

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz,
Bau und nukleare Sicherheit

Referatsleiter IG I 1
- Immissionsschutzrecht -

Per Email

Sehr geehrter

Bearbeiterin

Zeichen

Dienstgebäude:
Brückenstraße 6
10179 Berlin-Mitte

Zimmer

Telefon
Fax
intern

Datum

IC 5



7.019

2. November 2018

vielen Dank für die Zusendung Ihres Gesetzentwurfs zur Stellungnahme, die aufgrund der bedauerlich kurzen Frist naturgemäß unvollständig ausfallen muss.

Als die für den Immissionsschutz zuständige Behörde des Landes Berlin nehmen wir wie folgt Stellung:

Zu Absatz 1a, Satz 1: Beschränkungen oder Verbote nach Absatz 1 für Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor kommen wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid in der Regel nur in Gebieten in Betracht, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro m³ Luft im Jahresmittel überschritten worden ist.

Dieser Satz sollte gestrichen werden.

Auch wenn in begründeten Ausnahmefällen von der Regel abgewichen werden kann, ist nicht nachvollziehbar, warum unterhalb einer willkürlich und nicht weiter begründeten NO₂-Konzentrationsgrenze von 50 µg/m³ „Begrenzungen und Verbote“ speziell für Dieselfahrzeuge von vornherein und pauschal - ohne Berücksichtigung der von Stadt zu Stadt, Gebiet zu Gebiet oder Straße zu Straße unterschiedlichen Rahmenbedingungen - als mögliche Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der NO₂-Immissionsgrenzwerte ausgeschlossen werden. Gerade wegen der lokal sehr diversen Gegebenheiten hat der Gesetzgeber es den Ländern bzw. Kommunen überlassen, die Auswahl der geeigneten und verhältnismäßigen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Grenzwerteinhaltung zu treffen.

Berlin lehnt die mit Satz 1 einhergehende Beschränkung der Freiheitsgrade bei der Maßnahmenauswahl ab, zumal zu befürchten ist, dass er von der EU Kommission im Rahmen des erforderlichen Notifizierungsprozesses als europarechtswidrig bewertet wird. Für die im Falle von Immissionsgrenzwertüberschreitungen schnellstmöglich zu ergreifenden Maßnahmen gibt es in der Luftqualitätsrichtlinie - außer dem allgemein anzuwendenden Grundsatz der Verhältnismäßigkeit - an keiner Stelle eine Einschränkung, so dass die hier beabsichtigte pauschale Limitierung des zur Verfügung stehenden Maßnahmenportfolios als unzulässige Abschwächung der Umsetzung der EU-Richtlinie in deutsches Recht betrachtet werden könnte. Aufgrund des hohen Stellenwerts des

Fahrverbindungen:

-  2 Märkisches Museum
-  8 Jannowitzbrücke, Heinrich-Heine-Str.
-  5, 7, 75, Jannowitzbrücke
-  147, 248, 265 U-Bhf. Märkisches Museum

Zahlungen bitte bargeldlos an die Landeshauptkasse Berlin:

- | | | |
|----------------------------|------------------------------|------------------|
| Postbank Berlin | IBAN: DE47100100100000058100 | BIC: PBNKDEFFXXX |
| Berliner Sparkasse | IBAN: DE25100500000990007600 | BIC: BELADEBEXXX |
| Bundesbank, Filiale Berlin | IBAN: DE5310000000010001520 | BIC: MARKDEF1100 |

Gesundheitsschutzes der Bevölkerung und der mehr als 8-jährigen Überschreitung der Einhal-
tungsfrist ist der Spielraum für einen Ausschluss von grundsätzlich geeigneten Maßnahmen nach
der einschlägigen verwaltungsgerichtlichen Rechtsprechung deutlich eingeschränkt.

Überdies widersprechen wir der in Teil B der Begründung formulierten Behauptung, die dort auf-
gezählten Maßnahmen der Bundesregierung führten zu einer Minderung der NO₂-Belastung um
bis zu 10 µg/m³ und damit in der Regel zu einer Grenzwerteinhaltung.

Anhand von uns durchgeführten und auch auf andere Städte übertragbaren Modellrechnungen
und Abschätzungen

- ist in Folge der **Software-Updates** an einer stark frequentierten Berliner Hauptverkehrs-
straße bis 2020 nur mit 1 µg/m³ weniger NO₂ zu rechnen (Quelle: Modellrechnung im Auf-
trag des BMVI);
- wird die **Elektrifizierung des Verkehrs** in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit bis
2020 aufgrund der überschaubaren Marktverfügbarkeit für Elektrofahrzeuge nur eine prak-
tisch vernachlässigbare, weniger als 1 µg/m³ NO₂ betragende Minderungswirkung entfal-
ten;
- gilt dies auch für die „**Digitalisierung des Verkehrs**“, hinter der sich fast ausnahmslos
entweder nicht direkt wirksame oder nur mittel- bis langfristig realisierbare Maßnahmen
verbergen;
- wird die Minderungswirkung infolge der **Hardware Nachrüstung von schweren kommu-
nalen Nutzfahrzeugen** aufgrund der geringen Fahrzeugzahl ebenfalls kaum messbar sein;
- wird allenfalls die **Nachrüstung von ÖPNV-Bussen** mit Abgasreinigungssystemen eine
Reduktion der NO₂-Belastung um mehrere µg/m³ bringen - allerdings nicht pauschal, son-
dern nur in Straßen mit relevantem Busverkehr und auch nur dort, wo diese Maßnahme
nicht bereits in beträchtlichem Ausmaß ergriffen wurde. Letzteres trifft für Berlin nicht zu,
wo die Nachrüstung schon 2013 begonnen wurde und bereits innerhalb des nächsten Jah-
res abgeschlossen sein wird. Trotzdem gibt es noch etliche Straßen, in denen die NO₂-
Belastung noch deutlich über dem Grenzwert liegt;
- bleibt letztlich noch die **Hardware-Nachrüstung von Liefer- und Handwerkerfahrzeugen**
als sinnvolle und messbare Minderungsmaßnahme übrig, die jedoch auch nur zu einer Ab-
nahme der NO₂-Konzentration von weniger als 2 µg/m³ führen dürfte.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass keine der genannten Maßnahmen allein oder in Kombi-
nation eine ausreichende Wirkung entfaltet, damit bei Werten von knapp unter 50 µg/m³ eine
schnellstmögliche Einhaltung des Grenzwertes von 40 µg/m³ ohne Verkehrsbeschränkungen er-
reicht werden kann.

Darüber hinaus sei darauf hingewiesen, dass das Berliner Verwaltungsgericht in seiner mündli-
chen Begründung dargelegt hat, dass auch die von ihm als geeignet betrachteten Geschwindig-
keitsbegrenzungen auf 30 km/h eine Verkehrsbeschränkung darstellen. Nach der vorgeschlage-
nen Gesetzesänderung wären Dieselfahrzeuge demnach auch von dieser milderer Maßnahme
ausgenommen und deshalb die vom Gericht anerkannte Minderungsrate von Tempo30 von im
Mittel 5 µg/m³ nicht erzielbar.

Hilfsweise sei angemerkt, dass unklar bleibt, was mit „Gebieten“ gemeint ist. Beziehen sie sich auf
§ 1, Nr. 9. der 39. BImSchV? Oder werden hiermit nur großflächige Überschreitungen des
Grenzwerts adressiert, sodass sich der Satz nur auf zonale Fahrverbote bezieht? Oder fallen hier-
unter auch punktuelle Überschreitungen, sodass die Ausnahme auch streckenbezogene Verbote
bzw. Beschränkungen betraf?

Zu Absatz 1a, Satz 2-4:

***Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 sind von Verkehrsbeschränkungen und –verboten
ausgenommen.***

***Darüber hinaus sind Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 und 5 von Verkehrsbe-
schränkungen und –verboten ausgenommen, soweit diese im praktischen Fahrbetrieb im
Sinne***

***der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und
Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des***

Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2017/1221 (ABl. L 174 vom 7.7.2017, S. 3) geändert worden ist, weniger als 270 mg Stickstoffoxide pro km ausstoßen. Einzelheiten werden durch eine Anlage zur Straßenverkehrszulassungsverordnung geregelt.

Zunächst ist unklar, ob in Satz 2 auch schwere Lkw gemeint sind, da deren Abgas-Normen in den einschlägigen EU-Verordnungen mit römischen Ziffern bezeichnet werden. Angesichts der RDE-basierten Typzulassung von Euro VI Lkw sollten diese in der Tat von Fahrverboten ausgenommen sein. Eine bundesgesetzlich pauschale Regelung ist dennoch überflüssig.

Eine generelle Ausnahme von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen der Euro 6 - Norm in Satz 2 ist in jedem Fall problematisch, da viele nach Euro 6a-c typgenehmigte Fahrzeuge hohe reale Fahremissionen über der in Satz 3 festgelegten Emissionsschwelle von 270 mg/km aufweisen. Gleichzeitig wären nach Satz 3 die meisten Euro 4 und 5 - Fahrzeuge vom Fahrverbot betroffen und damit eine nicht zu rechtfertigende Ungleichbehandlung gegeben. Hilfsweise wird daher empfohlen, neben Euro 4 und 5 auch nur diejenigen Euro 6-Diesel Pkw und leichten Lkw vom Fahrverbot auszunehmen, welche die in Satz 3 festgelegte Emissionsschwelle einhalten.

Im Grundsatz ist die Festlegung einer Emissionsschwelle auf Basis realer Fahremissionen als Kriterium für die Ausnahme von Fahrverboten zu begrüßen. Dadurch kämen hardwarenachgerüstete Euro 4 und Euro 5 Fahrzeuge in den Genuss einer Ausnahme, was wiederum einen Anreiz zur vermehrten Nachrüstung ausüben würde.

Allerdings teilen wir die Bedenken des Landes Baden-Württemberg hinsichtlich der fehlenden Begründung der Emissionshöhe und mit Blick auf die genannten Schwierigkeiten bzw. Voraussetzungen für die praktische Umsetzung der emissionsbezogenen Ausnahme vom Fahrverbot.

Auch wir sehen Probleme für ausländische Fahrzeughalter, die Kompatibilität des eigenen Fahrzeugs mit der nationalen Regelung nachzuweisen, und betrachten die rechtzeitige Durchführung und Veröffentlichung von repräsentativen Emissionsmessungen für die große Vielzahl unterschiedlicher Fahrzeug-Typen und -varianten durch das Kraftfahrtbundesamt als essentielle Voraussetzung für die Umsetzbarkeit der Ausnahmeregelung.

Auf Grund der kurzen Fristsetzung der Länderanhörung, wird sich das Land Berlin vorbehalten, diese und weitere Änderungen im Rahmen der nach unserer Ansicht angebrachten Bundesratsbefassung einzubringen.

Hilfsweise noch ein redaktioneller Hinweis von unseren Verkehrskollegen im Haus: Die korrekte Schreibweise der StVZO ist „Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung“.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag



Sprechzeiten
nach telefonischer Vereinbarung

E-Mail:

post@senuvk.berlin.de*

Internet
<https://www.berlin.de/sen/uvk/>

* Elektronische Zugangseröffnung gem. § 3a Abs. 1 VwVfG