

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/0906/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 12.03.2018 Verfasser: Dez. III / FB 61/300									
Sicherstellung der zukünftigen Mobilität, Antrag der Piratenfraktion im Rat der Stadt Aachen vom 01.08.2017										
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="180 667 379 701">Datum</th> <th data-bbox="379 667 954 701">Gremium</th> <th data-bbox="954 667 1390 701">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="180 701 379 734">03.05.2018</td> <td data-bbox="379 701 954 734">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="954 701 1390 734">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="180 734 379 763">08.05.2018</td> <td data-bbox="379 734 954 763">Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz</td> <td data-bbox="954 734 1390 763">Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	03.05.2018	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme	08.05.2018	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit								
03.05.2018	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme								
08.05.2018	Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz	Kenntnisnahme								

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Kenntnis.

Der Ausschuss für Umwelt und Klimaschutz nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschriebe- ner Ansatz 20xx ff.	Folgekos- ten (alt)	Folgekos- ten (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Erläuterungen:

Zum Thema „Sicherstellung der zukünftigen Mobilität“ beantragt die Piratenfraktion im Rat der Stadt Aachen die Verwaltung in Anbetracht zu erwartender Fahrverbote für bestimmte Fahrzeuge in der Aachener Innenstadt mit der Erarbeitung eines Konzeptes zu beauftragen.

Das Konzept soll sich auf mögliche Fahrverbote für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor für einen Zeitraum nach 2025 beziehen, Planungssicherheit für die Aachener Bürger bieten und attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr anbieten. Konkret benannt sind Radvorrangrouten, bessere und breitere Radwege durch Reduktion des straßengebundenen Parkraums, ein P+R-Konzept für Berufspendler und eine Ausweitung des ÖPNV-Angebotes. Hierfür sollen ausreichend Finanz- und Personalkapazitäten zur Verfügung gestellt werden.

Begründet wird dies mit den zu erwartenden Fahrverboten infolge der anstehenden Rechtsprechung, der übergeordneten Bedeutung des Gesundheitsschutzes und der daraus resultierenden Notwendigkeit eines frühzeitigen und vorausschauenden Handelns. Die Piraten leiten daraus ab, dass frühzeitig ein konkretes Datum für ein Fahrverbot zu kommunizieren sei, um genügend Zeit für die Anpassung an die geänderten Rahmenbedingungen zu bieten.

Aktueller Sachstand

Der Luftreinhalteplan, in dem sich die notwendigen Fahrverbote wiederfinden müssen, befindet sich aktuell in der 2. Fortschreibung durch die Bezirksregierung (geplant in 2018).

Zum Thema Fahrverbote liegt zwischenzeitlich das Urteil des BVG Leipzig vor. Dieses hatte am 27. Februar 2018 die Sprungrevisionen der Länder Nordrhein-Westfalen (BVerwG 7 C 26.16) und Baden-Württemberg (BVerwG 7 C 30.17) gegen erstinstanzliche Gerichtsentscheidungen der Verwaltungsgerichte Düsseldorf und Stuttgart zur Fortschreibung der Luftreinhaltepläne Düsseldorf und Stuttgart überwiegend zurückgewiesen. Allerdings sind bei der Prüfung von Verkehrsverboten für Diesel-Kraftfahrzeuge gerichtliche Maßgaben insbesondere zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit zu beachten.

Das Verwaltungsgericht Düsseldorf verpflichtete das Land Nordrhein-Westfalen auf Klage der Deutschen Umwelthilfe, den Luftreinhalteplan für Düsseldorf so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Jahr gemittelten Grenzwertes für Stickstoffdioxid (NO₂) in Höhe von 40 µg/m³ im Stadtgebiet Düsseldorf enthält. Der Beklagte sei verpflichtet, im Wege einer Änderung des Luftreinhalteplans weitere Maßnahmen zur Beschränkung der Emissionen von Dieselfahrzeugen zu prüfen. Beschränkte Fahrverbote für bestimmte Dieselfahrzeuge seien rechtlich und tatsächlich nicht ausgeschlossen. (...)

Hinsichtlich des Luftreinhalteplans Stuttgart hat das Verwaltungsgericht in tatsächlicher Hinsicht festgestellt, dass lediglich ein Verkehrsverbot für alle Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren unterhalb der Schadstoffklasse Euro 6 sowie für alle Kraftfahrzeuge mit Ottomotoren unterhalb der Schadstoffklasse Euro 3 in der Umweltzone Stuttgart eine geeignete Luftreinhaltemaßnahme darstellt.

Bei Erlass dieser Maßnahme wird jedoch - wie bei allen in einen Luftreinhalteplan aufgenommenen Maßnahmen - sicherzustellen sein, dass der auch im Unionsrecht verankerte Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gewahrt bleibt. Insoweit ist hinsichtlich der Umweltzone Stuttgart eine

phasenweise Einführung von Verkehrsverboten, die in einer ersten Stufe nur ältere Fahrzeuge (etwa bis zur Abgasnorm Euro 4) betrifft, zu prüfen. Zur Herstellung der Verhältnismäßigkeit dürfen Euro-5-Fahrzeuge jedenfalls nicht vor dem 1. September 2019 (mithin also vier Jahre nach Einführung der Abgasnorm Euro 6) mit Verkehrsverboten belegt werden. Darüber hinaus bedarf es hinreichender Ausnahmen, z.B. für Handwerker oder bestimmte Anwohnergruppen.

Hinsichtlich des Luftreinhalteplans Düsseldorf hat das Verwaltungsgericht festgestellt, dass Maßnahmen zur Begrenzung der von Dieselfahrzeugen ausgehenden Emissionen nicht ernsthaft in den Blick genommen worden sind. Dies wird der Beklagte nachzuholen haben. Ergibt sich bei der Prüfung, dass sich Verkehrsverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge als die einzig geeigneten Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung überschrittener NO₂-Grenzwerte darstellen, sind diese - unter Wahrung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit - in Betracht zu ziehen.

Die StVO ermöglicht die Beschilderung sowohl zonaler als auch streckenbezogener Verkehrsverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge. Der Vollzug solcher Verbote ist zwar gegenüber einer „Plakettenregelung“ deutlich erschwert. Dies führt allerdings nicht zur Rechtswidrigkeit der Regelung.“ (aus: Pressemitteilung Nr.9/2018 des Bundesverwaltungsgerichts)

Danach sind Fahrverbote grundsätzlich möglich, dies jedoch nur unter Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit. Für Aachen, das ebenfalls durch die deutsche Umwelthilfe beklagt ist, wird die Fortsetzung des Klageverfahrens vor dem Verwaltungsgericht für Juni erwartet.

Die Verwaltung ist optimistisch, dass bei konsequenter Umsetzung der geplanten kommunalen Maßnahmen und gleichzeitiger Hardware-Nachrüstung von Dieseln (durch die Automobilindustrie) verbunden mit einer nachhaltigen Mobilitätspolitik des Bundes und des Landes ein Fahrverbot für die Stadt vermieden werden kann.

Zu den Maßnahmen, die in verschiedenen Förderprogrammen angemeldet werden, gehören unter anderem die Elektrifizierung von Bussen, die Erprobung von autonom fahrenden Bussen in der Praxis, die Umrüstung von Diesel-Bussen mit SCRT-Filtern sowie ein umfangreiches Umsteigerprogramm für Betriebe, um gezielt Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte auf den Umweltverbund zu verlagern, auch mithilfe moderner, digitaler Werkzeuge. Aber auch die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten – unter anderem KEP-Dienste und Taxen – ist der Stadt ein wichtiges Anliegen. Eine Verbesserung der Bedingungen für den Radverkehr soll durch die Beantragung weiterer Radvorrangrouten, Lückenschließungen im Radwegenetz, Radabstellanlagen und Mobilitätsstationen erreicht werden.

Zur Umsetzung dieser Maßnahmen werden Fördergelder dringend benötigt. Die Beantragung in verschiedenen Förderprogrammen des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen nimmt derzeit viele Ressourcen in Anspruch. Enge Antragsfristen, verschiedene Fördersätze und Förderbedingungen unterschiedlicher Fördergeber, die Ansprüche und Wünsche der beteiligten Partner sowie die damit zu erzielenden Wirkungen auf die Luftreinhaltung sind hierbei zu berücksichtigen. Zum jetzigen Zeitpunkt befinden sich viele Maßnahmen noch in der Ausarbeitungsphase, so dass erst zu einem späteren Zeitpunkt eine ausführliche Darstellung erfolgen kann.

Anlage/n:

Anlage 1: Antrag der Piratenfraktion im Rat der Stadt Aachen vom 01.08.2017