

Bericht

des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur

zur Gemeinsamen Konferenz der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS) am 29./30. März 2017 in Berlin und
zur Verkehrsministerkonferenz am 27./28. April 2017 in Hamburg

**TOP 4.7/
TOP 4.6**

EU-Vertragsverletzungsverfahren 2015/2073 bezüglich NO₂-Grenzwertüberschreitungen

Die Europäische Kommission (KOM) hat 2015 ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet, weil die Stickstoffdioxid (NO₂)-Jahresmittelgrenzwerte gemäß der Richtlinie 2008/50/EG (Luftqualitäts-RL) und in Teilen auch die Stundenmittelwerte in den Jahren 2010 bis 2013 in 28 Gebieten überschritten wurden und deren Einhaltung auch in den kommenden Jahren nicht erwartet werde. Deutschland bat um Einstellung des Verfahrens und beruft sich im Wesentlichen auf Maßnahmen auf Bundesebene zur NO₂-Minderung wie Lkw-Maut, Elektromobilitätsgesetz, Umsetzung der Richtlinie über Industrieemissionen, Aktionsplan Klimaschutz und Aktualisierung der TA-Luft. Wesentliche Ursache der Überschreitungen sei zudem die verspätete Einführung realistischer Abgastypprüfwerte für Kraftfahrzeuge (RDE), die vor allem die KOM selbst zu vertreten habe.

In der Stellungnahme vom 16.02.2017 räumt die KOM u.a. zwar dieses Versäumnis ein, weist aber darauf hin, dass das Problem bereits länger bekannt sei und Deutschland es versäumt habe, weitere geeignetere Maßnahmen zur Minderung der NO₂-Belastung zu ergreifen. Zudem hält sie Maßnahmen auf Bundesebene für nicht geeignet, um kurzfristig die Einhaltung der Luftqualitäts-RL zu gewährleisten. Die KOM hält u.a. Regelungen zum Verkehrsaufkommen und Fahrverhalten, Änderungen bei der Besteuerung sowie Einfahrbeschränkungen und Fahrverbote insbesondere für Dieselfahrzeuge für besser geeignete Maßnahmen.

Das BMVI lehnt die Einführung einer zusätzlichen Umweltplakette und Einfahrtverbote ab, da diese die Mobilität erheblich einschränken und die Bevölkerung und die innerstädtische Wirtschaft belasten würden.

Das BMVI unternimmt hingegen in seinem Geschäftsbereich erhebliche Anstrengungen für eine Senkung der NO₂-Emissionen von Kraftfahrzeugen, z.B. durch die Verschär-

fung der EU-Abgasgesetzgebung und die Förderung alternativer Antriebe u.a. bei Fahrzeugen mit hoher Fahrleistung im innerstädtischen Raum wie Taxen, Bussen und Lieferwagen.

Mit der Förderrichtlinie Elektromobilität vom Juni 2015 wird sowohl die Beschaffung von Elektrofahrzeugen in Städten, Gemeinden und Kreisen als auch die Erarbeitung umsetzungsorientierter kommunaler Elektromobilitätskonzepte unterstützt. Pro Jahr stehen dafür insgesamt 30 Mio. Euro zur Verfügung. Vorbereitet wird zudem ein auf mehrere Jahre befristetes Förderprogramm des BMVI für energieeffiziente, CO₂-arme Nutzfahrzeuge. Der Entwurf der Förderrichtlinie befindet sich derzeit in der Ressortabstimmung.

BMVI strebt noch in dieser Legislaturperiode eine Klarstellung im Personenbeförderungsgesetz an, wonach landesrechtliche Regelungen über den Betrieb mit Taxen, Bussen und Mietwagen in Bezug auf die Fahrzeugemissionen ausdrücklich zulässig sind. Die Länder können dadurch selbst festlegen, unter welchen Voraussetzungen besondere Emissionsgrenzen für Taxen, Bussen und Mietwagen als geeignetes Mittel erscheinen, die Luftqualität merklich zu verbessern.

Darüber hinaus sind für die Einhaltung der NO₂-Grenzwerte aus Sicht des BMVI vor allem weniger eingreifende Maßnahmen intensiv zu nutzen, die Ländern und Kommunen zur Verfügung stehen. Dazu zählen Maßnahmen der Verkehrslenkung (z.B. der Verflüssigung des Verkehrs durch Einrichtung der „grünen Welle“), der Parkraumbewirtschaftung, der Optimierung des ÖPNV, der Förderung des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs sowie Optionen außerhalb des Verkehrssystems (z.B. Untersagung der Nutzung von Kaminen bei Inversionswetterlagen).

Bis Anfang April 2017 soll ein ressortabgestimmter Mitteilungsentwurf zur Stellungnahme der KOM erstellt werden. Federführend zuständig hierfür ist das BMUB.