

Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände



Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände · Hausvogteiplatz 1, 10117 Berlin

23.01.2019/pu/sei

Frau Vorsitzende
Sylvia Kotting-Uhl, MdB
Deutscher Bundestag
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Bearbeitet von
Axel Welge

Telefon +49 221 3771-281
Telefax +49 221 3771-7609

E-Mail:
axel.welge@staedtetag.de

Marc Elxnat
Telefon +4930/ 773 07- 211
Telefax +4930/ 773 07- 200

E-Mail:
marc.elxnat@dstgb.de

Aktenzeichen
70.16.01 D

Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) (Bt-Drs. 19/6335)

hier: Stellungnahme für die öffentliche Anhörung des Ausschusses am 30. Januar 2019

Sehr geehrte Frau Kotting-Uhl,

vielen Dank für Ihre Einladung zur o.a. Anhörung des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit. Zu dem vorgelegten Gesetzentwurf der Bundesregierung geben wir folgende Stellungnahme ab:

- 1) Die in Art. 1 des Gesetzentwurfs vorgesehene Bestimmung des § 47 Abs. 4a BImSchG, nach der Fahrverbote für Dieselfahrzeuge wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid in der Regel nur in Gebieten in Betracht kommen, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft ($\mu\text{g}/\text{m}^3$) im Jahresmittel überschritten worden sind, schränkt den Abwägungsprozess der für die Luftreinhaltungsplanung zuständigen Stellen im Rahmen der Überprüfung der Verhältnismäßigkeit bewusst ein, um die individuelle Mobilität nicht zu beschneiden. Allerdings entsteht das Risiko, dass die Rechtsprechung im Umkehrschluss bei einer Stickstoffdioxidbelastung von über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft generell und zwingend die Verhältnismäßigkeit von Verkehrsverboten annehmen wird. Gerade für die Fortschreibung der Luftreinhaltungspläne in stark belasteten Kommunen wäre also die vorgesehene Regelung eine deutliche Vorgabe für Fahrverbote. Es bedarf deshalb einer Klarstellung im Gesetz, dass bei Überschreitung des Wertes von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ein Abwägungsprozess, ob Fahrverbote eingeführt werden, in jedem Fall zu erfolgen hat und somit kein Automatismus eintritt. Zudem sollte ein entsprechender Hinweis auch in der Begründung gegeben werden.

Fahrverbote dürfen immer nur die Ultima-Ratio einer Abwägung der allgemeinen Hand-

lungsfreiheit des Einzelnen und der potentiellen Gesundheitsschädigung der Betroffenen sein. Das Ziel der Kommunen ist es, eine echte Verkehrswende unter Einbeziehung aller Verkehrsträger durchzuführen und damit nicht nur das isolierte Problem der Stickoxide zu betrachten, sondern auch die CO₂-Emissionen des Verkehrs zu reduzieren und die Luftqualität insgesamt zu verbessern.

- 2) Zudem sollte im vorliegenden Gesetzentwurf klargestellt werden, ob unter „Verkehrsverboten“ streckenbezogene und/oder zonale Fahrverbote zu verstehen sind. Streckenbezogene Fahrverbote führen in der Regel nicht zur flächendeckenden Einhaltung der NO₂-Grenzwerte in den besonders belasteten Innenstädten. Zwar können streckenbezogene Fahrverbote eine Verbesserung der Luftbelastungssituation in der jeweiligen Straße erzielen. Die Folge eines solchen Verbots ist jedoch ein Verdrängungseffekt, der auf den Umfahrestrecken zu Staus und zu einer Verschlechterung der Immissionssituation führt. In Einzelfällen können neue Überschreitungen des NO₂-Grenzwertes die Folge sein, was nach der Grundsatzentscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.02.2018 nicht zulässig ist.
- 3) In der Begründung zu diesem Gesetzentwurf wird unter A (Allgemeiner Teil, I. Zielsetzungen und Notwendigkeit der Regelungen) im zweiten Absatz davon ausgegangen, „dass der europarechtlich vorgegebene Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid bereits aufgrund der Maßnahmen, die die Bundesregierung schon beschlossen hat, auch ohne Verkehrsverbote ... eingehalten wird“. Aufgrund einer von der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin im letzten Jahr durchgeführten Modellrechnung, die auch auf andere Städte übertragbar ist, erscheint diese Annahme der Bundesregierung falsch. Vielmehr kommt die Berliner Untersuchung zu folgenden Ergebnissen:
 - Die Software-Updates führen an einer stark frequentierten Berliner Hauptverkehrsstraße bis 2020 zu einer NO₂-Reduzierung von einem Mikrogramm.
 - Die Elektrifizierung des Verkehrs wird bis 2020 aufgrund der überschaubaren Marktverfügbarkeit für Elektrofahrzeuge ebenfalls nur zu einer Minderungswirkung von einem Mikrogramm NO₂ führen.
 - Auch die Digitalisierung des Verkehrs, hinter der sich fast ausnahmslos entweder nicht direkt wirksame oder nur mittel- bis langfristig realisierbare Maßnahmen verbergen, führt zu ähnlichen Ergebnissen.
 - Die Hardware-Nachrüstung von schweren kommunalen Nutzfahrzeugen führt aufgrund der geringen Fahrzeugzahl ebenfalls zu einer NO₂-Minderungswirkung, die kaum messbar ist.
 - Durch eine Nachrüstung von ÖPNV-Bussen mit Abgasreinigungssystemen kann eine Reduktion der NO₂-Belastung um mehrere Mikrogramm erreicht werden. Dies gilt allerdings nur für die Städte, in denen diese Nachrüstung noch nicht abgeschlossen ist.
 - Die Hardware-Nachrüstung von Liefer- und Handwerkerfahrzeugen stellt sich als sinnvolle Minderungsmaßnahme dar. Allerdings führt auch diese Nachrüstung nur zu einer Abnahme der NO₂-Konzentration von weniger als 2 Mikrogramm.

Die Automobilindustrie ist zusammen mit dem Bund gefordert eine Regelung zur Nachrüstung der betroffenen PKW zu finden, da nicht die Kommunen oder die Dieselfahrer die aktuelle Situation verschuldet haben, sondern die Automobilindustrie und diese damit auch in der Pflicht ist ihren Teil zur Lösung beizutragen. Dazu ist es erforderlich, die technischen Voraussetzungen für die Nachrüstungen zeitnah zu schaffen und diese dann auch umsetzen zu können.

Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass nicht alle Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse EURO 6 den Wert von 270 mg Stickoxide pro Kilometer einhalten.

- 4) Nach der Entwurfsregelung des § 47 Abs. 4 Nr. e BImSchG dürfen Handwerker- und Lieferfahrzeuge in jedem Fall dann in Verkehrsverbotszonen einfahren, wenn sie mit öffentlichen Mitteln des Bundes gefördert worden sind. Diese Regelung bedeutet im Umkehrschluss, dass alle übrigen Halter von diesen Fahrzeugen, die auf eigene Kosten nachgerüstet haben, nicht privilegiert sind. Hier darf es keine Ungleichbehandlung zwischen denjenigen, die freiwillig, privat nach dem Stand der Technik nachgerüstet und denjenigen geben, die eine öffentliche Förderung in Anspruch genommen haben. Diese Regelung sollte deshalb korrigiert werden.

Wir wären Ihnen dankbar, wenn Sie unsere Anregungen im weiteren Verfahren berücksichtigen würden.



Detlef Raphael
Beigeordneter
des Deutschen Städtetages



Matthias Wohltmann
Beigeordneter
des Deutschen Landkreistages



Timm Fuchs
Beigeordneter des
Deutschen Städte- und Gemeindebundes