

Antrag

der Fraktion der FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Position der Landesregierung zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG)

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie sie die Zielrichtung der Bundesregierung bewertet, wonach bei einem Stickoxidaufkommen von bis zu 50 Mikrogramm je Kubikmeter Außenluft Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge als unverhältnismäßig angesehen werden können
2. welche Auffassung sie zu der Frage vertritt, ob ein Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes mit der oben genannten Zielrichtung im Deutschen Bundesrat zustimmungspflichtig sein sollte und wie sie sich bei einem entsprechenden Meinungsbildungsprozess in der Länderkammer verhalten wird;
3. ob sie für eine entsprechende Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes stimmen würde bzw. aus welchen Gründen nicht;
4. sofern die Bundesregierung an ihrer Auffassung, dass ein solches Verfahren durch die Länder nicht zustimmungspflichtig sei festhalten sollte, ob sie sich für die Anrufung des Vermittlungsausschusses sowie ggf. des Bundesverfassungsgerichts verwenden würde;
5. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, in welchem Umfang die von Fahrverboten bedrohten Städte im Land von den Förderprogrammen des Bundes (z. B. Sofortprogramm Saubere Luft) bisher Gebrauch gemacht haben bzw. welche aktuellen Planungen es hierzu gibt;

6. welche Konzeption sie zur Überwachung von Fahrverboten erarbeitet, mit der Angabe, ob ihrerseits an zusätzliche Sach- und Personalmittel oder Zuwendung zu solchen im Falle des kommunalen Vollzugsdienstes gedacht wird.

03. 12. 2018

Dr. Rülke, Haußmann
und Fraktion

Begründung

Die Bundesregierung hat das Ziel, das Bundes-Immissionsschutzgesetz dahingehend weiterzuentwickeln, dass bei einem Stickoxidaufkommen von bis zu 50 Mikrogramm je Kubikmeter Außenluft an verkehrsnahen Probenahmestellen trotz des weiterhin geltenden Grenzwerts von 40 Mikrogramm je Kubikmeter Außenluft gemäß der 39. Bundesimmissionsschutzverordnung Fahrverbote als nicht verhältnismäßig angesehen werden können. Dies hätte Auswirkungen auf die dritte Fortschreibung des Luftreinhalteplans für den Regierungsbezirk Stuttgart, Teilplan Landeshauptstadt Stuttgart. Bezüglich der Frage, ob ein solches Normsetzungsverfahren im Deutschen Bundesrat zustimmungspflichtig sei oder nicht, gibt es unterschiedliche Auffassungen. Der Antrag soll die Positionierung der Landesregierung darlegen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 29. Januar 2019 Nr. 4-0141.5/400 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

1. wie sie die Zielrichtung der Bundesregierung bewertet, wonach bei einem Stickoxidaufkommen von bis zu 50 Mikrogramm je Kubikmeter Außenluft Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge als unverhältnismäßig angesehen werden können;

Nach dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung kommen Verbote des Kraftfahrzeugverkehrs für Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid in der Regel nur in Gebieten in Betracht, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten worden ist. Die Landesregierung wird die Entwicklung der Immissionswerte insbesondere in der Landeshauptstadt Stuttgart weiter beobachten und im Verlauf des Jahres über das weitere Vorgehen beraten. Dabei werden die gesetzlichen Rahmenbedingungen wie ggf. eine Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes und das Verhältnismäßigkeitsgebot beachtet.

2. welche Auffassung sie zu der Frage vertritt, ob ein Gesetzgebungsverfahren zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes mit der oben genannten Zielrichtung im Deutschen Bundesrat zustimmungspflichtig sein sollte und wie sie sich bei einem entsprechenden Meinungsbildungsprozess in der Länderkammer verhalten wird;

3. ob sie für eine entsprechende Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes stimmen würde bzw. aus welchen Gründen nicht;

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Zuge der Ausschussberatungen im Beratungsverfahren (1. Durchgang Bundesrat) haben sich die Ausschüsse für Verkehr und Umwelt mit deutlicher Mehrheit für die Zustimmungspflicht der Länderkammer zu diesem Gesetz ausgesprochen, während der Wirtschaftsausschuss und der Gesundheitsausschuss keine Einwendungen erhoben haben. In der Endabstimmung im Bundesrat hat Baden-Württemberg eine Zustimmungspflicht nicht gefordert. Diese fand im Bundesrat auch keine Mehrheit.

4. sofern die Bundesregierung an ihrer Auffassung, dass ein solches Verfahren durch die Länder nicht zustimmungspflichtig sei festhalten sollte, ob sie sich für die Anrufung des Vermittlungsausschusses sowie ggf. des Bundesverfassungsgerichts verwenden würde;

Im Lichte der Positionierung der Länderkammer im 1. Durchgang sind nun die Beratungen in den Ausschüssen des Bundestages im kommenden Jahr abzuwarten. Hier sind Anhörungen mit Sachverständigen zu erwarten und möglicherweise dabei auch eine vertiefende Debatte zur Frage der Zustimmungspflicht.

5. welche Erkenntnisse ihr darüber vorliegen, in welchem Umfang die von Fahrverboten bedrohten Städte im Land von den Förderprogrammen des Bundes (z. B. Sofortprogramm Saubere Luft) bisher Gebrauch gemacht haben bzw. welche aktuellen Planungen es hierzu gibt;

Der Bund hat am 30. November 2017 das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020“ zur Verbesserung der Luftqualität in Kommunen mit NO₂-Grenzwertüberschreitung aufgelegt sowie die Möglichkeit geschaffen, die Erstellung von Green City-Plänen als Planungsgrundlage in diesen Kommunen zu fördern. Elf Kommunen aus Baden-Württemberg haben hierfür Förderungen mit einem Gesamtvolumen von rund 2,1 Mio. Euro erhalten.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

Die Landesregierung ist an den Förderanträgen der Kommunen und den Förderentscheidungen des Bundes aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017–2020“ nicht direkt beteiligt. Durch den Dialog mit dem Bund und den Kommunen wurden folgende Informationen zur Antragsstellung und zum Mittelabfluss nach Baden-Württemberg gewonnen:

- Auf den ersten Förderaufruf zur Elektromobilität des BMVI sind bundesweit 430 Anträge eingegangen. Davon sind 266 förderberechtigt und 77 Anträge aus Baden-Württemberg. Weitere Angaben liegen dem Ministerium für Verkehr zurzeit nicht vor.
- Als Verbundprojekt unter Leitung des Städtetags Baden-Württemberg und e-mobil BW wurde im Herbst 2018 16 Kommunen eine Förderung für die Einrichtung von Ladeinfrastruktur aus dem Förderprogramm Elektro-Mobil des BMWi in Höhe von rund 7 Mio. Euro bewilligt.
- Im Rahmen der Förderrichtlinie Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme des BMVI wurden bisher Anträge in Höhe von rund 34 Mio. Euro für baden-württembergische Kommunen bewilligt.

Dem Ministerium für Verkehr liegen keine weiteren Informationen zur Antragsstellung und -bewilligungen vor.

Beim 3. Kommunalgipfel in Berlin am 3. Dezember 2018 wurden vom Bund zusätzliche 500 Mio. Euro für das Sofortprogramm zugesagt. Bisher hat der Bund keine Aussagen getroffen, für welche Maßnahmenbereiche diese Mittel eingesetzt werden sollen.

6. welche Konzeption sie zur Überwachung von Fahrverboten erarbeitet, mit der Angabe, ob ihrerseits an zusätzliche Sach- und Personalmittel oder Zuwendung zu solchen im Falle des kommunalen Vollzugsdienstes gedacht wird.

Die Überwachung der Verkehrsbeschränkungen ist eine gemeinsame Aufgabe der kommunalen Verkehrsüberwachung und der Polizei. Die Polizei überprüft bei Fahrzeugkontrollen im Rahmen des täglichen Dienstes oder bei anderen Ereignissen, wie z. B. Verkehrsunfällen, auch die Einfahrtberechtigung. Dies kann durch eine Einsichtnahme der Fahrzeugpapiere sicher festgestellt werden.

Die städtische Verkehrsüberwachung wird weiterhin im ruhenden Verkehr Verstöße gegen die Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) beanstanden („Grüne Plakette“). Zudem werden sämtliche Verkehrsverstöße, die in den Bearbeitungslauf der Bußgeldstelle gelangen, auch hinsichtlich eines Verstoßes gegen die Verkehrsbeschränkungen überprüft. Zur Bewältigung des erhöhten Bearbeitungsaufwands bei der Bußgeldstelle sind dort zusätzliche Planstellen vorgesehen.

Hermann
Minister für Verkehr