

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir danken Ihnen für die Möglichkeit, zum Entwurf des zweiten nationalen Luftreinhalteplans Stellung zu nehmen. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg nimmt wie folgt Stellung:

Ein kursorischer Abgleich der Ergebnisse der Immissionsmessungen in Baden-Württemberg mit den berichteten Gesamtemissionen für die Jahre 2005 und 2020 zeigt ein schlüssiges Gesamtbild. Auch das Vorgehen für die Prognose der Gesamtemissionen im Szenario „mit Maßnahmen“ für die Jahre 2025 und 2030 ist aus unserer Sicht schlüssig.

Mit Blick auf den vorliegenden Entwurf der EU-Luftqualitätsrichtlinie möchten wir auf drei Themen bezugnehmen:

#### Stickstoffdioxid-(NO<sub>2</sub>)-Grenzwerte

Nach dem erreichten NO<sub>x</sub>-Emissionsrückgang um 42,5% im Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2005 sollen bis zum Jahr 2030 die NO<sub>x</sub>-Emissionen um insgesamt 63,1% gegenüber 2005 zurückgehen. Vor dem Hintergrund, dass 2030 laut Vorschlag der EU-Kommission ein NO<sub>2</sub>-Grenzwert von 20 µg/m<sup>3</sup> im Jahresmittel eingehalten werden soll, ist die Emissions-Minderung um ca. zwei Drittel im Jahr 2030 gegenüber 2005 erforderlich und zielführend. Es ist damit zu rechnen, dass bei Erreichen der Emissionsziele im Jahr 2030 nur wenige Hotspots mit NO<sub>2</sub>-Immissionen über 20 µg/m<sup>3</sup> verbleiben.

Das Maßnahmenpaket Verkehr im vorliegenden Entwurf des zweiten nationalen Luftreinhalteprogramms ist aus unserer Sicht geeignet, um die ambitionierten Emissionsziele zu erreichen. Besonders die Einführung einer Euro 7 Norm sowie das Maßnahmenpaket zur Förderung der Elektromobilität müssen ambitioniert und frühzeitig umgesetzt werden. Szenarienrechnungen zeigen, dass Euro 7 entscheidend zur Einhaltung der NO<sub>2</sub>-Immissionsgrenzwerte beiträgt.

Gleichzeitig muss es den regionalen und lokalen Akteuren erleichtert werden, die verkehrlichen Maßnahmen zur Immissionsminderung an Hotspots umzusetzen. Hier geht es beispielsweise um Maßnahmen zur Reduzierung von Verkehrsmengen an Bundesstraßen und um die Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Für die Umsetzung dieser effektiven Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität bestehen aktuell große rechtliche Hürden, welche durch eine Novelle der Straßenverkehrsordnung abgebaut werden müssen.

#### Emissionen von flüchtigen organischen Verbindungen (NMVOC) und Ozon-(O<sub>3</sub>)-belastungen

Der Entwurf zur Fortschreibung der EU-Luftqualitätsrichtlinie enthält einen ambitionierten Zielwert für die maximal zulässigen Ozon-Konzentrationen. Hierfür müssen die NMVOC-Emissionen weiter reduziert werden.

Im Jahr 2020 wurden die NMVOC-Emissionen um 37,5% gemindert im Vergleich zum Jahr 2005. Damit wurde die nationale Emissionsminderungsverpflichtung von 28% im Jahr 2030 übererfüllt. Für das Jahr 2030 rechnet der vorliegende Entwurf des NLRP mit einem leichten Anstieg der NMVOC-Emissionen gegenüber dem Stand im Jahr 2020.

Weitere Minderungen der NMVOC-Emissionen sind notwendig, um die Ozon-Konzentrationen zu verringern und den Ozon-Zielwert zu erreichen.

#### Fortschreibung der Emissionsobergrenzen über 2030 hinaus

Der Entwurf der Fortschreibung der EU-Luftqualitätsrichtlinie enthält Vorgaben über das Jahr 2030 hinaus. Die Average Exposure Reduction Obligation (AERO) verpflichtet zu einer dauerhaften Minderungen der PM<sub>2,5</sub> und der NO<sub>2</sub>-Konzentrationen bis zur Einhaltung der WHO-Empfehlungen für den städtischen Hintergrund.

Es sind daher zwingend weitere Vorgaben für Emissionsminderungen erforderlich. Das NLRP ist das notwendige Instrument, um auf Bundesebene diejenigen großflächig wirkenden Maßnahmen zu verankern, die zur Erfüllung der AERO notwendig sind.

Bitte berücksichtigen Sie die oben genannten Punkte in der nationalen Diskussion.

Mit freundlichen Grüßen

[REDACTED]

Referat 43 – Lärmschutz und Luftreinhaltung

Ministerium für Verkehr  
Baden-Württemberg  
Dorotheenstr. 8  
70173 Stuttgart

[REDACTED]

Internet: [www.vm.baden-wuerttemberg.de](http://www.vm.baden-wuerttemberg.de)