



**An das  
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und  
nukleare Sicherheit**

**Referatsleiter IG I 1 - Immissionsschutzrecht**

**Email: [IGI1@bmu.bund.de](mailto:IGI1@bmu.bund.de)**

**Nur per Email**

Bundesverband  
Bürgerinitiativen  
Umweltschutz e.V.  
Prinz-Albert-Str. 55  
53113 Bonn  
Tel.: +49 (0) 228 214032  
Fax: +49 (0) 228 214033

bbu-bonn@t-online.de  
www.bbu-online.de  
www.facebook.com/bbu72

31.10.2018

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

per Email vom 30.10.2018 Uhr, 13:46 Uhr haben Sie uns den Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG), im Anschreiben euphemistisch als „Gesetzesentwurf zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zur Umsetzung des Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ bezeichnet, übermittelt und uns Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

### **Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:**

Die Fristsetzung zur Stellungnahme stellt einen Affront gegenüber den beteiligten Kreisen dar. Es ist völlig unakzeptabel, dass das Fristende auf den 1.11.2018 gelegt wurde. Diese Frist von zwei Tagen ist bereits bei einem normalen Wochenverlauf nicht einzuhalten. Im vorliegenden Fall kommt hinzu, dass sich in der von Ihnen gesetzten Frist zwei Feiertage befinden. Der Reformationstag (31.10.2018) ist gesetzlicher Feiertag in den Bundesländern Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Thüringen, Bremen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Hamburg. In Baden-Württemberg, Bayern, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und dem Saarland ist Allerheiligen (1.11.2018) gesetzlicher Feiertag. Damit bleibt den beteiligten Kreisen für fast alle Bundesländer eine Frist von einem Tag zur Stellungnahme. In einer derartig kurzen Frist ist die Formulierung einer in die Tiefe gehenden Stellungnahme unmöglich. Da davon auszugehen ist, dass dies auch der Bundesregierung und dem BMU bewusst ist, können wir nur davon ausgehen, dass Sie keinerlei Interesse an den

**Spendenkonto**  
Sparkasse Köln/Bonn  
BLZ 370 501 98  
Konto 19 002 666  
IBAN DE62 3705 0198 0019 002666  
BIC COLSDE33

**Geschäftskonto**  
Sparkasse Köln/Bonn  
BLZ 370 501 98  
Konto 19 001 965  
IBAN DE74 3705 0198 0019 001965  
BIC COLSDE33

**Vereinsregister**  
Bonn VR 5404  
**Steuernummer**  
205/5760/0256  
Spenden und Mitgliedsbeiträge  
sind steuerlich abzugsfähig.

Anerkannt nach § 3 UmwRG

**AKTIV FÜR UNSERE UMWELT.**

Stellungnahmen der beteiligten Kreise haben und den Beteiligungsprozess lediglich als lästige Pflicht ansehen, die keinen Einfluss auf den Entwurf zur Änderung des BImSchG haben wird und ihn damit zur Farce macht. Gegen diesen skandalösen Vorgang protestieren wir in aller Schärfe.

Auch in inhaltlicher Hinsicht lehnen wir die Gesetzesänderung eindeutig ab. Entgegen der Charakterisierung „Konzept für saubere Luft“ sieht der Entwurf zur Änderung des BImSchG das genaue Gegenteil vor.

Durch die Einfügung eines § 40 Abs. 1a BImSchG wird der bisherige Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid ( $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als Jahresmittelwert) faktisch ausgehebelt. § 40 Abs. 1a S. 1 BImSchG soll nun vorsehen, dass Fahrbeschränkungen oder -verbote für Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor (Dieselmotor) in der Regel nur in Gebieten in Betracht kommen, in denen der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  überschritten wurde. Damit fällt eine wesentliche Maßnahme des Immissionsschutzes weg. Dies führt zur Verfestigung von Grenzwertüberschreitungen.

Stickstoffdioxid schädigt die menschliche Gesundheit nachhaltig. Die Erhöhung der Stickstoffdioxid-Konzentration in der Außenluft beeinträchtigt die Lungenfunktion, erhöht die Häufigkeit von Atemwegserkrankungen wie Husten oder Bronchitis sowie von Herz-Kreislaufkrankungen und führt zu einer Zunahme der Sterblichkeit. Es existiert kein Schwellenwert, bei dessen Unterschreitung langfristige schädliche Wirkungen auf den Menschen ausgeschlossen werden können.

Die mit dem Entwurf zur Änderung des BImSchG verbundene faktische Erhöhung des Immissionsgrenzwertes auf  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ist daher geeignet, die menschliche Gesundheit weiter bzw. stärker zu schädigen als bisher. Damit steht der Gesetzentwurf im Widerspruch zu § 1 Abs. 1 BImSchG, gemäß dem es Zweck des Gesetzes ist, Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen zu schützen.

Geschützt wird mit diesem Gesetzentwurf nicht die menschliche Gesundheit, sondern die Automobilindustrie. Statt konsequente Rückrufaktionen und wirkungsvolle Hardwarenachrüstungen verpflichtend und unverzüglich durchzusetzen, werden im „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“, veröffentlicht auf der Internetseite des BMVI und gekennzeichnet mit „Koalitionsausschuss 1. Oktober 2018“ vage und unzureichende Absichtserklärungen formuliert. Als konkrete Maßnahme wird nicht der Druck auf die Automobilkonzerne erhöht, sondern es werden nun einfach faktisch die Grenzwerte hochgesetzt. Dies ist das genaue Gegenteil des Verursacherprinzips. Der BBU fordert die Bundesregierung auf, diesen Gesetzentwurf zurückzuziehen und gesetzlich zu verankern, dass Dieselfahrzeuge mit Abschaltvorrichtungen oder Grenzwertüberschreitungen vom entsprechenden Automobilkonzern zurückgenommen werden müssen und den hinteres Licht geführten Eigentümern dieser Automobile seitens der Konzerne der Neupreis erstattet wird. Dies ermöglicht einen konsequenten Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel.

Zudem verstößt der Gesetzentwurf auch gegen europäisches Recht. Wie dieses auszulegen ist, ist in den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichtes 7 C 30/17 und 7 C 26/16 dargelegt. So verstößt eine Luftreinhalteplanung gegen Art. 23 Abs. 1 Unterabs. 2 der Richtlinie 2008/50/EG, die die derzeit am besten geeigneten Luftreinhaltemaßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der überschrittenen Grenzwerte nicht ergreift. Die festgelegten Maßnahmen müssen es ermöglichen, dass der Zeitraum der Nichteinhaltung der Grenzwerte so kurz wie möglich gehalten wird. Kommt die Luftreinhalteplanung den Verpflichtungen nach der Richtlinie 2008/50/EG nicht nach, obliegt es den angerufenen nationalen Gerichten, gegenüber den nationalen Behörden jede erforderliche Maßnahme zu erlassen, damit diese Behörde den nach der Richtlinie 2008/50/EG erforderlichen Plan gemäß den dort vorgesehenen Bedingungen erstellt. Erweist sich ein auf bestimmte Straßen oder Straßenabschnitte beschränktes Verkehrsverbot für (bestimmte) Dieselfahrzeuge als die einzig geeignete Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte, verlangt Art. 23 Abs. 1 Unterabs. 2 der Richtlinie 2008/50/EG, diese Maßnahme zu ergreifen. Mit der Änderung des BImSchG und der Einführung einer  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ -Grenze für Diesel-Fahrverbote würden diese Anforderungen ausgehebelt und die die 2008/50/EG verletzt. Das ändert auch nicht die Formulierung „in der Regel“. Denn eine Überschreitung des Grenzwertes von 25 % ist derart groß, dass die Einhaltung des Grenzwertes von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gerade nicht mehr mit anderen Maßnahmen zu erwarten ist. Der Gesetzentwurf kehrt daher genau das Regel-Ausnahmeverhältnis um und ist mit der Realität nicht in Einklang zu bringen.

Im „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ wird ausgeführt, dass die dort aufgeführten Maßnahmen in Ergänzung zu den Aktivitäten der Länder und Kommunen ausreichend seien, dass alle Städte, in denen ein Stickoxid-Jahresmittelwert von nicht mehr als  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Luft gemessen wurde, die Grenzwerte zukünftig ohne Verkehrsbeschränkungen einhalten können. Insofern sollen Verkehrsbeschränkungen aus Gründen der Luftreinhaltung in diesen Städten unverhältnismäßig sein. Für diese These gibt es nicht einmal im Ansatz einen Beleg. An die Stelle einer seriösen naturwissenschaftlich-technischen Analyse ist offensichtlich eine reine Schutzbehauptung getreten, um Fahrverboten zu entgehen. Die dem Konzept zu Grunde liegende, nicht belegte Annahme ist nun Grundlage des Entwurfs zur Änderung des BImSchG geworden. Damit fehlt es dem Gesetzentwurf an einer seriösen Rechtfertigung.

Gerade die Zulassung eines Stickoxid-Immissionsgrenzwertes von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei Ausschluss von Fahrverboten verstößt gegen den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz. Hierzu sind die Wertungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, seiner untergesetzlichen Regelungen und der Rechtsprechung heranzuziehen. So liegen bei Anlagengenehmigungen Immissions-Bagatellschwellen bei 3 % des Immissionsgrenzwertes, bei gleichzeitiger Überschreitung von Immissionsgrenzwerten bei 1 %. Hier kann kein anderer Maßstab gelten. Dies bedeutet, dass der Verzicht auf Fahrverbote oberhalb einer Stickoxidbelastung von  $40,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  die Emittenten und Verursacher unverhältnismäßig begünstigen würde.

Ausnahmslos sollen nach dem Gesetzentwurf Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 und 5 von Verkehrsbeschränkungen und –verboten ausgenommen werden, soweit diese im praktischen Fahrbetrieb weniger als 270 mg/km an Stickstoffoxiden ausstoßen. Diese Ausnahmeregelung ist abzulehnen, da es im Rahmen von Luftreinhalteplänen nötig sein kann, auch diese Fahrzeuge zu erfassen. Hier sollte den zuständigen Stellen die Freiheit bei der Auswahl der Maßnahmen gelassen werden.

Mit freundlichen Grüßen  
für den BBU

Oliver Kalusch  
(Mitglied des Geschäftsführenden Vorstands des BBU)