



## **Umsetzung des Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten durch Änderung des BImSchG**

### **Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

1. November 2018

Der ADAC teilt das Ziel der Bundesregierung, aus Gründen des Gesundheitsschutzes die Einhaltung von Grenzwerten für Stickstoffdioxid-Emissionen zu gewährleisten, Fahrverbote jedoch zu vermeiden. Gerade für Städte, in denen inzwischen lediglich geringfügige Überschreitungen der Grenzwerte zu verzeichnen sind, ist eine Orientierung zur Verhältnismäßigkeit von Fahrverboten hilfreich. Denn es ist vor allem eine Frage der Zeit, wie schnell hier die beschlossenen oder in Vorbereitung befindlichen Maßnahmen dazu führen, die Vorgaben zur Luftreinhaltung zu erreichen.

Mit Blick auf die zu diesem Zweck vorgeschlagene Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes muss jedoch grundsätzlich sichergestellt werden, dass sowohl europarechtlichen Vorgaben wie praktischen technischen Anforderungen ausreichend Rechnung getragen wird.

Darüber hinaus möchte der ADAC gerne auf die folgenden Aspekte aufmerksam machen.

#### **Artikel 1 – Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

##### **Einfügung eines Absatzes 1a**

##### **Satz 1 („50 Mikrogramm Stickstoffdioxid“)**

Die Begrenzung der Möglichkeit von Fahrverboten in der Regel auf Gebiete mit einer Überschreitung von mehr als 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft im Jahr trägt nach Auffassung des ADAC nachvollziehbar dem Umstand Rechnung, dass Städte mit einer darunterliegenden Überschreitung der Grenzwerte schon Maßnahmen ergriffen haben bzw. noch nutzen können, um diese kurzfristig einzuhalten.

Dabei haben die Städte ein großes Portfolio von Maßnahmen zur Verfügung, u.a. aus dem Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020. Teilweise sind diese Maßnahmen bereits in Umsetzung befindlich, teilweise laufen sie derzeit an. Auswirkungen auf die Messwerte schlagen sich demnach erst im kommenden oder dem Folgejahr voll nieder.

Mit der Regelung wird vermieden, kurzfristig Fahrverbote anzuordnen, die nach wenigen Monaten aufgrund der Reduzierung der Überschreitung durch das Einsetzen der Wirkungen der getroffenen Maßnahmen durch die Städte wieder aufgehoben werden müssten.

## **Satz 2 („Ausnahme von Fahrzeugen der Schadstoffklasse 6 von Fahrverboten“)**

Die generelle Ausnahme von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro 6 von Fahrverboten ist eine wichtige Klarstellung für die Besitzer dieser Fahrzeuge bzw. Kunden, die ein solches Fahrzeug im Rahmen der derzeit angebotenen Umwelt- und Wechselprämien gegen Inzahlungnahme ihres Alt-Diesels erwerben wollen und gibt diesen Rechtsicherheit.

## **Satz 3 („Ausnahme von Fahrzeugen der Schadstoffklassen 4 und 5 von Fahrverboten, wenn diese weniger als 270 mg Stickstoffoxide pro km ausstoßen“)**

Der ADAC begrüßt, dass auch Fahrzeuge der Schadstoffnorm Euro 4 und 5, deren Stickoxid-Emissionen im realen Fahrbetrieb maximal 270 mg/km betragen, von Fahrbeschränkungen ausgenommen werden sollen.

Hier bleibt abzuwarten, welche Fahrzeuge ohne, mit Software- oder mit Hardware-Nachrüstung diesen nun festgesetzten Wert erfüllen werden und entsprechend ebenso wie Euro 6-Fahrzeuge von Fahrverboten ausgenommen sind.

Die Hersteller sind hier aufgefordert, sobald die entsprechende Anlage zur StVZO (siehe Satz 4) erlassen ist, entsprechende Abgastests durchzuführen, um den Fahrzeugeigentümern umgehend den Nachweis der Einhaltung des Grenzwertes zu ermöglichen.

Auch hier kann dann vielen betroffenen Dieselfahrer dieser Modelle die bisherige Unsicherheit genommen werden, ob sie von Fahrverboten betroffen sind. Für sie wird klar, mit welchen Optionen sie den Grenzwert erfüllen und auch zukünftig in die Innenstädte einfahren dürfen.

## **Satz 4 („Regelung von Einzelheiten in einer Anlage zur StVZO“)**

Die in der Begründung angekündigte unverzügliche Erarbeitung einer entsprechenden Anlage zur StVZO und deren umgehendes Inkraftsetzen ist aus Sicht des ADAC dringend notwendig, um Rechtsklarheit zu schaffen.

Insbesondere die Definition des Messverfahrens und der technischen Anforderungen ist wichtig, damit Hersteller und Nachrüster zeitnah mit der Entwicklung und Umsetzung von Nachrüstmaßnahmen für die Euro 4- und Euro 5-Fahrzeuge beginnen können.

Aus Sicht des ADAC ist bei Nachrüstmaßnahmen wünschenswert, mit Blick auf die Erfüllung des Grenzwerts von 270 mg/km folgende zwei Möglichkeiten vorzusehen:

- die Einhaltung des Grenzwerts durch Hardwarenachrüstung und
- die Einhaltung des Grenzwerts durch Softwarenachrüstung.

Ferner sollten analog zur Emissionsgesetzgebung für schwere Pkw (Klasse M mit einer Höchstmasse von mehr als 2.500 kg) und leichte Nutzfahrzeuge (N1 I Gruppe II und III) relativ zum Grenzwert entsprechende Stickoxid-Emissionen im realen Fahrbetrieb angesetzt werden, um auch bei diesen Modellreihen (z.B. VW t5, Fiat Ducato) die technische Nachrüstung bzw. Softwareupdates zu ermöglichen.