

Lärmaktionsplanung und Luftreinhalteplanung - Werden unsere Städte bald autofrei? -

Cornelia Weiner

Gliederung des Vortrags

- 1. Luftreinhalteplanung und Lärmaktionsplanung**
- 2. Handlungsdruck**
- 3. Derzeitige Handlungsmöglichkeiten**
- 4. Zukünftige Handlungsmöglichkeiten**
- 5. Fazit**

1. Luftreinhalteplanung und Lärmaktionsplanung - was ist das?

- Zwei Instrumente des gebietsbezogenen Immissionsschutzes
- Umsetzung von EU- Recht
 - Richtlinien 2008/50/EG sowie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates der Europäischen Union -
Luftqualitätsrichtlinie sowie Umgebungslärmrichtlinie
- Rechtliche Verpflichtung in §§ 47 bzw. § 47 d BImSchG
- Grundlage: LRPL → Einzelbetrachtung
LAP → Lärmkartierung nach DTV-Schwellen

1. Luftreinhalteplanung und Lärmaktionsplanung - wie geht das?

Luftreinhalteplanung - Teilbereich Straßenverkehr

Luftmessnetz Hessen (HLNUG)
Überschreitungen der gesetzlichen
Grenzwerte der 39. BImSchV für
Luftschadstoffe werden messtechnisch
festgestellt.

Luftreinhalteplan (HMUKLV)

- Einstufige Öffentlichkeitsbeteiligung
- Jahresmittelwert und 1- bis 24-h-
Mittelwerte
- Betrachtung der Wirksamkeit von
Maßnahmen zur Schadstoffreduktion
- Festlegung von Maßnahmen zur
Einhaltung der Grenzwerte

Lärmaktionsplanung - Teilbereich Straßenverkehr

Lärmkartierung (HLNUG)
Ballungsräume DTV > 3.000 KFZ/Tag;
außerhalb BR DTV > 8.200 KFZ/Tag
Lärmbelastung wird rechnerisch, nach
der 34. BImSchV, Rechenvorschrift
VBUS, ermittelt

Lärmaktionsplanung (RP'en)

- Zweistufige Öffentlichkeitsbeteiligung
- Auslösewerte L_{DEN} / L_{Night} 65 / 55
dB(A)
- Erarbeitung und Prüfung von
Maßnahmenvorschlägen - unter
Einbindung der Fachbehörden

1. Luftreinhalteplanung und Lärmaktionsplanung - Gemeinsamkeiten

- Stark durch EU-Recht bzw. Vorgaben geprägt
- Hohes öffentliches Interesse
- Flächenbezogener Ansatz
- Verpflichtung zur Aufstellung der Pläne
- Ziel: Gesundheitsschutz
- Verursacherbezogene Maßnahmen- **überwiegend Straßenverkehr**
als Hauptverursacher



Bild: Gunther Möller / HMKLV

1. Luftreinhalteplanung und Lärmaktionsplanung - Unterschiede

Luftreinhalteplanung

- Zuständig: HMUKLV
- Gesetzlich vorgeschriebene Grenzwerte
- Plan enthält Verpflichtung zur Grenzwerteinhaltung
- Gesundheitsschutz

Lärmaktionsplanung

- Zuständig: RP'en
- Selbstgewählte Auslösewerte
- Plan ohne Zielverpflichtung
- Gesundheitsschutz - erhebliche Belästigung

2. Handlungsdruck

- Zwang zur Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen
- Vertragsverletzungsverfahren der EU (LRPL und LAP)
- Klageverfahren (nur LRPL)
- Erwartungen von Politik und Öffentlichkeit

3. Derzeitige Handlungsmöglichkeiten

Luftreinhalteplanung

- Ausbau öffentlicher Nahverkehr
- Ausbau Radwegenetz
- Mobilitätsmanagement
- Einhaltung der Euronormgrenzwerte
- flüssiger Verkehr durch optimierte Ampelschaltung
- Umweltzonen
- Lkw-Fahrverbote
- Pfortnerampeln

Lärmaktionsplanung

Straßenverkehrliche Maßnahmen

- Geschwindigkeitsbeschränkungen
- Fahrverbote (z.B. LKW-Fahrverbot nachts)
- Verstetigung des Verkehrs, z.B. grüne Welle

Straßenbauliche Maßnahmen

- Lärmschutzwände / -wälle
- Lärmarme Fahrbahnbeläge
- Straßenraumgestaltung z.B. Verringerung der Anzahl an Fahrstreifen
- Bau von Umgehungsstraßen

4. Zukünftige Handlungsmöglichkeiten

Fazit

Derzeitig mögliche und rechtlich zulässige
Maßnahmen reichen bei der
Luftreinhalteplanung nicht aus



Was tun ?

4. Zukünftige Handlungsmöglichkeiten

Luftreinhalteplanung

Feste Grenzwerte

- Verurteilung zur Einhaltung
- Gerichtsentscheidungen u.a.
 - Düsseldorf
 - BVerwG
- Vertragsverletzungsverfahren der EU

Zwang zur Einhaltung

Maßnahmen Fahrverbote ?

Lärmaktionsplanung

Auslösewerte

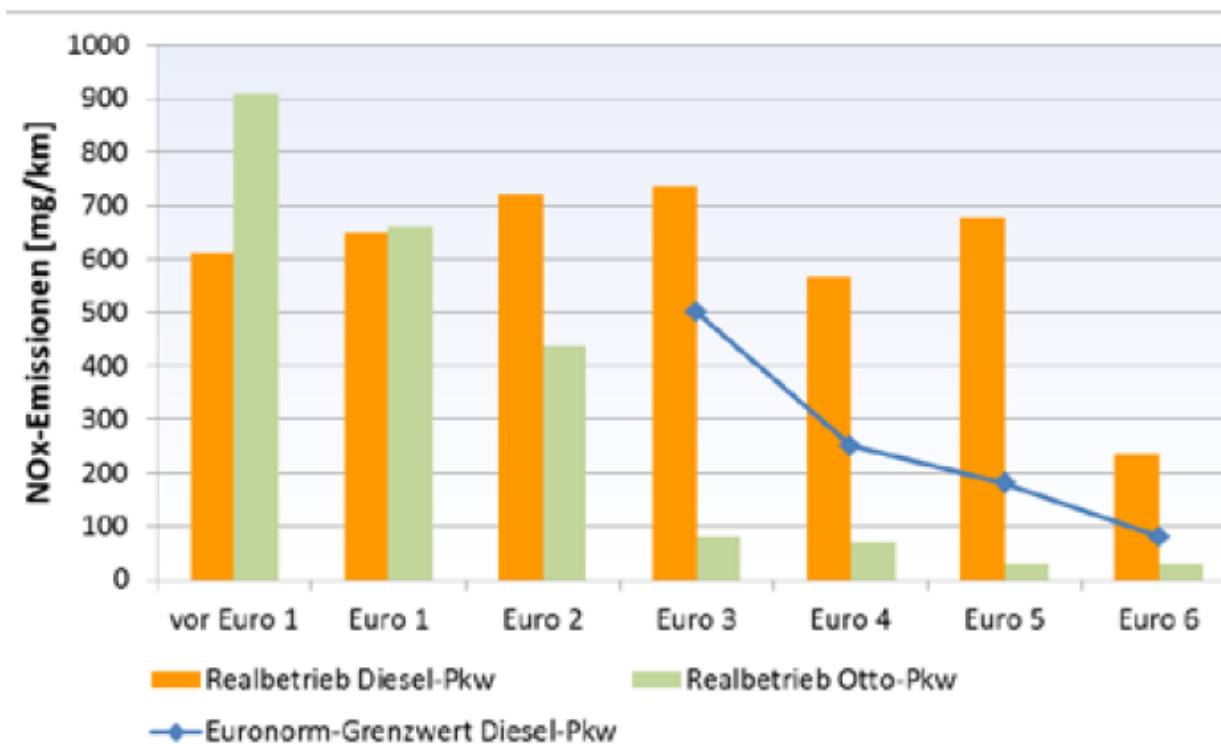
- Pflicht zur Betrachtung
- Keine Gerichtsverfahren
- Vertragsverletzungsverfahren „nur“
wegen fehlender Lärmaktionspläne

Vergleichsweise geringer Druck

4. Zukünftige Handlungsmöglichkeiten

Dieselfahrverbote?

- Verursacherprinzip



Quelle: Luftreinhalteplan Marburg, 02.02.2017, Seite 26, HMuKLV

4. Zukünftige Handlungsmöglichkeiten

Luftqualität 2016: Stickstoffdioxid weiter Schadstoff Nummer 1
Geringere Belastung durch Feinstaub und Ozon



Dieselaautos sind eine Hauptquelle für Stickstoffdioxid.
Quelle: Kara / Fotolia.com

„Seit Jahrzehnten gefährdet Stickstoffdioxid unsere Gesundheit“, sagte Maria Krautzberger, Präsidentin des UBA. „Schuld sind in den Städten vor allem alte Diesel-Autos. Es kann aus Sicht des Gesundheitsschutzes nicht akzeptiert werden, dass die Kommunen keine Handhabe haben, um beispielsweise Dieselaautos mit hohem Ausstoß aus den belasteten Innenstädten auszuschließen

Quelle: <https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/luftqualitaet-2016-stickstoffdioxid-weiter>, Stand 01.03.2017

4. Zukünftige Handlungsmöglichkeiten

Blaue Plakette? - Möglichkeiten

- Kennzeichnung von NO_x-armen PKW
- Einfahrtsbeschränkung in Umweltzonen
- Stufenweise Einführung denkbar - Übergangsfristen

ABER

Verordnungskompetenz (35. BImSchV) liegt beim Bund

4. Zukünftige Handlungsmöglichkeiten



Pressemitteilung

Luftreinhalteplan München: Freistaat Bayern bleibt in der Pflicht

Mit heute bekannt gewordenem Beschluss vom 27. Februar 2017 hat der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) eine gegenüber dem beklagten Freistaat Bayern erfolgte Androhung eines Zwangsgelds in Höhe von 10.000 Euro (Beschluss des Verwaltungsgerichts München vom 21. Juni 2016) auf dessen Beschwerde hin abgeändert.

Die im Vollstreckungsverfahren ergangene Entscheidung dient der Durchsetzung eines rechtskräftigen Urteils des Verwaltungsgerichts München vom 9. Oktober 2012, mit dem der Freistaat Bayern auf eine Klage der Deutschen Umwelthilfe e.V. hin verpflichtet wurde, den für München geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid und Feinstaub im Stadtgebiet von München enthält.

Der BayVGH hält in seinem Beschluss keine gesonderten Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte für Feinstaub mehr für geboten.

In Bezug auf die schnellstmögliche Einhaltung des Immissionsgrenzwerts (Jahresmittelwerts) für Stickstoffdioxid trifft der BayVGH in seinem Beschluss folgende Regelungen:

- Ein Zwangsgeld in Höhe von 2.000 Euro wird für den Fall angedroht, dass der Beklagte nicht bis zum Ablauf des **29. Juni 2017** ein vollständiges **Verzeichnis** aller Straßen(abschnitte) in München öffentlich macht, an denen der Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid aktuell überschritten wird.
- Ein Zwangsgeld in Höhe von 4.000 Euro wird für den Fall angedroht, dass der Beklagte nicht bis zum Ablauf des **31. August 2017** im Zuge der **Öffentlichkeitsbeteiligung** zur Vorbereitung der Fortschreibung des Luftreinhalteplans bekannt macht, dass Verkehrsverbote für Fahrzeuge mit Dieselmotor in Bezug auf aufzulistende Straßen(abschnitte) in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden sollen, welche zeitlichen und sachlichen Einschränkungen für diese Verkehrsverbote gegebenenfalls geplant sind und hinsichtlich welcher Straßen(abschnitte) von Verkehrsverboten abgesehen werden soll.
- Ein Zwangsgeld in Höhe von 4.000 Euro wird für den Fall angedroht, dass der Beklagte nicht bis zum Ablauf des **31. Dezember 2017** ein **vollzugsfähiges Konzept** zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans veröffentlicht.

Pressesprecher: FRVGH Dr. Klaus J. Zitzelslein
Telefon: 089/2130-327
Fax: 089/2130-315

ÖffH Martin Schöfflyak
Telefon: 089/2130-344
Fax: 089/2130-464

E-Mail: presse@vgh.bayern.de

Dienstgebäude: Luchstraße 23
80333 München

Internet: www.vgh.bayern.de

Quelle:
http://www.vgh.bayern.de/media/bayvgh/presse/luftreinhalteplan_munchen.pdf Stand 01.03.2017

Bezirksregierung muss Luftreinhalteplan Düsseldorf 2013 nachbessern

13. September 2016

Mit dem heute in öffentlicher Sitzung verkündeten Urteil hat die 3. Kammer des Verwaltungsgerichts Düsseldorf der Klage der Deutschen Umwelthilfe stattgegeben. Die Bezirksregierung Düsseldorf muss den seit Anfang 2013 geltenden Luftreinhalteplan Düsseldorf so ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des Grenzwertes für das gesundheitsschädliche Stickstoffdioxid in Düsseldorf enthält.

In der mündlichen Urteilsbegründung führte der Vorsitzende im Wesentlichen aus:

Bereits seit 2010 gelte für Stickstoffdioxid der über ein Jahr gemittelte Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. Dieser Wert werde in Düsseldorf insbesondere an dem Messpunkt Corneliusstraße seit Jahren überschritten. Trotz zahlreicher Maßnahmen in den Luftreinhalteplänen 2008 und 2013 wie beispielsweise der „Grünen Umweltzone“ habe er 2015 immer noch bei 59 Mikrogramm pro Kubikmeter gelegen. Die staatliche Pflicht zum Schutz der Gesundheit fordere jedoch eine schnellstmögliche Einhaltung des Grenzwertes. Dem werde der aktuelle Luftreinhalteplan angesichts des großen Verursachungsanteils von Dieselfahrzeugen nicht mehr gerecht: Er müsse daher binnen eines Jahres fortgeschrieben werden. In diesem Rahmen müssten insbesondere auch Fahrverbote für Dieselfahrzeuge ernstlich geprüft und abgewogen werden. Der Einführung der „Blauen Plakette“ auf Bundesebene bedürfe es hierfür nicht zwingend. Vielmehr enthalte das geltende Immissionsschutz- und Straßenverkehrsrecht bereits heute schon entsprechende Grundlagen.

Die Kammer hat gegen das Urteil sowohl die Berufung zum Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen in Münster als auch die Sprungrevision zum Bundesverwaltungsgericht in Leipzig zugelassen.

Aktenzeichen: 3 K 7695/15

Quelle: <http://www.vg-duesseldorf.nrw.de/behoerde/presse/pressemitteilungen/archiv/2016/1621/index.php> Stand 01.03.2017

Verkehrsverbote für Fahrzeuge mit Dieselmotor?

5. Fazit

- Im Bereich der Luftreinhalteplanung hoher Handlungsdruck
- Rechtlich noch ungelöste Fragen zu Fahrverboten
- „Blaue Plakette“ würde bundesweit einheitliche Lösungsansätze für hochbelastete Innenstädte bieten, ohne einen Flickenteppich verschiedener Regelungen nach Bundesländern

5. Fazit

LUFTVERSCHMUTZUNG

Blaue Plakette ist wirksamstes Mittel für saubere Luft

31.01.2017 Pressestelle: **Hessisches Ministerium für Umwelt,
Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz**

Umweltministerin Hinz: „Bundesverkehrsminister muss Blockadehaltung endlich
aufgeben. Bevölkerung hat ein Recht auf saubere Luft.“



Ministerin Priska Hinz
© HMKLV / S.Feige

Quelle: <https://umweltministerium.hessen.de/presse/pressemitteilung/blaue-plakette-ist-wirksamstes-mittel-fuer-saubere-luft>, Stand 28.02.2017

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**