Datei

Der Beschluss des VGH Kassel ist unanfechtbar.

Frage 4. Wie bewertet die Hessische Landesregierung die Ansicht des VG Wiesbaden, dass bei erheblicher Überschreitung des Grenzwertes für NO₂ der Erlass eines Aktionsplans nach § 47 Abs. 2 BImSchG in Betracht kommt?

Der Beschluss des VG Wiesbaden vom 12.01.2016 wurde mit Beschluss des VGH Kassel insgesamt für rechtswidrig erklärt (siehe auch Frage 3). Die Ansicht des VG Wiesbaden, der Erlass eines Aktionsplans wäre aufgrund der erheblichen Überschreitungen in Betracht zu ziehen gewesen, wird zwar vom VGH Kassel in den Beschlussgründen im Einzelnen nicht bewertet, ist aber aus Sicht der Hessischen Landesregierung unzutreffend.

Mit Umsetzung der Luftqualitätsrichtlinie im August 2010 wurde das Bundes-Immissionsschutzgesetz bzgl. der Aufstellung eines Aktionsplans dahin gehend geändert, dass die Aufstellung eines Aktionsplans nur auf die Fälle beschränkt wurde, in denen festgelegte Alarmschwellen überschritten werden.

Nach derzeitiger Rechtslage wäre gemäß § 3 Abs. 3 der 39. BImSchV ein Aktionsplan nur dann aufzustellen, wenn die Alarmschwelle für Stickstoffdioxid in Höhe von 400 µg/m³ als Stundenmittelwert an drei aufeinanderfolgenden Stunden überschritten würde. Seit Inkrafttreten der NO₂-Alarmschwelle im Jahr 2010 ist an keiner der hessischen Luftmessstationen der Stundenmittelwert von 400 µg/m³ auch nur annähernd erreicht worden.

Frage 5. Welche Auswirkungen würden Maßnahmen wie z.B. ein Bürgerticket, City-Maut, Durchfahrtsverbot für Diesel-Fahrzeuge, Durchfahrtsverbot für Lkw, blaue Plakette auf die Stickoxid-Grenzwerte und auf die Luft im Allgemeinen haben?

Die Auswirkungen der aufgeführten Maßnahmen auf die Luftqualität wären durchweg positiv bis hin zur Grenzwerteinhaltung. Allerdings existieren nicht für alle Maßnahmen entsprechende Rechtsgrundlagen, die eine Umsetzung erlauben würde.

Bürgerticket:

Für die Umsetzung eines Bürgertickets wären die Kommunen und Landkreise die entsprechenden Aufgabenträger. Diese haben viele Aufgaben im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) auf die Verkehrsverbünde übertragen. Die diesbezügliche Umlage könnte als Steuer oder Abgabe erhoben werden. Denkbar wäre - analog der Rundfunkgebühr - auch die Einführung einer ÖPNV-Gebühr. Dafür müssten aber mindestens der Gesellschaftsvertrag und die Satzung des Verbundes angepasst werden. Ggf. müssten die mit dem Land geschlossenen 5-jährigen Finanzierungsvereinbarungen neu ausgehandelt werden.

Die Wirkung eines umlagefinanzierten und damit freien ÖPNV kann nur bedingt abgeschätzt werden. Deutliche Steigerungen bei der Nutzung des ÖPNV müssten mit den notwendigen Kapazitätserweiterungen im Hinblick auf Streckenangebot und Taktzeiten einhergehen. Dies erfordert hohe zusätzliche Investitionen in die Infrastruktur und die Betriebskosten (zusätzliche Busse, Fahrer, Mechaniker, Abstellmöglichkeiten etc).

Deutschlandweit werden Diskussionen über die Einführung von Bürgertickets sehr kontrovers geführt. Viele Bürgerinnen und Bürger wehren sich gegen eine Umlage zur Finanzierung des ÖPNV, den sie ggf. nicht nutzen. Darüber hinaus würden Einpendlerinnen und Einpendler überproportional von dieser Regelung profitieren, da sie nicht zur Finanzierung des ÖPNV herangezogen würden, ihn aber innerhalb der Stadt kostenfrei nutzen könnten.

Die Finanzierung eines kostenfreien ÖPNV durch das Land Hessen dürfte nach Schätzungen des hessischen Wirtschaftsministeriums voraussichtlich bei ca. 1 Mrd. € pro Jahr liegen. Dieser Betrag bildet aber nur den derzeitigen Stand ab. D.h., die mit der erhöhten Nutzung des ÖPNV einhergehenden Infrastruktur- und Betriebskosten sind dabei bisher nicht berücksichtigt.

Ungeachtet der Probleme, die mit der Einführung eines Bürgertickets verbunden wären, würde die umlagefinanzierte kostenlose Nutzung des städtischen ÖPNV einen so erheblichen Eingriff in die kommunale Selbstverwaltung und die Finanzhoheit darstellen, dass allein die Stadt oder ggf. das Land - im Falle eigener Finanzierung - ein solches Konzept beschließen kann. Die Vorgabe in einem Luftreinhalteplan mit einer Umsetzungsverpflichtung nach § 47 Abs. 6 BImSchG ist ausgeschlossen.

City-Maut:

Derzeit ist eine City-Maut auf Bundesfernstraßen aufgrund fehlender bundesrechtlicher Regelungen nicht einführbar. D.h., es käme nur eine Einführung auf kommunalen und Landesstraßen in Betracht. Die i.d.R. verkehrlich hoch belasteten Bundesstraßen innerhalb der Städte müssten von einer Mautgebühr frei gehalten werden, obwohl an ihnen die meisten Grenzwertüberschreitungen gemessen werden. So bliebe insbesondere der Durchgangsverkehr von Mautgebühren verschont, während die Bewohner einer Stadt zur Zahlung gezwungen wären, um an ihre Wohnungen zu gelangen.

Mit einer City-Maut kann das Verkehrsaufkommen reduziert werden, wie die Beispiele von London oder Stockholm zeigen. Allerdings gilt dies nur, wenn gesamte Innenstadtbereiche mautpflichtig sind. In Stockholm konnte ein Verkehrsrückgang von ca. 15 % festgestellt werden. Entsprechend diesem Verkehrsrückgang war für die Stadt Darmstadt die Minderungswirkung einer City-Maut berechnet worden. Sie würde zu NO₂-Einsparung bis zu 7 µg/m³ führen, hätte aber zunächst hohe Investitionskosten in die Erfassungsgeräte zur Folge.

Die Einführung einer City-Maut auf kommunalen und Landesstraßen kann nicht als Maßnahme eines Luftreinhalteplans aufgenommen werden, da zur Mauterhebung eine Änderung von Landesgesetzen (entweder Straßengesetze oder Kommunalabgabengesetz) erfolgen müsste.

Durchfahrtsverbot für Dieselfahrzeuge/Durchfahrtsverbot für Lkw:

Ca. 50 % aller Pkw-Fahrten sowie nahezu 100 % aller Lkw-Fahrten im städtischen Bereich finden mit Dieselfahrzeugen statt.

Für Lkw-Fahrten werden bereits vermehrt Durchfahrtsverbote in Luftreinhalteplänen festgelegt. Voraussetzung dafür ist eine geeignete Umfahrungsmöglichkeit, die zu keinen neuen Belastungsschwerpunkten führt. Die Minderungswirkung ist sehr stark von dem Anteil des Transitverkehrs abhängig. Im Falle der Stadt Limburg sind auf manchen innerstädtischen Bundesstraßen bis zu 72 % des Schwerverkehrs reiner Durchgangsverkehr. Die mögliche Minderungswirkung eines Lkw-Durchfahrtsverbots liegt bei etwas mehr als 2 µg/m³.

Um ein Durchfahrtsverbot für Diesel-Pkw zu schaffen, müsste ein neues Verkehrszeichen geschaffen werden. Darüber hinaus wäre eine Kennzeichnung aller anderen Pkw analog der "Feinstaubplakette" erforderlich, um die Fahrzeuge erkennen und das Fahrverbot überwachen zu können. Die Wirkung wäre wahrscheinlich positiv, kann aber nicht abgeschätzt werden, da bisher bundesweit noch keine Erhebung erfolgte, wie hoch der Anteil des Pkw-Durchgangsverkehrs ist.

Blaue Plakette:

Das Synonym "blaue Plakette" steht für die seitens der Umweltministerinnen und Umweltminister geforderte Änderung der Kennzeichnungsverordnung und Schaffung einer (ggf. mehrerer) neuer Plakette(n), mit der Fahrzeuge mit geringen NO_x-Emissionen gekennzeichnet werden können. In neu abzugrenzenden Umweltzonen, die hoch belasteten innerstädtischen Bereichen entsprechen, sollen dann nur noch Fahrzeuge einfahren dürfen, die diese Plakette aufweisen. Zu den Fahrzeugen mit geringen NO_x-Emissionen sollen neben den Gas- und Elektrofahrzeugen auch Benzin- ab der Euro-3-Norm gehören sowie Dieselfahrzeuge mit Euro-6/VI-Norm. Mit Stand 1. Januar 2016 entsprachen in Hessen 12,2 % der Diesel-Pkw der Euro-6-Norm. Würde das Fahrverbot zum jetzigen Zeitpunkt eingeführt werden, dürften fast 90 % aller Diesel-Pkw die belasteten Innenstädte nicht mehr befahren. Das hätte zwar i.d.R. selbst im hoch belasteten Limburg eine Grenzwerteinhaltung zur Folge, könnte aber aufgrund der geringen Marktdurchdringung von Euro-6/VI-Norm Dieselfahrzeugen nicht kurzfristig eingeführt werden. Zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit müssten gesetzliche Übergangsfristen festgelegt werden. Mit einer Umsetzung in den Kommunen wäre daher nicht vor 2020 zu rechnen.

Da es sich bei der Kennzeichnungsverordnung (35. BImSchV) um eine Bundesverordnung handelt, ist zunächst ein entsprechendes Rechtssetzungsverfahren zur Änderung erforderlich.

Frage 6. Wie viele Dieselfahrzeuge befinden sich im Bestand des Landes Hessen?

- 3.636 Dieselfahrzeuge der hessischen Polizei,
- 747 Dieselfahrzeuge des Katastrophenschutzes sowie
- 2.717 Dieselfahrzeuge im weiteren Bestand.

Damit befinden sich 7.100 Dieselfahrzeuge im Bestand des Landes Hessen.

Frage 7. Wie viele dieser Fahrzeuge erfüllen die Abgasnorm Euro 6?

- 712 Dieselfahrzeuge der hessischen Polizei,
- keine konkreten Angaben des Katastrophenschutzes sowie
- 869 Dieselfahrzeuge im weiteren Bestand.

Damit entsprechen mehr als 1.581 der Dieselfahrzeuge der Euro-6/VI-Norm, d.h. nahezu 25 %. Da die Euro-6-/VI-Norm für schwere Nutzfahrzeuge im Januar 2013, für Pkw im September 2014 und für leichte Nutzfahrzeuge im September 2015 in Kraft getreten ist, ist dieser Stand bereits sehr fortschrittlich.

Wiesbaden, 22. Juni 2016

Priska Hinz

Anlage 1

	Jahresmittelwert Stickstoffdioxid (NO ₂) [µg/m ³]		
	2014	2015	2016 ¹
Darmstadt			
Da-Hügelstraße ²	59,5	60,5	53,0
Da-Woog ³	23,5	25,3	23,6
Frankfurt am Main			
Ffm-Friedberger Landstraße ²	54,6	52,8	51,1
Ffm-Höchst ³	41,3	36,1	38,5
Ffm-Ost ³	33,9	34,3	33,5
Fulda			
Fulda-Petersberger Straße ²	41,6	41,5	40,8
Fulda-Mitte ³	23,6	24,3	24,9
Gießen			
Gi-Westanlage ²	45,1	45,0	44,5
Gi- Johannette-Lein-Gasse ^{3*}	-	24,5 ⁴	
Kassel			
Ks-Fünffensterstraße ²	45,7	42,1	43,5
Ks-Mitte ³	22,3	22,3	21,6
Limburg			
Lm-Schiede ²	-	52,9⁴	51,9
Lm-Schiede I ^{2*}	62,7	63,2	
Lm-Schiede II ^{2*}	50,1	47,2	
Lm-Diezer Straße ^{2*}	42,2	37,6	
Lm-Frankfurter Straße ^{2*}	56,1	52,7	
Lm-Stephanshügel ³	24,8	24,8	24,9
Marburg			
Mr-Universitätsstraße ²	44,6	47,1	47,1
Mr-Gutenbergstraße ³	23,0	24,5	24,1
Wiesbaden			
Wi-Ringkirche ²	52,5	52,8	53,9
Wi-Schiersteiner Straße ²	55,6	53,5	53,0
Wi-Süd ³	30,3	28,6	27,1

¹ Zeitraum 1. Januar bis 31. Mai 2016

³ Messstation des städtischen Hintergrunds

⁴ Messung seit dem 1. Juni 2015

² Verkehrsbezogene Messstation

* Messung mit NO₂-Passivsammler

Anlage 2

	Anzahl Überschreitungen des Stickstoffdioxid-Stundenmittelwerts						
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016 ¹
Darmstadt							
Da-Hügelstraße ²	43	44	44	44	31	57	0
Da-Woog ³	0	0	0	0	0	0	0
Frankfurt am Main							
Ffm-Friedberger Landstraße ²	5	8	5	1	2	12	0
Ffm-Höchst ³	0	0	0	0	0	0	0
Ffm-Ost ³	0	0	0	0	0	0	0
Fulda							
Fulda-Petersberger Straße ²	0	0	0	0	0	0	0
Fulda-Mitte ³	0	0	0	0	0	0	0
Gießen							
Gi-Westanlage ²	0	0	0	0	2	2	0
Kassel							
Ks-Fünffensterstraße ²	0	0	0	0	0	0	0
Ks-Mitte ³	0	0	0	0	0	0	0
Limburg							
Lm-Schiede ²						23 ⁴	0
Lm-Stephanshügel ³	0	0	0	1	0	0	0
Marburg							
Mr-Universitätsstraße ²	0	0	0	0	0	0	0
Mr-Gutenbergstraße ³	0	0	0	0	0	0	0
Wiesbaden							
Wi-Ringkirche ²	1	3	2	0	0	0	0
Wi-Schiersteiner Straße ²			2	1	1	1	0
Wi-Süd ³	0	0	0	0	0	0	0

¹ Zeitraum 1. Januar bis 31. Mai 2016

³ Messstation des städtischen Hintergrunds

² Verkehrsbezogene Messstation

⁴ Messung seit dem 1. Juni 2015