



LAND BRANDENBURG

Ministerium für Ländliche
Entwicklung, Umwelt und
Landwirtschaft

Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
Postfach 601150 | 14411 Potsdam

Henning-von-Tresckow-Str. 2-13
14467 Potsdam

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit

IG 11

Herrn [REDACTED]

Postfach 120629

53048 Bonn

Bearb.: [REDACTED]

Gesch.Z.: [REDACTED]

Hausruf: [REDACTED]

Fax: [REDACTED]

Internet: www.mlul.brandenburg.de

Potsdam, 1. November 2018

Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes

Sehr geehrter [REDACTED]

für die Übersendung des oben genannten Gesetzesentwurfs und die Gelegenheit zur Stellungnahme bedanke ich mich.

Die vorgeschlagene Einfügung eines Absatzes 1a in § 40 BImSchG wird jedoch abgelehnt.

Dies ergibt sich aus folgenden Gründen:

Die Luftqualitätsgrenzwerte dienen dem Schutz der Gesundheit von Bürgerinnen und Bürgern, in erster Linie dem Schutz von Anwohnern an den stark belasteten Straßenabschnitten, aber auch dem Schutz von anderen Verkehrsteilnehmern, Passanten etc. Diese Schutzverpflichtung lässt sich nicht einfach im Rahmen von Verhältnismäßigkeitserwägungen weg wägen. Das Gesundheitsproblem wird durch eine Anhebung des Grenzwertes nicht gelöst, sondern im Gegenteil verschlimmert. Insofern ist die geplante Gesetzesänderung nach hiesiger Einschätzung auch unverantwortlich. Eine Überschreitung des Grenzwertes von bis zu 25 % ist auch nicht geringfügig. Selbst bei Unterschreitung des Grenzwertes haben

Dienstgebäude

Henning-von-Tresckow-Str. 2-13 14467 Potsdam
Lindenstraße 34a 14467 Potsdam

Telefon Zentrale

+49 331 866-0

Fax Poststelle MLUL

+49 331 866-7070

Haltestellen

Alter Markt / Landtag
Schloßstraße

Linien

Tram: 91, 92, 93, 96, 98, 99
Bus: 580, 605, 606, 609, 610, 612,
614, 631, 638, 650, 695, X15

Stickoxide laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) nachteilige Auswirkungen auf die Gesundheit.

Ferner ist der Grenzwert durch eine verbindliche EU-Richtlinie vorgegeben, bei seiner Überschreitung sind Luftqualitätspläne aufzustellen, um durch geeignete Maßnahmen die Überschreitung so kurz wie möglich zu halten (Art. 23 i.V.m. Anhg. XI u. XV der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa). Bei Missachtung drohen (weitere) Vertragsverletzungsverfahren vor dem EuGH. Die erforderliche Notifizierung der geplanten Rechtsänderung bei der Europäischen Kommission hätte zudem keinerlei Aussicht auf Erfolg.

In der Begründung zum Gesetzentwurf wird postuliert, „dass Verkehrsbeschränkungen und -verbote in Gebieten, in denen bei Stickstoffdioxid der Wert von 50 Mikrogramm pro m³ im Jahresmittel nicht überschritten wird, in der Regel nicht erforderlich sind.“ Man gehe davon aus, „dass der europarechtlich vorgegebene Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid bereits aufgrund der Maßnahmen, die die Bundesregierung bereits beschlossen hat, in einem überschaubaren Zeitraum auch ohne Verkehrsbeschränkungen und -verbote eingehalten wird.“ Diese Annahmen lassen sich fachlich nicht untermauern. Auch bei Überschreitungen von bis zu 10 Mikrogramm pro m³ kann es in vielen Fällen erforderlich sein, Verkehrsbeschränkungen und -verbote als kurzfristig wirkende Maßnahme zu prüfen (siehe hierzu auch die Begründung des VG Berlin aus dem jüngsten Urteil vom 09.10.2018 – VG 10 K 207.16). Dies ergibt sich schon aus § 47 Absatz 1, Satz 3 BImSchG, wonach Maßnahmen eines Luftreinhalteplans geeignet sein müssen, den Zeitraum einer Überschreitung von einzuhaltenen Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten sowie aus § 47 Absatz 4, Satz 1 BImSchG, wonach die Maßnahmen entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen. Die Möglichkeit, Verkehrsbeschränkungen und -verbote bei der Aufstellung und Umsetzung von Luftreinhalteplänen in Erwägung zu ziehen, per Gesetz auszuschließen, erscheint willkürlich und schränkt die ermessensausübende Abwägung unzulässig ein. Verpflichtend war die Einhaltung des Grenzwertes jedenfalls bereits für die Vergangenheit. Zudem benötigen die beabsichtigten Fördermaßnahmen durch Beantragung, Bewilligung und Verwendung von Fördergeldern der Bundesregierung längere Zeiträume zur Umsetzung. So wichtig solche Förderungen auch sind, sie erfüllen im Vergleich zu Verkehrsbeschränkungen gerade nicht die Vorgabe, den Zeitraum der Überschreitung so kurz wie möglich zu halten. Geeignete und sehr kurzfristig wirksame Maßnahmen werden hingegen regelmäßig auch mit Verkehrsbeschränkungen bzw. Verkehrsverboten verbunden sein.

Darüber hinaus ist die Verhältnismäßigkeitsprüfung als elementarer Teil des Rechtsstaatsprinzips verbindlich für jede hoheitliche Gewalt und kommt bei jeder Einzelfallentscheidung der Verwaltung (sowie der Gerichte) zur Anwendung. Sie lässt sich daher nicht einfach durch eine gesetzliche Regelung ersetzen.

Zudem wurde das Problem durch regelwidrige Manipulationen seitens einiger Unternehmen der Automobilindustrie erst verursacht. Durch die „Quasi-Erhöhung“ der Stickoxidgrenzwerte wegen des neuen Zulässigkeitskriteriums für Verkehrsbeschränkungen und -verbote kommt man nun gerade diesen Kraftfahrzeugherstellern entgegen, anstatt ein deutliches Zeichen gegen diese rechtswidrigen Aktivitäten zu setzen. Darunter leidet auch das Ansehen der deutschen Wirtschaft insgesamt.

Das Problem kann nur durch eine gesetzliche Verpflichtung zur Hardwarenachrüstung behoben werden. Das Vorhaben der Bundesregierung, die Hardware-Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit SCR-Katalysatoren nur für die Städte und Umlandregionen in Deutschland vorzusehen, in denen die Jahresmittelwerte für NO_x über 50 Mikrogramm/m³ gemessen wurden, wird der Problemlösung nicht gerecht. Sowohl aus fachlicher als auch aus politischer Sicht ist eine Ausweitung dieser Regelung auf das gesamte Bundesgebiet geboten.

Zahlreiche gerichtliche Entscheidungen aufgrund der bisherigen Rechtslage sind bereits ergangen. Deren Rechtsfrieden stiftende Funktion würde nicht erreicht, wenn jetzt durch eine neue Rechtslage neue Rechtsunsicherheiten geschaffen würden, die in Nachfolgeprozessen erneut gerichtlich entschieden werden müssten. Auch die betroffenen Behörden stünden vor dem Dilemma, dass sie einerseits Fahrverbote aufgrund der bereits existierenden gerichtlichen Verpflichtung aufstellen sollen/müssen und andererseits aufgrund der dann neuen Rechtslage neu prüfen müssten und ggf. zu anderen Ergebnissen kommen, die so oder so dann mit hoher Wahrscheinlichkeit erneut gerichtlich angegriffen würden. Es sollte doch das gemeinsame Ziel von Bund, Ländern und Kommunen sein, dass die knappen zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten in den zuständigen Behörden eher zur fachlichen Lösung der Gesundheitsprobleme eingesetzt werden, als für zukünftige Rechtsstreitigkeiten.

Die Gesetzesbegründung unterstellt ferner, dass Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 bis Euro 6 geringere Emissionen als diejenigen der darunter liegenden Schadstoffklassen aufweisen. Mag das für Fahrzeuge der Norm Euro 6 noch bedingt zutreffen, so ist dies bereits für Fahrzeuge der Norm Euro 5 nicht in jedem Fall belegbar. Dieser nur sehr differenziert möglichen Bewertung der tatsächlichen Emissionen von Fahrzeugen mit den jeweiligen Schadstoffklassen wird die hiermit bundeseitig vorgeschlagene Regelung in keinster Weise gerecht.

Hinzu kommt zudem eine soziale Komponente, denn an vielen der betroffenen Straßenabschnitten wohnen ganz überdurchschnittlich viele arme Menschen, die sich einen Wegzug nicht leisten können, oftmals selbst auch kein Kraftfahrzeug besitzen, aber am stärksten unter den Abgasen der anderen leiden.

Schließlich möchte ich eindringlich darum bitten, für solche nicht unstrittigen Gesetzesvorhaben einer intensivere Beratung zwischen Bund und den Ländern vorzusehen. Die extrem kurze Frist zur Stellungnahme von nur zwei Tagen würde für das vorliegende Vorhaben selbst dann überraschen, wenn sie nicht ausgerechnet auf die beiden Feiertage Reformationstag und Allerheiligen fallen würde. Ich bitte daher um eine zeitnahe Rückmeldung, wann das Gesetzesvorhaben des Bundes in der weiteren Beratungsfolge nochmals ausführlich mit den Ländern abgestimmt werden wird.

Mit freundlichen Grüßen,

Im Auftrag

