

VCD e.V. | Wallstraße 58 | 10179 Berlin

---

Bundesministerium für Umwelt,  
Naturschutz, Bau und nukleare Sicherheit

██████████  
Referatsleiter IG I 1

Per E-Mail: ██████████

Berlin, 01.11.2018

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

Sehr geehrter ██████████, sehr geehrte Damen und Herren,  
vielen Dank für die Einladung, zur oben genannten Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Stellung zu nehmen. Gerne stellen wir im Folgenden die Positionen des ökologischen Verkehrsclubs VCD zu dem Entwurf dar.

Wir möchten jedoch nicht versäumen, unser Befremden über die Intention und die Eile dieses Verfahrens zum Ausdruck zu bringen. Am 26.10. erreichte uns aus dem Bundesverkehrsministerium (BMVI) der Entwurf eines Gesetzes, das die Kontrolle der Fahrverbote regelt, die durch den hier vorliegenden Gesetzentwurf ermöglicht werden sollen. Wir konnten uns des Eindruckes nicht erwehren, dass der BMVI-Entwurf eher auf die Verhinderung als auf die Implementierung wirksamer Kontrollen abzielt. Primäre Intention des BMVI ist die Verhinderung der Blauen Plakette, die unseres Erachtens eine einfache, kostengünstige und sehr wirkungsvolle Kontrolle ermöglicht. Wir verweisen auf unsere Stellungnahme an das BMVI vom 30.11.2018. Das BMVI hatte eine Frist von weniger als drei Werktagen eingeräumt. Nun kommt auch aus dem Bundesumweltministerium (BMU) eine ähnlich kurze Fristsetzung für eine Stellungnahme zu einer umwelt-, verkehrs- und gesundheitspolitisch bedeutsamen Maßnahme. Es ist fast müßig zu sagen, dass eine verbandsinterne Abstimmung in derart kurzer Zeit sehr schwierig ist.

Die Eile ist umso bemerkenswerter, weil seit 2010 die Luftqualitätsgrenzwerte nicht eingehalten werden. Seit über drei Jahren ist bekannt, dass wesentliche Ursachen dafür Betrügereien, bewusste Manipulationen und die Nutzung von Schlupflöchern sind, die die Bundesregierung und die ihr unterstellten Behörden dulden. Jetzt wird unter dem Eindruck aktueller Urteile von Verwaltungsgerichten, die Fahrverbote unumgänglich machen, panisch reagiert. Die Bundesregierung beschloss am 1. Oktober ein „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“, das mit dem Zitat „**Was nicht passt, wird passend gemacht**“ trefflich kommentiert wird.

Wir brauchen die

**Verkehrswende jetzt!**

VCD e.V. Wallstraße 58 | 10179 Berlin | Fon 030 / 280351-0 | Fax -10 | mail@vcd.org | www.vcd.org  
Spendenkonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01  
Geschäftskonto GLS Gemeinschaftsbank e.G. | IBAN: DE08 4306 0967 1132 9178 00  
Ust-IdNr. DE122271184 | VR AG Charlottenburg 21177 B

Ihr Mitgliedsbeitrag und Ihre Spende für den VCD sind steuerlich abzugsfähig.



Initiative  
Transparente  
Zivilgesellschaft

### **Aufweichung des Grenzwertes**

Wir kritisieren die Intention des oben genannten Konzeptes der Bundesregierung. Wir halten den Plan für falsch, den bestehenden EU-Grenzwert faktisch aufzuweichen und diese Absicht mit „Verhältnismäßigkeit“ zu begründen. Der Plan sieht vor, bei einer Überschreitung des bestehenden NO<sub>x</sub>-Grenzwertes um bis zu 10 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft nur solche Maßnahmen zu ergreifen, die langfristig, aber nicht sofort und nicht hinreichend, wirken. Wir gehen davon aus, dass dieser Teil des Konzeptes einer europarechtlichen Prüfung nicht standhält. Es ist unseres Rechtsstaates nicht würdig, nachträglich Grenzwerte, deren Einhaltung eindeutig dem Schutz der menschlichen Gesundheit dient, faktisch aufzuheben.

Es ist auch völlig offen, ob die Verwaltungsgerichte akzeptieren, dass die angestrebte Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) Fahrverbote erst ab Stickoxidwerten von 50 Mikrogramm und mehr pro Kubikmeter Luft zulässig macht.

### **Pauschale Ausnahme für Euro 6-Fahrzeuge nicht sachgerecht**

In Artikel 1 (1a) wird ausgeführt, dass Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 von Verkehrsbeschränkungen und -verboten ausgenommen sein sollen. Der VCD empfiehlt, diese Formulierung zu ändern. Ausgenommen sollten nur solche Fahrzeuge werden, die den Grenzwert Euro 6d bzw. 6d-TEMP einhalten. Für Euro 6-Fahrzeuge sollte auch hier – wie für nachgerüstete Fahrzeuge – der Höchstwert für den Stickoxidausstoß festgelegt werden. Begründung: Laut Umweltbundesamt lag der durchschnittliche Stickoxidausstoß von Euro 6-Pkw 2017 bei 507 Mikrogramm pro Kilometer. (<https://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/stickoxid-belastung-durch-diesel-pkw-noch-hoehher>) Dieser Wert überschreitet den Grenzwert für Labormessungen von 80 µg/km um den Faktor 6,3 und den des RDE-Grenzwertes (Real Driving Emissions) Euro 6d-TEMP um den Faktor 3. Er liegt auch um den Faktor 1,9 über dem Grenzwert, den dieser Gesetzentwurf für nachgerüstete Pkw vorsieht.

Es wurden Euro 6-Fahrzeuge mit einem NO<sub>x</sub>-Ausstoß von weit über 1000 Mikrogramm pro Kilometer gemessen. Für solche Fahrzeuge darf es keine pauschale Befreiung von Fahrverboten geben. Die Mehrzahl der bis heute zugelassenen Euro 6-Diesel-Pkw verfügt nicht über die SCR-Katalysatortechnik. Für den weit überwiegenden Teil dieser Fahrzeuge sind Hardware-Nachrüstungen notwendig.

### **Grenzwert für nachgerüstete Fahrzeuge**

Artikel 1 (1a) sieht einen Höchstwert für mit Hardware nachgerüstete Fahrzeuge vor, der für eine Ausnahme von Fahrverboten unterschritten werden muss. Der Wert soll 270 µg NO<sub>x</sub>/km betragen. Dieser Wert ist unseres Erachtens nicht hinreichend begründet. Mehrere Messungen von nachgerüsteten Fahrzeugen (Emissions-Kontroll Institut (EKI) der Deutschen Umwelthilfe oder ADAC) belegen deutlich niedrigere Werte für Fahrzeuge, die mit geeigneter Abgasreinigungstechnik nachgerüstet wurden. Der Euro 6d-TEMP-Wert bietet sich an, doch er sollte einem wissenschaftlich fundierten Realitätscheck unterzogen werden. Der VCD schlägt vor, noch im November 2018 eine Fachtagung mit Herstellern von SCR-Nachrüstsets und Experten, die Erfahrung mit der Nachrüstung und mit Emissionskontrollen im Realverkehr haben, einzuberufen, um schnell einen validen Höchstwert festzulegen.

### **Hardware-Nachrüstung auf Kosten der Autoindustrie bei allen geeigneten Fahrzeugen**

Die Hardware-Nachrüstung ist die mit Abstand effizienteste Maßnahme, schnell die NO<sub>x</sub>-Konzentration zu senken. Die Nachrüstung muss von den Autoherstellern, die durch betrügerische Software und/oder unzureichende Hardware für die Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte verantwortlich sind, finanziert werden. Und zwar für alle nachrüstungsfähigen Fahrzeuge. Nachrüstsets führen überall zu einer nachhaltigen Verbesserung der Luftqualität, auch in Orten mit einer NO<sub>x</sub>-Konzentration von weniger als 50 µg NO<sub>x</sub>/km. Es wäre mit dem Gleichheitsgrundsatz schwer vereinbar, wenn bei gleichem technischen Sachverhalt aber unterschiedlichem Wohnort, verschiedene Förderungen bzw. Ansprüche entstehen. Wer außerhalb von belasteten Gebieten wohnt und arbeitet und nicht nachrüstet, weil der Hersteller dies nicht finanziert, wird in der Möglichkeit eingeschränkt, in Städte hineinzufahren.

### **In der Regel in einem überschaubaren Zeitraum?**

Unter A. Problem und Ziel und in B. Besonderer Teil dieses Gesetzentwurfes werden inhaltliche Unsicherheiten der Bundesregierung deutlich. In A. heißt es, „dass Verkehrsbeschränkungen und -verbote in Gebieten, in denen bei Stickstoffdioxid der Wert von 50 Mikrogramm pro m<sup>3</sup> im Jahresmittel nicht überschritten wird, in der Regel nicht erforderlich sind“ und „in der Regel unverhältnismäßig sein werden“

Weiter ist in B zu lesen: „In Gebieten, in denen die Stickstoffdioxidbelastung den Wert von 50 Mikrogramm pro m<sup>3</sup> nicht überschreitet, ist davon auszugehen, dass der Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid aufgrund der Maßnahmen, die die Bundesregierung bereits beschlossen hat, in einem überschaubaren Zeitraum eingehalten werden.“

Was heißt „in der Regel“, was heißt in einem „überschaubaren Zeitraum“? Was heißt das über acht Jahre nach Einführung des Grenzwertes? Diese Begriffe sind äußerst schwammig. Fakt ist, die Hardware-Nachrüstung wirkt sofort nach dem Einbau. Die Software-Updates bringen im Ergebnis zu wenig.

Die aufgeführten Maßnahmen, mit denen laut diesem Gesetzentwurf die Stickstoffdioxidbelastung dort, wo sie den Wert von 50 µg/km nicht überschreitet, unter den Grenzwert von 40 Mikrogramm pro m<sup>3</sup> bringen sollen, sind allesamt vernünftig. Nur sie kommen zu spät. Ihre Wirkung reicht nicht aus, um schnell und nachhaltig den durch EU-Recht seit 2010 geltenden Luftqualitätsgrenzwert zu unterschreiten. Jede Minderung des Stickoxidausstoßes ist zielführend. Mehrfach äußerten Mediziner, z.B. die World Health Organization (WHO) oder das Helmholtz-Zentrum München, dass schon NO<sub>x</sub>-Werte ab 20 µg NO<sub>x</sub>/m<sup>3</sup> zu gesundheitlichen Schäden führen. (<https://www.helmholtz-muenchen.de/epi-gesamt/the-institute/news/news/article/43226/index.html>)

Deshalb fordert der VCD einen konsequenten Einstieg in die Hardware-Nachrüstung und in die Verkehrswende.

Im Übrigen sei auf ein Fehler im Gesetz hingewiesen: Im letzten Satz von Artikel 1 (1a) ist von mg (Milligramm) die Rede statt von µg (Mikrogramm). Dieser Fehler ist sicher der großen Eile geschuldet und deshalb verzeihlich, regt uns aber noch einmal an, zwar schnelles und konsequentes gesetzgeberisches Handeln zu fordern aber vor Schnellschüssen in die falsche Richtung zu warnen.

Mit freundlichen Grüßen





verkehrspolitischer Sprecher