



Niedersächsisches Ministerium für Umwelt und Klimaschutz
Postfach 41 07, 30041 Hannover

**Niedersächsisches Ministerium
für Umwelt und Klimaschutz**

Landeshauptstadt Stadt Hannover

Bearbeitet von
Dr. Bernd Wiener

Trammplatz 2

E-Mail-Adresse:
Bernd. Wiener
@mu.niedersachsen.de*

30159 Hannover

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)

Durchwahl (0511) 120-

Hannover

34- 40 500/ 22.2.4. 1
35- 40500/1/0/47
31-01461

3489

15.01.2010

Luftreinhalte-Aktionsplan für die Landeshauptstadt Hannover hier: Änderung und Überarbeitung

In Folge eines Ratsbeschlusses vom 12. Juli 2007 haben Sie den Luftreinhalte- Aktionsplan für die Landeshauptstadt Hannover öffentlich bekannt gemacht und in Kraft gesetzt. Unter Nr. 7.11 dieses Planes sind nähere Angaben zur Einrichtung einer Umweltzone mit abgestuften Fahrverboten enthalten und eine Reihe von Ausnahmeregelungen beschrieben. Mit Beginn dieses Jahres setzten Sie die dritte Stufe der Fahrverbote für die Umweltzone in Kraft. Die Einfahrt in die Umweltzone darf in der Regel nur noch von Fahrzeugen, die eine „grüne Umweltplakette“ nach Anhang 1 der 35. BImSchV besitzen, erfolgen. Weitere Kraftfahrzeuge lassen Sie im Wege von Ausnahmeregelungen für die Einfahrt zu. Die für die dritte Stufe geltenden generellen Ausnahmeregelungen sind mit Ihrer Allgemeinverfügung vom 14.08.2009 in der „Hannoverschen Allgemeinen Zeitung“ und „Neuen Presse“ veröffentlicht worden und bis zum 31.12.2011 befristet.

Seit dem Jahr 2006, also noch vor Einrichtung der ersten Stufe der Umweltzone, werden die Feinstaub-Grenzwerte in der Stadt Hannover eingehalten. Dies belegen die von der Verkehrsmessstation in der Göttinger Straße gemessenen Feinstaubwerte des Lufthygienischen Überwachungssystems Niedersachsen (LÜN). Eine Überschreitung des über 24 Stunden gemittelten Immissionsgrenzwertes für Partikel (PM₁₀) von 50 µg/m³ bei 35 zugelassenen Überschreitungen im Kalenderjahr fand letztmalig mit 64 Überschreitungstagen im Jahr 2005 statt. Seither ist die Zahl der jährlichen Grenzwertüberschreitungen

Dienstgebäude
Archivstr. 2
30169 Hannover

U-Bahn
Linie 3, 7 und 9
H Waterloo
Bus 120
H Waterlooplatz

Telefon
(0511) 120-0
Telefax
(0511) 120-3399

E-Mail
poststelle@mu.niedersachsen.de*
*nicht zugelassen für digital signierte
und verschlüsselte Dokumente
Internet
www.umwelt.niedersachsen.de

Bankverbindung
Nord/LB (BLZ 250 500 00)
Konto-Nr. 106 025 182

-2-

deutlich gesunken. Im Jahr 2009 ergeben sich nach dem vorläufigen Messergebnis lediglich noch 9 Überschreitungstage. Die im Zeitpunkt der Aufstellung des Luftreinhalte-Aktionsplanes vorausgesetzten Annahmen zum erforderlichen Ausmaß der Minderung von Feinstaubemissionen sowie zu den zu ergreifenden notwendigen Maßnahmen bedürfen daher der Aktualisierung.

Eine gänzlich andere Situation ergibt sich für den ab diesem Jahr gem. § 3 Abs.4 der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft – 22. BImSchV geltenden Jahresgrenzwert für Stickstoffdioxid von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hier ist für die Jahre 2010 und 2011 in Hannover ebenso wie in den Vorjahren mit Überschreitungen zu rechnen.

Die Stufe 3 der Umweltzone in Hannover lässt ab 01.01.2010 nur noch Fahrzeuge zum Verkehr zu, die mit einer grünen Plakette nach Anhang 1 zur 35. BImSchV ausgestattet sind. Diese Plakette können auch Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 3 erlangen, wenn sie mit einem Partikelfilter nachgerüstet werden. Die Wahrnehmung dieser Möglichkeit durch die KFZ-Halter birgt die Gefahr, dass damit die NO_2 -Problematik in Hannover noch verschärft wird, weil nur ein Teil der nachrüstbaren Partikelfilter-Systeme in der Lage ist, die NO_2 -Emissionen im Abgas abzusenkten.

So weist beispielsweise das Umweltbundesamt in seinem aktuellen Internetauftritt (letzte Änderung 31.8.2009) weiterhin auf eine Untersuchung zur Wirksamkeit bestimmter Partikelfilter zur Nachrüstung von Dieselmotorkraftfahrzeugen hin. Hier wird u. a. ausgeführt, dass „in der Rohemission (vor CRT-Rußfilter) der NO_2 -Anteil ca. 5% beträgt. Auf der Basis des Mess- und Beladungszyklusses wurde hinter dem CRT-System ein NO_2 -Anteil von 20% gemessen. Dieser Anteil kann auf bis zu 60% (Basis: Braunschweig-Zyklus-innerstädtischer Buszyklus) ansteigen.“ Zusammenfassend hält das UBA fest: „Eine Minderung der NO_x -Emissionen ist praktisch nicht möglich, dagegen werden die NO_2 -Emissionen des Fahrzeuges deutlich erhöht. Das führt zu einer Erhöhung der NO_2 -Konzentrationen in Straßenschluchten.“

Auch in anderen Untersuchungen wird auf die Problematik des Anstiegs der NO_2 -Emissionen durch Partikelfiltersysteme bei Dieselfahrzeugen hingewiesen („Emissionsvergleich verschiedener Antriebsarten“, EMPA, Nov. 2007; „Entwicklung der NO_x - und NO_2 -Emissionen im Innerortsverkehr in Baden-Württemberg und Deutschland bis zum Jahr 2015“, IFEU Juni 2007).

Mit der Einräumung der Möglichkeit, Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 3 für den Verkehr in der Umweltzone zuzulassen, wenn das Kraftfahrzeug mit Partikelfilter nachgerüstet und deshalb mit einer grünen Plakette ausgestattet wurde, steht die Erreichung der Ziele des Luftreinhalteplanes in Frage; u. U. trägt sie eher zur Verschärfung der bestehenden unzulässigen NO₂-Belastung bei.

Selbst für den Fall, dass es zu keinem wesentlichen Anstieg der NO₂-Belastung in Folge einer Nachrüstung der Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 3 mit Partikelfiltern käme, ist das Fahrverbot in der Umweltzone unverhältnismäßig. Denn die Nachrüstung ist mit erheblichen Kosten für den Fahrzeughalter verbunden, die im Hinblick auf das Ziel der Einhaltung des Feinstaubgrenzwerts nicht erforderlich sind und bezüglich des Stickstoffgrenzwerts insgesamt bestenfalls als neutral zu werten sind.

Aus diesem Grund ist unverzüglich dafür zu sorgen, dass durch den Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt Hannover den Haltern von Dieselfahrzeugen der Schadstoffklasse 3 kein weiterer Anreiz gegeben wird, ihre Fahrzeuge mit Partikelfiltern nachzurüsten, um am Verkehr in der Umweltzone teilzunehmen. Ich halte deshalb den umgehenden Erlass einer Allgemeinverfügung für erforderlich, wonach **Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 3, auch wenn sie nicht mit einem Partikelfilter nachgerüstet sind, generell vom Verkehrsverbot in der Umweltzone ausgenommen werden.**

Die vorbezeichnete Ausnahme ist zunächst **bis zum 31.12.2011 zu befristen**. Zu diesem Termin läuft die Geltung Ihrer Allgemeinverfügung über generelle Ausnahmen von dem Verkehrsverbot innerhalb der Umweltzone vom 14.08.2009 aus. Es ist davon auszugehen, dass im Laufe des Befristungszeitraumes neue Erkenntnisse und Informationen zur Wirksamkeit von Maßnahmen zur flächendeckenden Luftreinhaltung in Belastungsgebieten gewonnen werden. Zum Ende des Jahres 2011 werden Sie dann die Angemessenheit des Verhältnisses von erforderlichen Maßnahmen des Luftreinhalteplans und Ausnahmen hiervon im Lichte der dann vorhandenen Erkenntnisse erneut zu bewerten haben.

Im Hinblick darauf, dass Sie die generellen Ausnahmen vom Verkehrsverbot in der Umweltzone Hannover bereits in den Luftreinhalte- und Aktionsplan aufgenommen haben (S.31f), ist dieser umgehend entsprechend anzupassen. Bei dieser Anpassung ist von der Einhaltung der Verfahrensregelungen des § 47 Abs.5a BImSchG abzusehen.

§ 47 Abs.5a sieht grundsätzlich die Öffentlichkeitsbeteiligung bei Änderungen von Luftreinhalteplänen nach § 47 Abs.1 BImSchG vor und stellt sie insoweit verfahrensmäßig der Erstellung des Planes gleich. Diese Regelung erweist sich in hiesigen Fall in doppelter Weise als unverhältnismäßig:

Eine Planänderung in dem nach § 47 Abs.5 BImSchG vorgesehenen Verfahren nimmt erhebliche Zeit in Anspruch. Im günstigsten Fall ist mit einer Dauer von ca. drei Monaten zu rechnen. In dieser Zeit besteht wegen des Fahrverbots für die einschlägig betroffenen Fahrzeughalter ein erheblicher Handlungsdruck zur Nachrüstung der Fahrzeuge. Die Ausnahme käme daher für die meisten Betroffenen zu spät und würde ihren Zweck nicht mehr erreichen können.

In Anlehnung an das nach allgemeinem Verwaltungsverfahrensrecht geltende Planfeststellungsrecht sollten daher Korrekturen als im Sinne der Planziele unwesentliche Änderungen des Planes auch möglich sein, ohne dass zuvor ein aufwendiges Verfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung zu betreiben ist. Diese Möglichkeit wird analog zu den Voraussetzungen eines Falles von unwesentlicher Bedeutung im Sinne des § 74 Abs.7 Satz 2 VwVfG allerdings nur dann einzuräumen sein, wenn die beabsichtigte Änderung dem Plan nicht entgegensteht, andere öffentliche Belange nicht berührt sind und Rechte anderer nicht beeinflusst werden.

All dies ist vorliegend nicht der Fall. Im Hinblick auf die Einhaltung des Grenzwertes für die Stickstoffbelastung steht die sofortige Änderung des Luftreinhalte- und Aktionsplans nicht nur nicht im Widerspruch zu einem wesentlichen Ziel des Plans, sondern ist ihm sogar förderlich.

Unverhältnismäßig wäre die zuvorige Abwicklung des Verfahrens nach § 47 Abs.5a BImSchG vor Umsetzung der von mir verlangten punktuellen Änderung zudem im Hinblick auf die Belastungen der Fahrzeughalter, die bei uneingeschränkter Aufrechterhaltung weiter unter das Verkehrsverbot der Umweltzone fielen, ohne dass dieses Verbot zur Erreichung des Planzieles der Einhaltung des Grenzwertes für Feinstaub erforderlich wäre.

Des Weiteren fordere ich Sie auf, den bestehenden Plan hinsichtlich seiner straßenverkehrsrelevanten Teile einer grundsätzlichen Überprüfung zu unterziehen. Dabei ist insbesondere zu beachten, ob die dort gesetzten Prioritäten und Abwägungen konfligierender Maßnahmen so weiter aufrecht zu erhalten sind. Dies gilt vor allem hinsichtlich der Dring-

-5-

lichkeit des Handlungsbedarfes bei der Verringerung der Stickstoffbelastung (NO₂) im Verhältnis zur Verringerung der Feinstaubbelastung.

Ausdrücklich hinweisen möchte ich an dieser Stelle auf die unter Nr. 7.3 des Luftreinhalte- und Aktionsplans erläuterte Maßnahme „Verflüssigung des Kfz-Verkehrs in Kombination mit der Verringerung der Fahrgeschwindigkeit“ (S.24) sowie die von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt geförderten Entwicklungen zu Verkehrsleitsystemen am Institut für Verkehrswirtschaft, Straßenwesen und Städtebau der Universität Hannover.

Das Ergebnis Ihrer Prüfung bitte ich mir bis spätestens 01.07.2010 mitzuteilen. In Ihrem Bericht legen Sie bitte insbesondere das Ergebnis und die Konsequenzen der im Luftreinhalte- und Aktionsplan im zweiten Halbjahr 2006 angekündigten Überprüfung der Verkehrssteuerung in der Stadt Hannover dar sowie welche Maßnahmen der Verkehrsflussoptimierung aus welchen Gründen und mit welchen abgeschätzten Wirkungen auf die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV bei einer wesentlichen Änderung des Plans zu ergreifen bzw. zu verwerfen sein werden.

Zur Umsetzung der unverzüglich zu ergreifenden Maßnahmen – Erlass einer Allgemeinverfügung, wonach Dieselfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 3, auch wenn sie nicht mit einem Partikelfilter nachgerüstet sind, generell vom Verkehrsverbot in der Umweltzone ausgenommen werden, sowie diesbezügliche Anpassung Ihres Luftreinhalte- und Aktionsplans – **setze ich Ihnen eine Frist bis zum 25.01.2010**. Zum gleichen Termin erwarte ich Ihren Bericht über das von Ihnen Veranlasste.

Im Auftrage

Lindenthal

