



# **Landesbeirat Immissionsschutz**

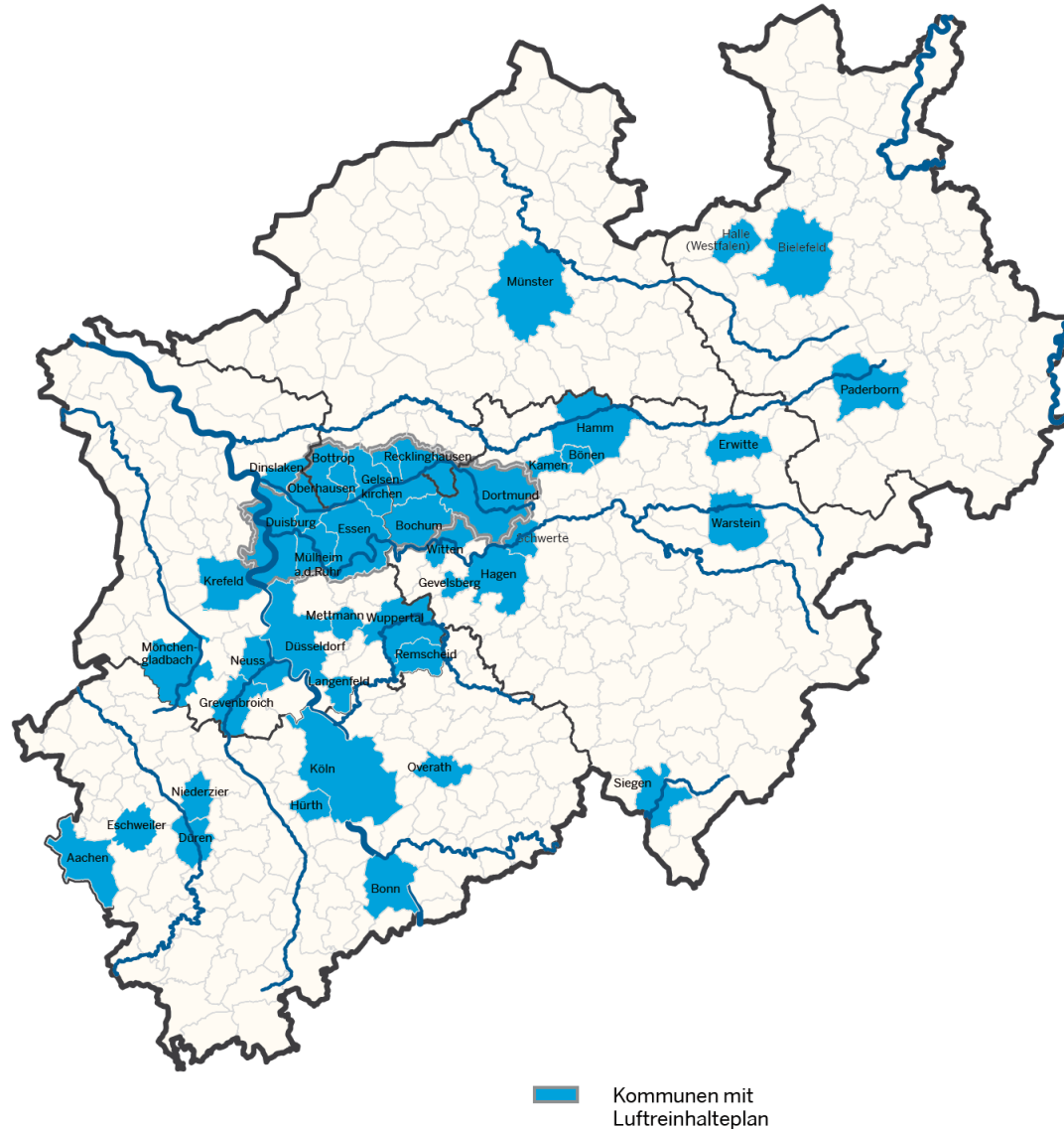
## **95. Sitzung am 04.04.2017**

### **TOP 4 Aktuelles zur Luftreinhaltung**

Fortschreibung LRP – Prioritäten und Zeitschiene  
NO<sub>2</sub>-Vertragsverletzungsverfahren

# Luftreinhaltepläne in NRW (Stand 03/2017)

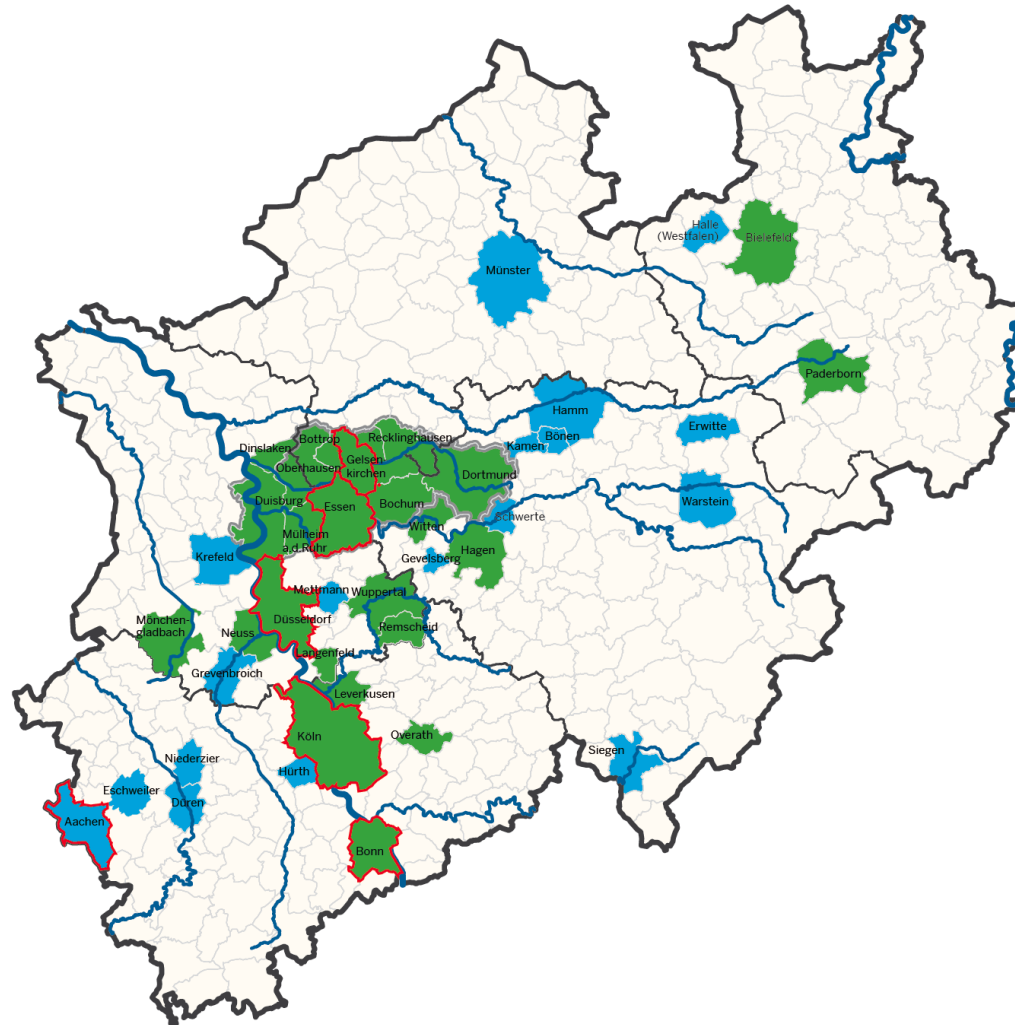
Ministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz  
des Landes Nordrhein-Westfalen






# Luftreinhaltepläne in NRW (Stand 12/2016)\*

## LRP mit Fortschreibungsbedarf

Ministerium für Klimaschutz, Umwelt,  
Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz  
des Landes Nordrhein-Westfalen



-  Kommune mit Luftreinhalteplan
-  Fortschreibung erforderlich bzw. erstmalige LRP-Aufstellung (Leverkusen)
-  Luftreinhalteplan im Klageverfahren

\*Aktualisierung 03/2017  
Fortschreibung LRP  
Witten abgeschlossen,  
neuer LRP seit dem  
01.01.2017 in Kraft



## **VG-Urteil LRP Düsseldorf vom 13.09.2016**

Die Bezirksregierung Düsseldorf wird verurteilt, den Luftreinhalteplan Düsseldorf so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Grenzwertes enthält.

Berufung und Sprungrevision wurden zugelassen.



# VG-Urteil LRP Düsseldorf vom 13.09.2016

## Aus der Urteilsbegründung

Es fehlt eine differenzierte Auseinandersetzung mit der **besonderen Problematik von Dieselfahrzeugen**, die unstreitig überproportional an der Überschreitung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes beteiligt sind.

Das Gericht geht weiter davon aus, dass die gegenwärtigen bundesrechtlichen Regelungen der Bezirksregierung und/oder der Stadt Düsseldorf schon heute die **Anordnung von Fahrverboten für (bestimmte) Dieselfahrzeuge** erlauben.



## **VG-Urteil LRP Düsseldorf vom 13.09.2016**

### **Landesregierung hat am 04.11.2016 Sprungrevision zur Rechtslage bezgl. Dieselfahrverbote eingelegt**

Rechtsfrage, die über den LRP Düsseldorf hinaus von grundlegender Bedeutung ist und aus Sicht der Landesregierung einer höchstrichterlichen Klärung bedarf:

Inwieweit bei gegebener Verhältnismäßigkeit nach jetziger Rechtslage die Verhängung eines Dieselfahrverbots durch das Zeichen „Verbot für Kraftwagen“ mit entsprechendem Zusatzzeichen angeordnet werden kann.

Zustimmung der Klägerin (DUH) ist erforderlich und liegt vor. Erwartete Verfahrensdauer: etwa 1 Jahr.



## **Fortschreibung LRP – Prioritäten/Zeitschiene I**

- LRP Düsseldorf gemäß VG-Urteil bis 12/2017
- beklagte LRP'e Aachen, Bonn, Köln sowie Essen und Gelsenkirchen, Ziel bis 12/2017  
da Essen und Gelsenkirchen Bestandteil des LRP Ruhrgebiet sind, vorrangig Fortschreibung des städtebezogenen Maßnahmenkatalogs
- LRP Leverkusen bis 2018 (hier Erstaufstellung mit Zwei-Jahresfrist nach Feststellung der Überschreitung)
- 10 weitere LRP'e mit Fortschreibungsbedarf, davon derzeit 4 in Arbeit (Hagen (Öffentlichkeitsbeteiligung läuft bereits), Overath, Bielefeld, Paderborn)



## **Fortschreibung LRP – Prioritäten/Zeitschiene II**

- bei allen Plänen unverändert alle Quellgruppen betrachten
- Erkenntnisse aus der Überarbeitung der zeitlich prioritären LRP'e werden z.B. über Dienstbesprechungen/Koordinierungstreffen für die Fortschreibung anderer LRP'e verfügbar gemacht
- im regionalen Verbund besonders wirksame Maßnahmen werden in die Konzepterarbeitung für eine weitergehende Regionalisierung der LRP'ung eingehen





# Prüffelder im Rahmen der LRP-Erarbeitung

- **Straßenverkehr**
  - Nahmobilität, Radverkehr
  - Kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement
  - Verkehrsbeschränkungen (z.B. Umweltzonen) und deren Kontrolle
  - ÖPNV
- **Güterverkehr**
  - Verkehrslenkung, LKW-Routenkonzepte
  - City-Logistik
- **Binnenschifffahrt**
  - Landstromversorgung
  - Privilegierung bei Hafengebühren,
- **Luftverkehr**
- **Industrielle Quellen**
- **Weitere**
  - Baustellen-Management
  - Kleinf Feuerungsanlagen
  - Privilegierung emissionsarmer/- freier Antriebe / Kraftstoffe



## NO<sub>2</sub>-Vertragsverletzungsverfahren – Stand des Verfahrens

- Verfahren zur Verlängerung der Frist der Grenzwerteinhaltung bis zum Jahr 2015: wurde nur den NRW-Gebieten Krefeld und Mönchengladbach zugestanden
- Pilotschreiben vom 22.09.2014: darlegen, wann in den Gebieten mit Überschreitung der NO<sub>2</sub>-Grenzwert voraussichtlich eingehalten wird. Stellungnahme NRW: Grenzwerteinhaltung nach 2020, außer Gebiete Bielefeld und Münster: hier im Jahr 2015.
- Erstes Mahnschreiben am 19.06.2015: Deutschland hat hierzu zwei Stellungnahmen abgegeben, in denen Bund und Länder ihre Aktivitäten zur NO<sub>2</sub>-Minderung dargelegt haben.
- Zweites Mahnschreiben am 15.02.2017: Deutschland hat zwei Monate Zeit, erneut Stellung zu nehmen. Nach Auswertung entscheidet die Kommission, ob Klage vor dem Europäischen Gerichtshof gegen Deutschland erhoben wird.

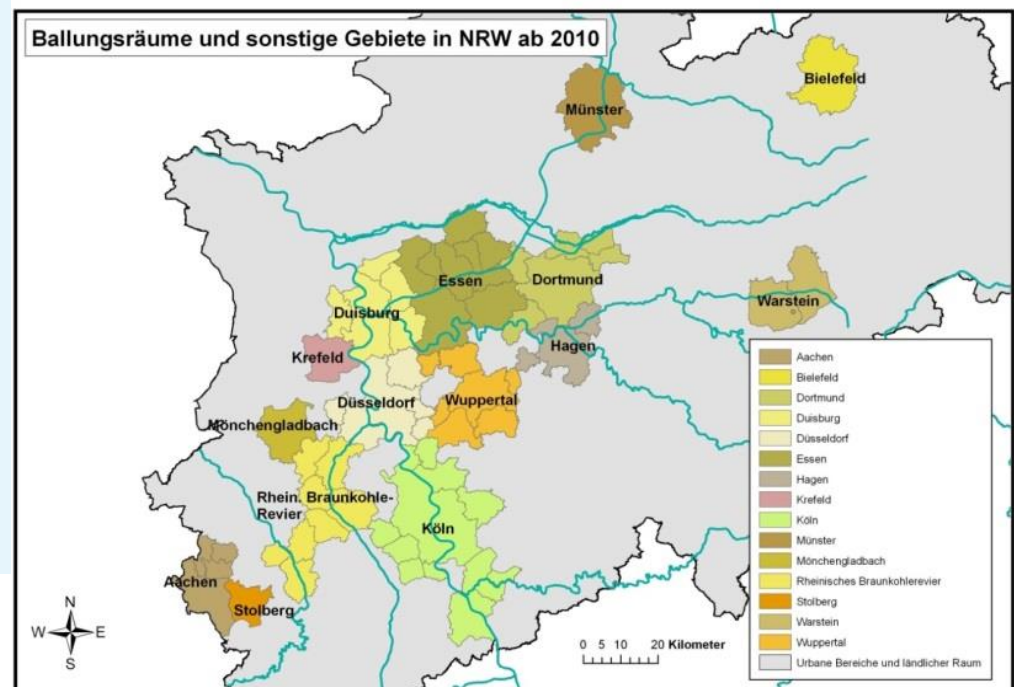


## NO<sub>2</sub>-Vertragsverletzungsverfahren – Übersicht Gebiete in NRW

für KOM maßgeblich sind Ballungsräumen bzw. Gebiete, nicht einzelne Messstationen, Kommunen oder LRP

NRW besteht aus den Ballungsräumen/Gebieten:

- Aachen
- Bielefeld
- Dortmund
- Duisburg
- Essen
- Hagen
- Krefeld
- Köln
- Münster
- Mönchengladbach
- Rheinisches Braunkohlenrevier
- Stollberg
- Warstein
- Wuppertal
- urbane Bereiche und ländlicher Raum





## NO<sub>2</sub>-Vertragsverletzungsverfahren – Gebiete im Verfahren

<b>Gebiete im NO<sub>2</sub>-Vertragsverletzungsverfahren</b>	<b>Kommunen im Gebiet mit NO<sub>2</sub>-Überschreitung, Stand 2015</b>
Aachen	Aachen
Dortmund	Dortmund, Witten
Duisburg/	Dinslaken, Mülheim, Oberhausen
Düsseldorf	Düsseldorf, Neuss
Essen	Bochum, Essen, Gelsenkirchen, Gladbeck, Herne, Recklinghausen
Hagen	Hagen, Schwerte
Köln	Bonn, Hürth, Köln, Langenfeld, Leverkusen
Münster	Münster
Wuppertal	Remscheid, Wuppertal
Rheinisches Braunkohlerevier	Düren
Urbane Bereiche und ländlicher Raum NRW	Eschweiler, Mettmann, Overath, Paderborn, Siegen
<b>Gebiete, die <u>nicht</u> im NO<sub>2</sub>-Vertragsverletzungsverfahren sind</b>	<b>Kommunen im Gebiet mit NO<sub>2</sub>-Überschreitung, Stand 2015</b>
Bielefeld	Bielefeld
Krefeld	keine
Mönchengladbach	Mönchengladbach
Stollberg	keine
Warstein	keine



## **NO<sub>2</sub>-Vertragsverletzungsverfahren – Begründung der Europäischen Kommission**

Deutschland hat keine geeigneten Maßnahmen getroffen, die Dauer und das Ausmaß der NO<sub>2</sub>-Grenzwert-überschreitung so kurz wie möglich zu halten.

### Belege:

- in den meisten Gebieten wird der NO<sub>2</sub>-Grenzwert voraussichtlich erst 2020 oder später eingehalten
- steigender, gleichbleibender bzw. nicht ausreichender rückläufiger Trend der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte in der Zeit von 2010 bis einschließlich 2015)



## **NO<sub>2</sub>-Vertragsverletzungsverfahren – geeignete NO<sub>2</sub>-Minderungsmaßnahmen aus Sicht der Kommission**

- Beeinflussung des Verkehrsaufkommens, der verwendeten Kraftstoffe und/oder des Fahrverhaltens
- Umweltzonen oder andere Zufahrtsbeschränkungen für Fahrzeuge (darunter Beschränkungen für Dieselfahrzeuge, die nicht die Euro-6/VI-Emissionsnorm erfüllen)
- an NO<sub>x</sub>-Emissionen gekoppelte Kraftstoff- und Kraftfahrzeugsteuern
- Förderung von hybrid oder elektrisch angetriebenen oder anderen "Null-Emissions"-Fahrzeugen.



# **NO<sub>2</sub>-Vertragsverletzungsverfahren – Sicht der Europäischen Kommission auf das Handeln des Bundes**

Reicht nicht aus.

## Belege:

- noch immer Steueranreize für Diesel-Pkw
- in Umweltzonen dürfen noch immer Dieselfahrzeuge fahren, die die Emissionsnormen ab Euro 4/Euro IV erfüllen, d. h. die Zufahrt ist nicht auf die derzeit saubersten Fahrzeuge am Markt (Euro 6/Euro VI) beschränkt.



## **NO<sub>2</sub>-Vertragsverletzungsverfahren – Position der Europäischen Kommission zu den Diesel-Pkw**

- Da NO<sub>x</sub>-Abgasgrenzwerte für Diesel-Pkw grundsätzlich höher als für Benzin-Pkw sind, sei mit dem stetig wachsenden Anteil der Diesel-Pkw in Deutschland ein Anstieg der NO<sub>x</sub>-Emissionen und damit der NO<sub>2</sub>-Belastung zu erwarten gewesen.
- Die NO<sub>x</sub>-Emissionen von Diesel-Pkw, insbesondere Euro 5 und 6, sind im Realbetrieb deutlich höher; dies sei seit mehreren Jahren bekannt und Deutschland könne das Aufschieben von wirksamen Maßnahmen gegen NO<sub>x</sub>-Emissionen aus Dieselfahrzeugen nicht damit rechtfertigen.





# **NO<sub>2</sub>-Vertragsverletzungsverfahren – Stellungnahme NRW**

- A      Darlegen der Aktivitäten des Landes und der Kommunen:
- Luftreinhaltepläne
  - zusätzliche Maßnahmen in den Kommunen
  - Pläne und Programme des Landes (z.B. Klimaschutzplan NRW, Förderwettbewerb Kommunaler Klimaschutz.NRW mit Födevolumen 100 Mio Euro mit Sonderförderbereich „Emissionsfreie Innenstadt“)



# NO<sub>2</sub>-Vertragsverletzungsverfahren – Stellungnahme NRW

- B Die von der Bundesregierung gesetzten Rahmenbedingungen beschränken die Handlungsmöglichkeiten von Land und Kommunen

## konkrete Kritikpunkte

- Fehlende rechtliche Vorgaben, die sicher stellen, dass Diesel-Pkw nicht nur bei Labortests sondern auch auf der Straße emissionsarm sind.
- Keine Fortschreibung der 35. BImSchV (Umweltzonenplaketten) wie von den Ländern zur Sonder-UMK am 07.04.2016 gefordert.



## Weitere konkrete Kritikpunkte

- Automobilhersteller werden nicht verpflichtet, kostengünstige Nachrüstlösungen zur Reduzierung der NO<sub>x</sub>-Emissionen von Diesel-Pkw im Bestand bereitzustellen.
- Die von der Europäischen Kommission angeregte Prüfung der steuerlichen Regelungen, die mit dem hohen Anteil von Diesel-Pkw in Deutschland in Verbindung stehen, wurde nicht aufgegriffen
- Mangelnde Transparenz im Hinblick auf die tatsächlichen NO<sub>x</sub>-Emissionen von Fahrzeugen und die Auswirkungen der Nachbesserung bei Diesel-Pkw im Rahmen von Rückrufen
- Bemühungen auf Bundesebene, emissionsfreie Antriebe zu fördern, greifen in nicht ausreichendem Maße und vor allem nicht schnell genug. Sie setzen zudem bisher nur beim Verbraucher an.