

Stellungnahme zum Entwurf einer Verordnung zum Erlass der Verordnung über nationale Verpflichtungen zur Reduktion der Emissionen bestimmter Luftschadstoffe

Der BUND begrüßt die Transposition der Richtlinie (EU) 2016/2284 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 über die Reduktion der nationalen Emissionen bestimmter Luftschadstoffe, zur Änderung der Richtlinie 2003/35/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2001/81/EG (ABl. L 344 vom 17.12.2016, S. 1) in das Deutsche Rechtssystem.

Die NERC Richtlinie hat eine zentrale Bedeutung für die Reduktion der luftgetragenen Schadstoffbelastung, auch wenn ihre ursprüngliche Ausgestaltung unter anderen durch die Deutschen Bundesregierung deutlich aufgeweicht worden ist. Daher möchte der BUND einige generelle Anmerkungen zu diesem Referentenentwurf und der NERC anbringen sowie einige direkte Anmerkungen zu spezifischen Artikeln:

Generelle Anmerkungen

- Das Erreichen der WHO „Air Quality Guideline Values“ und der Schutz der Biodiversität sind oberstes Ziel der Umsetzung dieser der NERC-Richtlinie und sollten über dem Minimum der Erreichung der NERCs stehen.
- Die große Schwachstelle der NERC Richtlinie sind die Mehrzahl an Flexibilisierungsmechanismen, die die Richtlinie kompliziert und schwieriger umsetzbar und überprüfbar machen. Wir ersuchen die Bundesregierung, von diesen Flexibilitätsmechanismen nur in begründeten Ausnahmefällen Gebrauch zu machen, wir werden ihre Anwendung genau beobachten.
- Die NERC-Richtlinie hat bedauerlicherweise keine verbindlichen Grenzwerte für 2025 erhalten. Die indikativen Zielwerte für 2025 können von Deutschland selbst gesetzt werden und haben keine verbindliche Wirkung. Die Aufgabe der Bundesregierung muss es sein, mit der Einrichtung und Erreichung von ambitionierten Zielwerten für 2025 einen deutlichen Teil der Emissionsreduktion bis 2030 auch wirklich zu erreichen. Die Öffentlichkeit muss darüber informiert werden, sie wird die Erreichung dieser Zielwerte genau beobachten.
- Der BUND hat den Ausschluss des Schadstoffes Methan aus der NERC-Richtlinie ausdrücklich abgelehnt und sieht in dieser Abschwächung eine ungerechtfertigte Beschneidung der europäischen Luftreinhalte- und Klimapolitik. Das Argument der Doppelregulierung ist dabei leider über den Gesichtspunkt der Synergien zwischen den zwei Politikfeldern gesetzt worden. Deutschland muss auf europäischer wie auf nationaler Ebene mit Nachdruck an der Reduktion der Methanemissionen anthropogener Quellen arbeiten.

Spezifische Anmerkungen

(grau hinterlegt – Ergänzungen/ Änderungen)

§3

- (1) Der Begriff "indikative Emissionsmengen" sollte in §1 unter „Begriffsbestimmungen" definiert werden. Er ist nicht unbedingt selbsterklärend, sondern er wird hier als terminus technicus verwendet.

§6

- (1)
- (1)2 Gut verständliche Informationen über das Recht der Beteiligung am Entscheidungsverfahren, über einzuhaltende Fristen sowie darüber, an welche Stelle Stellungnahmen oder Fragen gerichtet werden können.

Der Entwurf des ersten und des aktualisierten nationalen Luftreinhalteprogramms ist nach der Bekanntmachung einen Monat am Dienstsitz des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Einsicht auszulegen.

Aus unserer Sicht ist die alleinige Auslegung des Entwurfs des aktualisierten nationalen Luftreinhalteprogramms „am Dienstsitz" absolut nicht mehr zeitgemäß und entspricht im Sinne der Aarhus-Konvention nicht dem Anspruch auf angemessene Beteiligung der Öffentlichkeit. Zudem ist nicht klar, in welcher Stadt (Bonn / Berlin) sich derzeit (noch) der „Dienstsitz" des BMUB befindet. Daher schlagen wir vor, den Entwurf ergänzend dazu online zur Verfügung zu stellen. Ähnliche Beteiligungsformate wendet die BR auch in anderen Bereichen an.

- (2) Der BUND sieht eine bessere Einbindung der Öffentlichkeit zusätzlich zu der Berücksichtigung der Stellungnahmen als unabdingbar an und verweist dabei insbesondere auf die in Art. 6 (2) der (auch vom Verordnungsgeber!) zitierten RL 2003/35/EG verfügten Obligatorik von Öffentlichkeitsbeteiligung. Wir verweisen zudem auf die offensichtlich divergierende Verwendung des Begriffes „Öffentlichkeit" hin: In der Begründung unter B. Besonderer Teil wird nur von „betroffener Öffentlichkeit" gesprochen. Hier sollte eine Klarstellung zugunsten des weitergehenden Beteiligungskreises erfolgen (→ § 9 UVPG)

Zusätzlich möchten wir anregen, dass zu dem Absatz in (2) folgender Passus eingefügt wird:

Bei Bedarf und auf Anregung führt die Bundesregierung Workshops, Konsultationen oder strukturierte und ergebnisoffene Dialogverfahren mit Stakeholdern und beteiligten Personen durch.

- (3) Die Auslegungszeit sollte mindestens 1 Monat betragen und in elektronischer Form dauerhaft der Öffentlichkeit zur Verfügung stehen.

§ 9 Der Begriff „informativer Inventarbericht“ (siehe auch § 17 Nr.4) suggeriert eine Unverbindlichkeit, obwohl eine Verbindlichkeit durch die einzelnen Ziffern vorgeschrieben wird, besser wäre: „vorläufiger Inventarbericht“

§§ 10 – 14

Der „Entschuldigungskatalog“ ab § 10 ff nimmt der gesamten Verordnung letztendlich den „Biss“. Wir befürchten, dass der Hauptaugenmerk der Politik und den von ihnen beeinflussten Behörden (trotz Gewaltenteilung) vornehmlich darauf gerichtet sein wird, die Scheunentor großen Schlupflöcher wie Anpassungsrechnungen → § 10 (1), „gleichwertige Emissionsreduktion“ mittels eines anderen Schadstoffes → § 12 und „Flexibilisierungsregelungen“ mannigfaltigster Art → § 14 zu bemühen, um der Wirtschaft „nicht weh zu tun“. Diese vor allem in § 14 dargelegten Instrumente schaden der Glaubwürdigkeit beim Bemühen um effektive Reduktionen von Luftschadstoffen. Braucht es dann nur noch eine „Neuberechnung“ (→ § 14 Abs. 4), um die Konsistenz unter Beweis zu stellen?

§ 15

(2) Die dort erwähnten „fakultativen Indikatoren“ sollten in § 1 unter „Begriffsbestimmungen“ definiert werden. Der Hinweis auf Anlage 4 läuft ins Leere, da es diese Anlage im uns vorliegenden Entwurf nicht gibt. Es macht Sinn, hier auf Anlage 3 hinzuweisen. Das Monitoring wird abgesehen von den „Ad libitum-Faktoren“ zudem noch durch das Wort „können“ relativiert. Die Bekämpfung der Luftverschmutzung muss wesentlich konkreter, offensichtlicher und ernsthafter angegangen werden!

Anlage 1

Zu Fußnote 1:

Eine Legaldefinition unter § 1 wäre hilfreich. Auf die Nichtaufnahme von Methan in diese Verordnung wird anfangs unserer Stellungnahme mit Nachdruck hingewiesen.

Zu Tabelle C:

Wodurch wird im „Informativen Inventarbericht“ bei den Schwermetallen As, Cr, Cu, Ni, Se, Zn usw „gegebenen falls“ definiert? Aus dem bezugnehmenden § 9 lässt sich das nicht entnehmen.

Anlage 2

Zu I. Nationales Emissionsinventar – Nr. 3:

Der Dieselskandal führt die Berechnungsgrundlagen zur Ermittlung der Emissionen aus dem Straßenverkehr (nach dem Stand von Wissenschaft und Technik) anhand von verkauften Kraftstoffen und zurückgelegten Straßenkilometern (endgültig) ad absurdum.

Anlage 3

Zu B. Landökosysteme, I. Nr. 1 und 3:

Die Häufigkeit der Probenentnahme ist mit jeweils 10 Jahren nicht zu akzeptieren! Wir schlagen mindestens eine Halbierung der Fristen bzw. wie unter 4. einen Zeitraum von 4 Jahren vor.

Anlage 4

Diese Anlage ist im uns vorliegenden Entwurf nicht vorhanden, obwohl in § 15 darauf Bezug genommen wird (s.o.).

Zusätzliche übergeordnete Anmerkungen:

Der BUND würde es begrüßen, wenn in immissionsschutzrechtlichen Genehmigungsverfahren die (An)forderungen der NERC-RL wirklich berücksichtigt werden könnten. Die Instrumente der lediglich bei IED-Anlagen anzuwendenden BVT-Schlussfolgerungen nebst der (immer noch nicht novellierten) TA Luft greifen nicht. Durch das Urteil des EuGH vom 26.Mai 2011 (C 165/09 bis C 167/09) zur Frage der unmittelbaren Wirkung der NEC-RL 2001/81/EG auf Genehmigungsverfahren hochemittierender Kohle-Großkraftwerke wurden die Verbindlichkeiten dieser Richtlinie für nicht anwendbar erklärt trotz des engagierten Plädoyers der (Düsseldorfer) Generalanwältin Juliane Kokott.

Berlin, den 15. Februar 2018

Kontakt/ Ansprechpartner und weitere Informationen:

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)
Am Kölnischen Park 1
10179 Berlin

Arne Fellermann, Leitung Verkehrspolitik
arne.fellermann@bund.net

Bundesarbeitskreis Immissionsschutz des BUND