

## **Antrag**

**der Fraktion der SPD**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Verhältnismäßigkeit und Angemessenheit von Fahrverboten für Euro-5-Dieselfahrzeuge**

Antrag

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

1. wie sich der derzeitige Stand der Verhängung von Einfahrverboten für Dieselfahrzeuge der Euro-5-Norm nach Stuttgart darstellt;
2. welche Ausnahmetatbestände dabei vorgesehen sind (Bewohner der Stadt, Kranken- und Rettungsfahrzeuge, Reinigungsfahrzeuge der Stadt, Müllabfuhr, Oldtimer, Fahrten bis zu bestimmten Park-and-ride-Plätzen, Fahrten zum Arzt oder in ein Krankenhaus, Taxis, Busse, etc.);
3. für wie realistisch sie es hält, dass in den kommenden Monaten für alle Auto- und Motortypen der Dieselfahrzeuge der Euro-5-Norm Zulassungen für technische Nachrüstsätze vorliegen, diese Nachrüstsätze am Markt in ausreichender Zahl verfügbar sind und die Fahrzeugbesitzer sich diese Nachrüstsätze innerhalb dieses Jahres einbauen lassen können;
4. welche Möglichkeiten nach ihrer Einschätzung für die Besitzer von Euro-5-Dieselfahrzeugen bis zur Verhängung der Fahrverbote bestehen werden, ihr Auto technisch nachrüsten zu lassen, bzw. welche zeitlichen Fristen ihnen dafür eingeräumt werden sollen;
5. wie sie sich die Finanzierung dieser Nachrüstung vorstellt;

6. wie sie die Auffassung der Richter des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig aus ihrer Sicht bewertet, wonach diese laut Urteil vom 27. Februar 2018 (BVerwG 7 C 30.17) in der Begründung zur Wahrung der Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten eigens darauf verweisen, dass Besitzern von Euro-5-Dieselfahrzeugen als Ausnahmetatbestand eine hinreichende Frist für die technische Nachrüstung eingeräumt werden kann (Zitat: „Auch Ausnahmeregelungen in Gestalt der Einräumung von Übergangsfristen für die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen namentlich der Abgasnorm 5 mit geeigneter Abgasreinigungstechnik können ein Baustein zur Herstellung der Verhältnismäßigkeit des in Betracht zu ziehenden Verkehrsverbots sein.“);
7. aus welchem Grund sie diese befristete Ausnahmeregelung (Moratorium) und damit die Möglichkeit zur technischen Nachrüstung nicht einräumen will.

13. 02. 2019

Stoch, Gall, Rivoir  
und Fraktion

#### Begründung

Zur Verbesserung der Luftqualität und Absenkung der Schadstoffe unter die geltenden Grenzwerte sind eine Vielzahl von Maßnahmen erforderlich. Bei allen muss dabei auf die Wirksamkeit und Angemessenheit sowie Verhältnismäßigkeit geachtet werden. Ein besonders schwerer Eingriff ist die Verhängung von Einfahrverboten für bestimmte Fahrzeugklassen in ganze Stadtgebiete, insbesondere wenn es sich um Fahrzeuge handelt, die erst wenige Jahre alt sind. Für viele Stadtbewohner wie auch Berufspendler bedeutet das einen erheblichen Wertverlust in Höhe mehrerer tausend Euro sowie die Notwendigkeit eines Neukaufs ihres Fahrzeugs.

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 27. Februar 2018 ist die Verhältnismäßigkeit bei der Verhängung von Fahrverboten zu beachten. Dabei wird ausdrücklich auch auf die Möglichkeit der Einräumung von Übergangsfristen für die Möglichkeit der Nachrüstung verwiesen. Diese Nachrüstmöglichkeit ist für die Besitzer von Euro-5-Fahrzeugen bis zum Ende dieses Jahres 2019 jedoch ganz offensichtlich nicht gegeben, da auch jetzt für fast alle Motortypen noch keine zugelassenen Nachrüstsätze angeboten werden und auch die finanzielle Unterstützung bzw. Beteiligung von Bund und Herstellern noch völlig offen ist.

Im Urteil (Stuttgart-Urteil Rn. 45) heißt es wörtlich: „Auch Ausnahmeregelungen in Gestalt der Einräumung von Übergangsfristen für die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen namentlich der Abgasnorm 5 mit geeigneter Abgasreinigungstechnik können ein Baustein zur Herstellung der Verhältnismäßigkeit des in Betracht zu ziehenden Verkehrsverbots sein.“

Damit eröffnet das Bundesverwaltungsgericht die Möglichkeit, Fahrverbote von Euro-5-Dieseln erst dann zu erlassen, wenn eine hinreichende Möglichkeit der Nachrüstung gegeben wurde, also nach jetziger Einschätzung wohl Ende 2020. Zulassung, Finanzierungsfragen und Einbau in die Fahrzeuge werden noch mindestens solange dauern. Es ist nicht ersichtlich, weshalb die Landesregierung trotz Ermöglichung durch das oberste Verwaltungsgericht ein Moratorium, also eine befristete Ausnahme für Euro-5-Fahrzeuge, ablehnt.

## Stellungnahme\*)

Mit Schreiben vom 25. März 2019 Nr. 4-0141.5/428 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

*1. Wie sich der derzeitige Stand der Verhängung von Einfahrverboten für Dieselfahrzeuge der Euro-5-Norm nach Stuttgart darstellt;*

Die Landesregierung tut alles, um die Grenzwerte einzuhalten und ein flächen-deckendes Verkehrsverbot für Diesel-Kfz der Euro-Norm 5/V zu vermeiden. Verkehrsverbote für Diesel-Kfz der Euro-Norm 5/V ab dem 1. Januar 2020 werden in der sich derzeit in Erarbeitung befindlichen Ergänzung der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart geregelt. Über die Anordnung wird in der zweiten Jahreshälfte 2019 entschieden. Die Anordnung der Verkehrsverbote ist abhängig von der aktuellen Entwicklung aller straßennahen Messwerte für Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) in der Umweltzone Stuttgart und den auf Bundesebene geplanten gesetzlichen Änderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Sofern die Messwerte eine deutliche Abnahme belegen und eine zeitnahe Grenzwerteinhaltung erwarten lassen, wird die Anordnung der Verkehrsverbote hinsichtlich der tatsächlichen Notwendigkeit, der räumlichen Abgrenzung und auf Grundlage eventuell ergangener Gesetzesänderungen durch das Regierungspräsidium Stuttgart erneut überprüft.

*2. welche Ausnahmetatbestände dabei vorgesehen sind (Bewohner der Stadt, Kranken- und Rettungsfahrzeuge, Reinigungsfahrzeuge der Stadt, Müllabfuhr; Oldtimer, Fahrten bis zu bestimmten Park-and-ride-Plätzen, Fahrten zum Arzt oder in ein Krankenhaus, Taxis, Busse, etc.);*

Es wird die Ausnahmekonzeption der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart Anwendung finden. Darüber hinaus werden Ausnahmen für soft- und hardwarenachgerüstete Fahrzeuge aufgenommen. Weiterhin werden 16 Park+Ride-Anlagen, die in der Umweltzone, aber außerhalb des Stuttgarter Talkessels liegen, vom Verkehrsverbot ausgenommen. Pendlerinnen und Pendler sollen diese in Zukunft auf direktem Weg anfahren können, um ihre Fahrt dann mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fortzusetzen.

*3. für wie realistisch sie es hält, dass in den kommenden Monaten für alle Auto- und Motor Typen der Dieselfahrzeuge der Euro-5-Norm Zulassungen für technische Nachrüstsätze vorliegen, diese Nachrüstsätze am Markt in ausreichender Zahl verfügbar sind und die Fahrzeugbesitzer sich diese Nachrüstsätze innerhalb dieses Jahres einbauen lassen können;*

Die Landesregierung hält es für sehr realistisch, dass es für eine Reihe häufig vorkommender Auto- und Motor Typen Zulassungen für Nachrüstsätze in den kommenden Monaten geben wird. Voraussetzung ist, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die notwendige rechtliche Änderung der Straßenverkehrszulassungsordnung (StVZO) bald einleitet und diese auch bald in Kraft tritt.

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

4. welche Möglichkeiten nach ihrer Einschätzung für die Besitzer von Euro-5-Dieselfahrzeugen bis zur Verhängung der Fahrverbote bestehen werden, ihr Auto technisch nachrüsten zu lassen, bzw. welche zeitlichen Fristen ihnen dafür eingeräumt werden sollen;
6. wie sie die Auffassung der Richter des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig aus ihrer Sicht bewertet, wonach diese laut Urteil vom 27. Februar 2018 (BVerwG 7 C 30.17) in der Begründung zur Wahrung der Angemessenheit und Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten eigens darauf verweisen, dass Besitzern von Euro-5-Dieselfahrzeugen als Ausnahmetatbestand eine hinreichende Frist für die technische Nachrüstung eingeräumt werden kann (Zitat: „Auch Ausnahmeregelungen in Gestalt der Einräumung von Übergangsfristen für die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen namentlich der Abgasnorm 5 mit geeigneter Abgasreinigungstechnik können ein Baustein zur Herstellung der Verhältnismäßigkeit des in Betracht zu ziehenden Verkehrsverbots sein.“);
7. aus welchem Grund sie diese befristete Ausnahmeregelung (Moratorium) und damit die Möglichkeit zur technischen Nachrüstung nicht einräumen will;

Die Fragen 4, 6 und 7 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Sofern Halterinnen und Halter ihr Kfz noch im Jahr 2019 hardwareseitig nachrüsten lassen und dieses System wirksam ist, werden sie von den Verkehrsverboten ausgenommen. Hierzu muss der Bund schnellstmöglich einen Regelungsrahmen schaffen und die Automobilindustrie muss zusammen mit sog. „Nachrüstfirmen“ für eine schnelle Hardwarenachrüstung noch in diesem Jahr sorgen.

Bei den meisten Modellen dürfte ein erfolgreiches Software-Update und entsprechend abgesenkte Rohemissionen auch außerhalb z. B. gewählter Temperaturfenster die Voraussetzung für eine Hardwarenachrüstung sein, die den von der Bundesregierung vorgesehenen Schwellenwert erreicht. Eine Übergangsfrist bis Ende 2020 wird daher für diejenigen Kfz gewährt, die mit einem wirksamen Software-Update zur Emissionsminderung versehen sind. Diese Fahrzeuge können dann auch noch im Jahr 2020 hardwareseitig nachgerüstet werden, ohne dass sie von den Verkehrsverboten betroffen sind.

Die Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts sind so zu verstehen, dass die Gewährung einer Übergangsfrist ein Baustein zur Herstellung der Verhältnismäßigkeit sein kann. Ob Übergangsfristen gewährt werden, und wie diese ausgestaltet werden, obliegt dem Plangeber. Diese können daher auch an das Vorhandensein eines Software-Updates geknüpft werden.

Die Landesregierung hat keine rechtliche Grundlage, ein solches Moratorium zu erlassen und unternimmt alles, um die Grenzwerte einzuhalten und ein flächendeckendes Verkehrsverbot für Diesel-Kfz der Euro-Norm 5/V zu vermeiden.

5. wie sie sich die Finanzierung dieser Nachrüstung vorstellt.

Die Landesregierung geht unverändert davon aus, dass die Hersteller die zugesagte Beteiligung an den Kosten der Nachrüstung übernehmen.

Hermann  
Minister für Verkehr