



Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen  
40190 Düsseldorf

Präsidenten des Landtags  
Herrn André Kuper MdL  
Platz des Landtags 1  
40221 Düsseldorf



22. September 2017

Seite 1 von 1

Aktenzeichen

(bei Antwort bitte angeben)

MB 3

Telefon 0211 3843-3843-1032

## 2. Sitzung des Verkehrsausschusses am 27. September 2017

Bericht zu TOP 5 „Abgasskandal und Dieselpipfel: Aktuelle  
Entwicklungen und Perspektiven“

Anlage: - 1 - (60fach)

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

in der Anlage übersende ich Ihnen einen Bericht zum obengenannten  
Tagesordnungspunkt.

Ich möchte Sie bitten, diesen Bericht zur Information an die Mitglieder  
des Verkehrsausschusses weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Wüst

Dienstgebäude und  
Lieferanschrift:  
Stadttor 1  
40219 Düsseldorf  
Telefon 0211 3843-0  
Telefax 0211 3843-9110  
poststelle@vm.nrw.de  
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel  
vom Hauptbahnhof zur  
Haltestelle Stadttor:  
Straßenbahnlinie 709  
Buslinie 732



## **2. Sitzung des Verkehrsausschusses am 27. September 2017**

### **TOP 5 „Abgasskandal und Dieselpfand: Aktuelle Entwicklungen und Perspektiven“**

#### **Schriftlicher Bericht auf Bitte der Fraktion der SPD**

#### **Stand der Verfahren zur Überarbeitung der Luftreinhaltepläne für betroffene Städte in Nordrhein-Westfalen**

Trotz erheblicher Erfolge der ergriffenen Minderungsmaßnahmen bestehen auch heute noch zahlreiche Hotspots im innerstädtischen Bereich, an denen es fortgesetzt zu Überschreitungen des gesetzlichen Stickstoffdioxid-Grenzwertes kommt. Wie bekannt, hat die Deutsche Umwelthilfe DUH in Nordrhein-Westfalen gegen das Land auf Überarbeitung der Luftreinhaltepläne in sechs Städten geklagt. Zudem läuft ein EU-Vertragsverletzungsverfahren, von dem elf Ballungsräume in NRW betroffen sind.

Im Fall der Klage zum Luftreinhalteplan (LRP) Düsseldorf hat das Verwaltungsgericht Düsseldorf bereits entschieden. Das Gericht geht in seiner Urteilsbegründung davon aus, dass Fahrverbote für Diesel-Kfz auch ohne Blaue Plakette allein auf der Grundlage der gültigen StVO zulässig wären. Dies hat bereits die Vorgänger-Landesregierung für falsch erachtet und hat Revision beim Bundesverwaltungsgericht eingelegt.

Zur Fortschreibung der von der DUH beklagten und weiterer LRP ist die Projektgruppenarbeit bei den Bezirksregierungen im Gang. Die Fortschreibung des LRP Düsseldorf hat Pilotcharakter. Da das Bundesverwaltungsgericht seine Entscheidung über die rechtliche Zulässigkeit von Einfahrverboten für Dieselfahrzeuge für das erste Quartal 2018 angekündigt hat, soll der fortgeschriebene LRP Düsseldorf zum 01.04.2018 in Kraft treten. Beabsichtigt ist außerdem, die bis dahin vorliegenden Ergebnisse aus den aktuellen Diskussions- und Arbeitsprozessen auf Bundesebene im neuen Luftreinhalteplan zu berücksichtigen.

Die Deutsche Umwelthilfe hat deutschlandweit gegen weitere Städte Klagen angedroht.

#### **Zielsetzung der Landesregierung**

Für die Landesregierung hat die Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte für Luftschadstoff-Belastungen zum Schutz der menschlichen Gesundheit einen hohen

Stellenwert. Die Grenzwerte sind so schnell wie möglich einzuhalten.. Die Landesregierung lehnt Dieselfahrverbote ab und strebt an, das unstrittige Ziel der Grenzwerteinhaltung durch geeignete andere Maßnahmen zu erreichen. Die Landesregierung weist darauf hin, dass auch die Vorgänger-Landesregierung keine Fahrverbote für Dieselfahrzeuge angestrebt hatte.

Die Landesregierung unterstützt den von der Bundesregierung angestoßenen Prozess, um im Rahmen von Diesel-Gipfel, Gesprächen mit den betroffenen Kommunen auf verschiedenen Ebenen, den vom Bund einberufenen Facharbeitsgruppen und vielen weiteren Schritten zu Maßnahmen und Lösungen zu kommen, mit denen Fahrverbote überflüssig gemacht werden sollen.

## **Ergebnisse und Umsetzung der Vereinbarungen des Nationalen Forum Diesel**

Nach Einschätzung der Landesregierung ist mit dem 1. Nationalen Dieselforum am 2. August dieses Jahres wichtige Fortschritte in der Diskussion über Umweltbelastungen in Innenstädten aber auch über die Manipulation von Abgasmessungen erreicht worden. Dabei sind wichtige Punkte wie das für Autofahrer kostenfreie Software-Update und die Umstiegsprämien für ältere Dieselfahrzeuge seitens der Hersteller, auf den Weg gebracht worden.

Gleiches gilt für die Aufstockung der Mittel für flankierende Emissionsschutzmaßnahmen, die beim Treffen der Bundesregierung mit den Ministerpräsidenten und den Oberbürgermeistern am 4. September 2017 verabredet wurden. Somit steht bereits in absehbarer Zeit für die entsprechenden Maßnahmen eine Milliarde Euro zur Verfügung. Für diese Lösung hat sich die Landesregierung maßgeblich eingesetzt.

Die Bundesregierung hat bereits signalisiert, im November 2017 ein 2. Nationales Forum Diesel abzuhalten. Auf dieser Veranstaltung sollen die Ergebnisse der vier am 1. September 2017 eingesetzten Expertengruppen diskutiert und weitere Maßnahmen beschlossen werden.

Besonders hervorzuheben sind folgende Vereinbarungen, erste Ergebnisse und politische Entscheidungen:

### **Umrüstungen durch die Automobilwirtschaft**

Die deutsche Automobilindustrie ist bereit, bei ca. 5,3 Mio. in Deutschland zugelassenen Diesel-Pkw der Schadstoffklassen Euro-Norm 5 und 6 die NO<sub>x</sub>-Emissionen um durchschnittlich 25 bis 30 % bis Ende 2018 senken. Die Kosten für die Software-Updates trägt die Industrie.

Um den Wechsel von älteren Fahrzeugen als Euro-Norm 5 zu forcieren, fördern die Unternehmen die Neuanschaffung durch „Umstiegsprämien“.

Außerdem beteiligt sich die Automobilindustrie an einem von Bund und Automobilindustrie gespeisten Fonds zur Unterstützung weitergehender Maßnahmen in den Kommunen.

Das Umweltbundesamt hat im Auftrag des Bundesumweltministeriums zwischenzeitlich ermittelt, dass beide Maßnahmen zusammen in einem Umfang von 9 Prozent (7 Prozent durch das Software-Update, 2 Prozent durch die Umrüstprämien) zur Reduktion der Immissionsbelastung durch den Verkehr vor Ort beitragen.

### **Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“**

Der zwischen Bund und Automobilindustrie am 2. August vereinbarte Fonds zur Unterstützung der Kommunen, die in den 28 von der EU-Kommission im Vertragsverletzungsverfahren benannten Luftqualitätsregionen weitere Maßnahmen zur Reduzierung der NOx-Belastungen an besonders belasteten Straßen vornehmen müssen, wurde beim Dieseltreffen II auf Initiative des Bundeskanzleramtes fortentwickelt. Neben den jeweils von Bund und Unternehmen zugesagten 250 Mio. Euro beabsichtigt die Bundesregierung durch weitere Umschichtungen zusätzliche 300 - 350 Mio. Euro zur Verfügung zu stellen, sofern die Länder nun ebenfalls in den Fonds einzahlen. Ziel ist es, den Kommunen rd. 1,5 Mrd. Euro Fördermittel zur Verfügung zu stellen.

Die bereits seit 2. August bekannten inhaltlichen Kernelemente des Fonds wie Digitalisierung, Intelligente Verkehrssysteme, intermodale Mobilität, Automatisierung und Vernetzung im Individual- und Öffentlichen Personenverkehr sind dahingehend konkretisiert worden, dass öffentliche, gewerbliche und private Emittenten gleichermaßen in die Maßnahmenkonzepte einbezogen werden können. Nach den Vorstellungen der Bundesregierung sind sowohl städtebauliche als auch verkehrslenkende Maßnahmen (mit der Ausnahme von individuellen Fahrverboten) förderfähig, wenn sie kurz-, mittel- oder langfristig einen Beitrag zur nachhaltigen Schadstoffreduzierung leisten.

Noch nicht abschließend festgelegt sind Struktur und Förderbedingungen des Fonds „Nachhaltige Mobilität in der Stadt“. Bekannt ist, dass individuelle Minderungsstrategien und Masterpläne durch das BMVI gefördert werden sollen. Hierzu hat in einem ersten Schritt Herr Staatssekretär Rainer Bomba (BMVI) am 8. September die Chefs der Staatskanzleien der Länder angeschrieben und auf der Grundlage des „EU-Konzeptes für Pläne für eine nachhaltige urbane Mobilität“ ein „Sonderprogramm zur Förderung der Erstellung von Masterplänen“ vorgelegt. Hierzu wurde eine offenbar im Entwurf befindliche Förderrichtlinie „Automatisiertes und vernetztes Fahren“ kurzfristig so ergänzt, dass auch Kommunen, Regionen oder ein regionaler Verbund von Kommunen antragsberechtigt sind.

Die Landesregierung hat die von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen über die vom Bund angebotene Fördermöglichkeit einschließlich des kurzfristig terminierten zweistufigen Antragsverfahrens informiert und die vom Bund zur Verfügung gestellten Unterlagen zu der vorgesehenen Förderung übermittelt. Bis zum 30. September sollen interessierte Kommunen zunächst kurze Skizzen

einreichen, in denen der grundsätzliche Bedarf (Überschreitung der Grenzwerte) und ein Grobkonzept förderfähiger Maßnahmen entnommen werden kann. In einem zweiten Schritt wird dann – nach Planung des Bundes vorgesehen bis zum 23. Oktober 2017 – eine Aufforderung zur Erarbeitung eines Förderantrags erfolgen. Hierfür hat der Bund nach jetziger Planung als Abgabefrist den 24. November 2017 vorgesehen.

### **Stand der angekündigten Förderprogramme des Bundes**

Beim 1. Dieseltreffen am 2. August 2017 hat der Bund verschiedene bestehende Förderprogramme vorgestellt und Erhöhungen der Fördermittel bzw. inhaltliche Verbesserungen angekündigt; dazu zählen kurzfristig:

- Erhöhung der Förderung zur Anschaffung von E-Bussen im ÖPNV
- Fortführung und Intensivierung der Förderung von Hybrid-, Oberleitungsbussen und Erdgasbussen
- Stärkere Anschaffungsförderung für emissionsarme städtische Nutzfahrzeuge
- Aufstockung der Förderung zur Anschaffung von E-Fahrzeugen (Taxen, kommunale Fuhrparke)

Mittel- bis langfristig wirkende Ankündigungen betreffen den

- Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur
- Aufbau eines deutschlandweiten Digital-Ticket/E-Ticketing
- Ausweitung der Förderung von Hybrid-Zügen bzw. Brennstoffzellen-Zügen
- Förderung des Radverkehrs mit zukünftig 200 Mio. Euro
- Fortsetzung der Förderung von Pilotprojekten zur Landstromversorgung in See- und Binnenhäfen
- Entwicklung von Maßnahmenpaketen zur Erreichung des NO<sub>2</sub>-Grenzwertes

Unabhängig von diesen Lösungsansätzen hat die Landesregierung in Nordrhein-Westfalen eine Reihe von Maßnahmen ergriffen, die wesentlich angemessener als Diesel-Fahrverbote sind. Nordrhein-Westfalen

- fördert den Ausbau der alternativen Antriebe und den Ausbau der entsprechenden Infrastruktur
- unterstützt Städte und Gemeinden, aber auch Unternehmen bei der Umsetzung neuer Verkehrskonzepte
- fördert die Weiterentwicklung emissionsarmer konventioneller Antriebe – aber auch die Forschung und Entwicklung im Bereich Leichtbau, synthetische Kraftstoffe oder neuer Fertigungsverfahren

- fördert den Ausbau des ÖPNV und dabei insbesondere die Anschaffung von Elektro- und wasserstoffbetriebenen Linienbussen und die dafür notwendige Infrastruktur.

Dafür stehen verschiedene laufende Unterstützungsleistungen der Landesregierung zur Verfügung:

- 60 prozentige Förderung der Mehrkosten von Elektro- und wasserstoffbetriebenen Linienbussen gegenüber herkömmlichen Dieselnbussen.
- 15 Mio. Euro im Bereich Nahmobilität.
- 100 Mio. Euro im Programm „Kommunaler Klimaschutz.NRW“, davon allein 40 Mio. Euro für das Sonderprogramm „Emissionsfreie Innenstädte“ (u.a. AC, BN, D haben sich beworben).
- Darüber hinaus kann die ab 2017 um jährlich 20 Mio. € auf insgesamt 130 Mio. € erhöhte ÖPNV-Pauschale genutzt werden, um u.a. die Nachrüstung der ÖPNV-Flotten auf Euro-VI zu unterstützen.

Auch das Sofortprogramm Elektromobilität des Ministeriums für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen wird flankierend zur Minderung der Schadstoffimmissionen beitragen. Mit einem Volumen von 20 Mio. Euro sollen spätestens 2018 Hausbesitzer, Handwerker, Gewerbetreibende und Kommunen gefördert werden, wenn sie in Ladeinfrastrukturen investieren. Gleiches gilt für die Kommunen bei der Umstellung ihrer kommunalen Flotte auf Elektrofahrzeuge.

Zudem stellt die NRW-Bank in verschiedenen Förderprogrammen Darlehen für Kommunen u.a. für Ersatzinvestitionen, die dauerhaft zu mehr Ressourceneffizienz oder Lärm- und Schadstoffreduktionen beitragen, zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen und entsprechender Infrastruktur oder auch zur Erprobung neuer Antriebstechnologien bereit.

### **Arbeitsgruppen in Folge des Nationalen Diesel-Gipfels**

Der Diesel-Gipfel hat vier Arbeitsgruppen bestimmt, die zu den Themenbereichen

- Emissionsreduzierung von im Verkehr befindlichen Fahrzeugflotten
- Verkehrslenkung, Digitalisierung und Vernetzung
- Umstieg öffentlicher Fahrzeugflotten auf emissionsarme Mobilität und
- Optimierung von Antriebstechnologien und alternative Kraftstoffen

Lösungsansätze beraten sollen. Das Land Nordrhein-Westfalen ist in allen Arbeitsgruppen vertreten. Inzwischen sind Unterarbeitsgruppen gebildet worden, um Vorschläge auf Fachebene erarbeiten zu können. Lösungsansätze sollen bereits

beim angekündigten nächsten Nationalen Dieseltreffen im November dieses Jahres in Berlin diskutiert werden.

Die Arbeit dieser Expertengruppen ist nicht abgeschlossen, daher können derzeit lediglich Diskussionsansätze unter Vorbehalt berichtet werden.

### **Zu den Expertengruppen im Einzelnen:**

#### **Expertengruppe I „Emissionsreduktion in den im Verkehr befindlichen Fahrzeugflotten“**

1. Sitzung am 04.09.2017, Teilnahme Herr Staatssekretär Dr. Bottermann

Ziel der AG ist die Klärung möglicher Nachrüstoptionen zur Emissionsreduktion im Fahrzeugbestand. Beteiligt sind neben verschiedenen Bundes- und Landesministerien auch Vertreter von Zulieferindustrie (u.a. Bosch, Conti), Verbänden (u.a. ADAC, Dekra, DUH, NABU, Städtetag, TÜV Nord, VDA) und Verkehrsbetrieben (u.a. Padersprinter).

Zum Auftaktgespräch der Expertengruppe sind rund 60 Teilnehmer erschienen. Wegen der zum Teil sehr komplexen Fragestellungen wurde die Fortführung der Arbeit in zwei Unterarbeitsgruppen (UAG „Technik“ und UAG „Vorschriften“ vereinbart, die am 18.09.2017 zum ersten Mal getagt haben. Die Arbeit dieser Untergruppen ist noch nicht abgeschlossen.

#### **Expertengruppe II „Verkehrlenkung, Digitalisierung und Vernetzung“**

1. Sitzung am 28.09.2017, Teilnahme Herr Staatssekretär Schulte:

Ziel der Arbeitsgruppe ist laut BMVI die Klärung, wie kurzfristig die Entwicklung individueller Masterpläne für die betroffenen Städte und Regionen, sowie mittelfristig die Einrichtung eines „Nationalen Kompetenzzentrums für nachhaltige städtische Mobilität“ umgesetzt werden können. Hinsichtlich der Masterpläne ist aus der Diskussion zu erkennen, dass diese als strategisches Planungsinstrument gedacht werden, anhand dessen Fördergelder zur Unterstützung der Kommunen zielgerichtet eingesetzt werden können. Bestehende bzw. fortzuschreibende Luftreinhaltepläne sowie die sich daraus ergebenden Maßnahmen können Bestandteil der Masterpläne sein.

BMVI hat im Nachgang der Sitzung am 01.09.2017 eine Förderrichtlinie veröffentlicht, auf deren Grundlage auch die genannten Masterpläne für Kommunen gefördert werden sollen.

Mitwirkende der Arbeitsgruppe sind neben BMVI (Federführung), BMUB und BMBF und Landesministerien, die Kommunalen Spitzenverbände, das DiFu, mehrere



Städte sowie VDA, VDV und das Deutsche Verkehrsforum (DVF). Weitere Treffen der AG sind vereinbart.

### **Expertengruppe III „Umstieg öffentlicher Fahrzeugflotten auf emissionsarme Mobilität“**

1. Sitzung am 24.08.2017, Teilnahme Herr Staatssekretär Schulte

Nach dem bisherigen Diskussionsstand wird sich die Arbeitsgruppe speziell mit der Umstellung des ÖPNV, der städtischen Nutzfahrzeuge und Lieferverkehre, der Flotten der öffentlichen Hand, der Taxiunternehmen und Car-Sharing-Flotten auf emissionsarme Antriebe beschäftigen. Dazu gehören:

- Prüfung und Ausgestaltung der möglichen Instrumente (ökonomische oder ordnungsrechtliche Instrumente, Förderprogramme)
- Identifizierung des Finanzbedarfs im Falle von Förderprogrammen
- Prüfung des bestehenden Fahrzeugangebots für die genannten Sektoren und Identifizierung der Lücken.
- Der NRW-Vorschlag für ein Umrüstprogramm für Busse des ÖPNV ist fachlich dieser AG zuzuordnen.

Weitere Sitzungen sind vereinbart, die sich im Detail mit einer Bestandsaufnahme des Fahrzeugangebots, mit rechtlichen und finanziellen Maßnahmen und mit der Zusammenführung der Ergebnisse bzw. gemeinsamen Empfehlungen befassen werden.

Mitwirkende in der Arbeitsgruppe sind neben dem BMUB (Federführung) das BMVI, das BMWI, verschiedene interessierte Länder und Kommunale Spitzenverbände sowie der Verband der Deutschen Verkehrsunternehmen, der Deutsche Taxi- und Mitwagenverband, der Bundesverband Paket & Expresslogistik, die Deutsche Post DHL, der Verkehrsclub Deutschland, die Verbraucherzentrale, der Bundesverband Carsharing sowie der Zentralverband des deutschen Handwerks.

### **Expertengruppe IV „Optimierung von Antriebstechnologien und alternativen Kraftstoffen“**

1. Sitzung am für den 14.09.2017, Teilnahme Herr Thomas Masurek

Geplant sind Experten-Inputs zum Stand der Entwicklung alternativer Antriebstechnologien und alternativer Kraftstoffe. Bei den möglichen Vorschlägen dieser Arbeitsgruppe sind in erster Linie langfristig, allerdings zugleich sehr nachhaltig wirksame Lösungen zu erwarten.

Alle Expertenrunden sollen noch in diesem Jahr ihre Ergebnisse vorlegen.