

### Schlussfolgerungen der Bundesregierung zum Gespräch mit Kommunen und Ländern zur Luftreinhaltung

(4.9.2017)

1. Die Erhaltung und Verbesserung der Luftqualität ist für ganz Deutschland, einschließlich der Städte und Ballungsräume, von zentraler Bedeutung.
2. Wir bekennen uns zu den Grenzwerten für NO<sub>x</sub> und Feinstaub. Wir begrüßen, dass diese Emissionen seit einiger Zeit rückläufig sind und in vielen Städten und Gemeinden nicht mehr überschritten werden.
3. Wir wollen erreichen, dass die Grenzwerte durch geeignete und vertretbare Maßnahmen möglichst bald in allen Städten und Regionen eingehalten werden. Durch eine nationale Kraftanstrengung von Bund, Ländern und Kommunen wollen wir einen signifikanten Rückgang bereits ab dem nächsten Jahr ermöglichen. Spätestens im Jahre 2020 sollen dann die Grenzwerte überall in Deutschland nachweisbar und dauerhaft eingehalten sein. Dazu sind zusätzliche Maßnahmen erforderlich, die finanziell unterlegt sein müssen.
4. Der Dieseltreffen mit Vertretern der Automobilindustrie (2. August 2017) war ein erster wichtiger Schritt, dem zusätzliche Maßnahmen folgen müssen. Wir erwarten daher, dass die eingesetzten Arbeitsgruppen weitergehende Vorschläge erarbeiten, die gemeinsam von allen Beteiligten noch in diesem Jahr beschlossen und danach rasch umgesetzt werden.
5. Darüber hinaus werden Bund und Länder die Kommunen, die von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind, bei der Erarbeitung und Umsetzung individueller und zielgenauer Minderungsstrategien (insbesondere für NO<sub>x</sub>) umfassend unterstützen.
6. Dabei nehmen wir über den Bereich der Personenkraftfahrzeuge hinaus alle Emittenten gleichermaßen ins Visier. Hierzu gehören auch Busse und Bahnen, LKWs, Baumaschinen und Schiffe.
7. Pauschale Fahrverbote für einzelne Antriebsarten oder Kfz-Typen lehnen wir ab. Bürgerinnen und Bürger, die auf die Richtigkeit gemachter Angaben vertrauten, dürfen nicht die Leidtragenden von Fehlern sein, die andere begangen und zu verantworten haben. Unsere gemeinsamen Anstrengungen zur Luftreinhaltung haben deshalb auch das Ziel, die Verhängung derartiger Fahrver-

bote entbehrlich zu machen und zu vermeiden. Dabei setzen wir auf freiwillige Anreize, und Förderung.

8. Die Ausgangslage und die Notwendigkeiten sind von Region zu Region und von Stadt zu Stadt unterschiedlich. Die betroffenen Städte und Kommunen sagen daher zu, individuelle Minderungsstrategien im Lichte der heutigen Besprechung bis Oktober dieses Jahres vorzulegen, beziehungsweise bereits bestehende Strategien (wo erforderlich) zu überarbeiten. Dabei sollen die zu ergreifenden Maßnahmen mit Blick auf Wirksamkeit und Schnelligkeit identifiziert und priorisiert werden: Denn wir wollen kurzfristig besonders solche Maßnahmen fördern, die einen spürbaren Rückgang der Emissionen zur Folge haben.
9. Sobald die individuellen Minderungsstrategien vorliegen, werden die Teilnehmer des heutigen Gipfels noch in diesem Jahr (Ende Oktober) erneut zusammen kommen, um das zügige weitere Vorgehen abzustimmen.
10. Die Erarbeitung und Umsetzung der individuellen Minderungsstrategien erfordert die Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel und kann von den betroffenen Kommunen und Regionen alleine nicht geschultert werden. Wir werden deshalb einen Fonds „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ auflegen und wie folgt ausstatten:
11. Bereits jetzt stehen als Ergebnis des Dieseltgipfels insgesamt 500 Mio. Euro zur Verfügung (je zur Hälfte finanziert vom Bund und von der Automobilindustrie). Über reine Planungskosten hinaus kann dieser Fonds auch für konkrete Maßnahmen (z.B. Verkehrslenkung, Digitalisierung) genutzt werden. Wir wollen diesen Fonds durch Beiträge des Bundes kurzfristig auf eine Milliarde Euro ergänzen. Länder und Kommunen werden sich in ihren jeweiligen Gremien mit der Frage der Mitfinanzierung befassen. Darüber hinaus muss über eine weitere Beteiligung der Industrie gesprochen werden. Zu diesem Zweck wird der Bund bereits im laufenden Haushalt Ausgaben neu priorisieren. Die Beiträge der Länder sollen jeweils ihren Kommunen zu Gute kommen. Bei der Finanzierung ist sicherzustellen, dass Maßnahmen für den Klimaschutz nicht im Widerspruch zu Maßnahmen der Luftreinhaltung geraten.
12. In den kommenden Jahren werden weitere Anstrengungen erforderlich sein. Der Bund kann den Beschlüssen des neuen Bundestages nicht vorgreifen. Über die konkrete Höhe von Beiträgen für die Folgejahre wird daher im Rahmen der Haushaltsaufstellung und der Haushaltsberatungen 2018 entschieden.

13. An den Mitteln sollen alle Kommunen teilhaben, die von Grenzwertüberschreitungen betroffen sind. Dabei sollen insbesondere die Höhe der Grenzwertüberschreitung sowie die Höhe der zu erwartenden Emissionsminderung berücksichtigt werden. Besonders schnell wollen wir denjenigen Regionen helfen, die bereits Gegenstand von Vertragsverletzungsverfahren sind.
14. Die zu ergreifenden Maßnahmen beziehen sich auf öffentliche, gewerbliche und private Emittenten von Luftschadstoffen (insbesondere NO<sub>x</sub>), sowie auf städtebauliche und verkehrslenkende Maßnahmen mit Ausnahme von individuellen Fahrverboten. Sie sind grundsätzlich förderfähig, wenn sie einen kurz-, mittel- oder langfristigen Beitrag zur nachhaltigen Schadstoffreduzierung leisten.
15. Der Kreis der Förderberechtigten und die konkreten Förderkriterien und Förderbedingungen werden gemeinsam von den Beteiligten erarbeitet und beim nächsten Gespräch vereinbart. Hierzu wird kurzfristig eine Koordinierungsstelle (Bund-Länder-Kommunen-AG) eingesetzt, die unverzüglich ihre Arbeit aufnimmt und weitergehende Vorschläge erarbeitet. Dabei werden insbesondere Maßnahmen in folgenden Bereichen ergriffen:
  - Umbau und Nachrüstung von vorhandenen konventionellen dieselbetriebenen Fahrzeugen und Maschinen des ÖPNV (z.B. Busse), der Kommunen und des gewerblichen Bereichs mit modernen Filtersystemen (SCR-Systeme).
  - Konzentration und Förderung der beschleunigten Umstellung auf Elektrofahrzeuge und alternative (emissionsarme) Antriebe in den betroffenen Städten, Ballungs- und Verdichtungsräumen. Zuschüsse bzw. Sonderabschreibungen für Fahrzeugflotten z.B. von Kommunen, Handwerkern, Dienstleistern, für Taxen und für ÖPNV.
  - Beschleunigter Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge mit dem Ziel, durch koordiniertes Vorgehen alle Beteiligten bis zum Jahre 2020 mindestens 100.000 zusätzliche Ladepunkte verfügbar zu machen.
  - Herstellung der Wirtschaftlichkeit von Landstromanschlüssen in Hafenstädten für Fracht- und Personenschiffe, sowie Aufbau der hierzu erforderlichen Infrastruktur.
  - Moderne Verkehrs- und Mobilitätskonzepte für Verkehrsführung und Verkehrsleitung, Carsharing, Parkplätze mit Zubringer- und

Pendeldiensten in Rand- und Außenbereichen. Vernetzung und kombinierte Angebote unterschiedlicher Mobilitätsformen. Digitalisierung des Verkehrssystems.

- Effiziente Logistik in Städten zur Bewältigung der wachsenden Lieferverkehre.
- Umfassende Förderung des Ausbaus von Fahrrad- und Fußgängerverkehr.
- Beseitigung regulatorischer Hemmnisse, die der schnellen Umsetzung der genannten Maßnahmen entgegenstehen.

Bei der Festlegung der Förderinstrumente und -konditionen werden die Vorschläge der Beteiligten zur Grundlage der weiteren Gespräche gemacht.