



Stadt Lüdinghausen

Der Bürgermeister

Sitzungsvorlage

Ausschuss für Bau, Verkehr, Bauerschaften und Umwelt am 02.03.2010		öffentlich		
		Vorlagen-Nr.: FB 4/184/2010		
Nr. der TO				
Dez. II	FB 4: Bildung, Kultur, Sport und Ordnungsangelegenheiten	Datum: 17.02.2010		
FBL / stellv. FBL	FB Finanzen	Dezernat I / II	Der Bürgermeister	
Beratungsfolge:				
Gremium:	Datum:	TOP	Zuständigkeit	Bemerkungen:
Ausschuss für Bau, Verkehr, Bauerschaften und Umwelt	02.03.2010		Entscheidung	

Beratungsgegenstand:

"Blaue Umweltplakette" für Elektrofahrzeuge in Lüdinghausen
hier: Fraktionsantrag der CDU-Fraktion vom 10.12.2009

I. Beschlussvorschlag:

Je nach Beratung.

II. Rechtsgrundlage:

§ 41 GO NW, Bundesimmissionsschutzgesetz, 35. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung), Straßenverkehrsgesetz, Straßenverkehrsordnung

III. Sachverhalt:

Auf den als Anlage beigefügten Fraktionsantrag der CDU-Fraktion vom 10.12.2009 wird verwiesen. In der Sitzung am 04.02.2010 hat der Rat die Verwaltung beauftragt, sich für die gesetzlich notwendigen Änderungen einzusetzen, die eine mit Umweltschutzaspekten begründete Parkgebührenbefreiung respektive Sonderparkberechtigung für Elektrofahrzeuge möglich machen und im Rahmen einer erneuten Beratung in der folgenden Sitzung des Ausschusses für Bau, Verkehr, Bauerschaften und Umwelt die Möglichkeiten und Grenzen der Einführung einer „Blauen Umweltplakette“ für Elektrofahrzeuge nach aktueller Rechtslage darzustellen.

1. Rechtslage

a) Voraussetzungen für die Privilegierung von Fahrzeugen bei umweltbezogenen Verkehrsbeschränkungen

Die 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (35. BImSchV – Plakettenverordnung) regelt, wie Kraftfahrzeuge entsprechend ihrem Schadstoffausstoß mit einer Plakette zu kennzeichnen sind. Hintergrund für diese Verordnung sind die auf EU-Richtlinien über die Luftreinhaltung beruhenden Regelungen zur Aufstellung von Luftreinhalteplänen und Luftaktionsplänen in § 47 BImSchG. In diesem Zusammenhang kann es geboten sein, dass Kraftfahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß in Gebieten mit Luftreinhalteplänen (§ 47 Abs. 1

BlmSchG) bzw. Aktionsplänen (§ 47 Abs. 2 BlmSchG) nicht mehr fahren dürfen; d.h., die jeweils zugeteilte Plakette entscheidet darüber, ob Fahrzeuge noch bewegt werden dürfen oder nicht. Insbesondere in Gebieten mit hohen Schadstoffbelastungen, z. B. durch Feinstaub, soll durch das Verbot des Betreibens von bestimmten Kraftfahrzeugen mit hohem Schadstoffausstoß die Luftverschmutzung verringert werden. Mit der Plakette soll gleichzeitig die Möglichkeit eröffnet werden, solche Fahrzeuge erkennbar zu machen, die in solchen Gebieten oder Straßenzügen nicht fahren dürfen. Für den Kreis Coesfeld und die Stadt Lüdinghausen haben die Schadstoffbelastungen bislang noch keine Veranlassung für die Aufstellung eines Lufreinhalte- oder Aktionsplans gegeben, so dass auch noch nicht über eine Privilegierung von daraus folgenden Verkehrsverboten zu befinden war.

Nur in den Städten und Ballungsräumen, in denen die Voraussetzungen vorliegen, sind Kraftfahrzeuge, die mit einer Plakette nach Anhang 1 der 35. BlmSchV gekennzeichnet sind, von einem Verkehrsverbot im Sinne des § 40 Abs. 1 BlmSchG befreit, soweit ein darauf bezogenes Verkehrszeichen dieses vorsieht (§ 2 Abs. 1 der 35. BlmSchV). Kraftfahrzeuge werden nach ihren Schadstoffemissionen grundsätzlich den Schadstoffgruppen 1 bis 4 zugeordnet. Die Zuordnung der Fahrzeuge zu den Schadstoffgruppen ergibt sich aus Anhang 2 der 35. BlmSchV (§ 2 Abs. 2 der 35. BlmSchV). Die Farbe der Plakette ist für Kfz der Schadstoffgruppe 2 rot, der Schadstoffgruppe 3 gelb und für die Schadstoffgruppe 4 grün (§ 3 Abs. 1 der 35. BlmSchV).

Eine über die grüne Plakette hinaus gehende Unterscheidung zwischen den emissionsärmsten Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor und Elektrofahrzeugen sieht das geltende Recht zurzeit nicht vor.

b) Voraussetzungen für die Privilegierung von Fahrzeugen im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung

Hinsichtlich einer Parkgebührenbefreiung sind die Vorschriften des Straßenverkehrsgesetzes und der Straßenverkehrsordnung ebenso zu beachten wie gebührenrechtliche Prinzipien.

Soweit das Parken auf öffentlichen Wegen und Plätzen nur mit einem Parkschein oder einer anderen Überwachungseinrichtung zulässig ist, werden nach § 6 a Abs. 6 Straßenverkehrsgesetz (StVG) – in Nordrhein-Westfalen aufgrund einer entsprechenden Zuständigkeitsverordnung durch die örtlichen Ordnungsbehörden – Gebühren erhoben; die Vorschrift des § 13 der Straßenverkehrsordnung (StVO) konkretisiert die verkehrsrechtliche Verpflichtung dahingehend, dass etwa im Bereich eines Parkscheinautomaten nur mit einem Parkschein, der am Fahrzeug von außen gut lesbar angebracht sein muss, für die Dauer der Parkzeit gehalten werden darf.

Gebührenrechtlich muss der Satzungsgeber mit Blick auf den mit der Gebührenerhebung verfolgten Zweck – Teilhabe möglichst vieler Verkehrsteilnehmer an der Nutzung begrenzten öffentlichen Parkraums – wesentlich vergleichbare Sachverhalte gleich behandeln. Der in Lüdinghausen in seiner Verfügbarkeit begrenzte und aus diesem Grund bewirtschaftete öffentliche Parkraum wird durch Kraftfahrzeuge mit Elektromotor in gleicher Weise in Anspruch genommen wie durch Kraftfahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Ob eine unter diesem Aspekt differenzierende Parkgebührenordnung im Falle der gerichtlichen Überprüfung rechtlichen Bestand hätte, ist fraglich. Der Städte- und Gemeindebund hält eine solche Vorgehensweise in einer ersten Einschätzung für rechtswidrig. Eine schriftliche Stellungnahme soll noch folgen.

Verkehrsrechtlich regelt die Bestimmung des § 45 Abs. 1b) Nr. 2a StVO mit der Privilegierung von Bewohnern städtischer Quartiere mit erheblichem Parkraumangel einen Fall, in dem die Straßenverkehrsbehörde durch Reservierung des Parkraums für die Berechtigten oder durch Anordnung der Freistellung von angeordneten Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen tätig werden darf. Weitere Privilegierungen in Gestalt von Sonderparkberechtigungen sind in § 45 Abs. 1b) Nr. 2 für Schwerbehinderte und Blinde vorgesehen. Nach der Rechtsprechung ist eine Umgehung dieser Bestimmungen durch Ausdehnung auf andere Personengruppen unzulässig. In § 46 Abs. 1 Nr. 4b StVO findet sich eine Ermächtigung für die Genehmigung von Ausnahmen von der Vorschrift des § 13 StVO, u.a. an Parkscheinautomaten nur mit einem Parkschein zu halten. Auch diese

Ausnahmeregelung wird von Rechtsprechung und Fachschrifttum eng interpretiert und setzt ein in jedem Einzelfall zu prüfendes öffentliches Interesse voraus, das gegenüber dem Verbot, von welchem dispensiert werden soll, überwiegt. Anerkannte Fallgruppen sind etwa Ohnhänder, kleinwüchsige Menschen, oder auch Handwerker im Rahmen ihrer grundgesetzlich garantierten Berufsausübung; bei einem unbestimmten Personenkreis, der durch eine Gleichbehandlung mit anderen Verkehrsteilnehmern nicht unzumutbar beeinträchtigt wäre, wird eine solche Ausnahme in der Regel verneint. Die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen für sämtliche Fahrzeughalter oder –führer von Elektrofahrzeugen ist danach – abgesehen von den praktischen Schwierigkeiten in Bezug auf auswärtige Besucher – nicht möglich.

2. Möglichkeiten der Privilegierung nach geltender Rechtslage

Außerhalb des durch Gebühren- und Straßenverkehrsrecht geprägten Bereichs der Parkraumbewirtschaftung kann die Stadt Lüdinghausen über ihr Eigentum an Flächen – mit Ausnahme weniger aus ihrer öffentlichen Rechtsstellung folgender Beschränkungen – weitgehend frei verfügen. Vor diesem Hintergrund ist es denkbar, außerhalb des Geltungsbereichs der Parkgebührenordnung vom 08.03.2006 städtische Flächen als Flächen für kostenfreies Dauerparken durch Elektrofahrzeuge auszuweisen. Das mit dem Fraktionsantrag verfolgte Ziel einer generellen Gebührenbefreiung für Fahrzeuge mit Elektromotor wird damit freilich nicht erreicht.

Darüber hinaus wäre unter dem geltenden Recht eine Erstattung von Parkgebühren als umweltpolitisch motivierte freiwillige Leistung der Stadt möglich, so dass Personen, die einen Parkplatz im Stadtgebiet mit einem Elektrofahrzeug nutzen, im nach hinein – etwa gegen Vorlage des Parkscheins im Bürgerbüro – kostenfrei gestellt werden. Der Vorteil wäre die gewünschte Kostenfreiheit im gesamten Stadtgebiet, die Nachteile lägen in dem nur schwer vermittelbaren praktischen Aufwand und der kaum zu gewährleistenden Nachprüfbarkeit. Auch die bereits in der Vergangenheit als Marketing-Maßnahme in der Kaufmannschaft diskutierte Überlegung, die Parkgebühren unter bestimmten Voraussetzungen beim Einkauf in der Innenstadt gegen Vorlage des Parkscheins zu erstatten, sei in diesem Zusammenhang in Erinnerung gerufen.

IV. Finanzielle Auswirkungen:

Je nach Beratung: Kosten für Beschilderung, Verlust von Gebühreneinnahmen, Kosten für Gebührenerstattungen

Anlagen: 1