

# **Gesetzentwurf**

## **der Bundesregierung**

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

#### **A. Problem und Ziel**

Der europarechtlich nach der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1) vorgegebene Luftqualitätsgrenzwert von 40 Mikrogramm pro m<sup>3</sup> im Jahresmittel für die Stickstoffdioxid-Emissionen wird in verschiedenen Gebieten in Deutschland noch erheblich überschritten. Insbesondere in besonders belasteten Gebieten, in denen ein Jahresmittelwert von 50 Mikrogramm pro m<sup>3</sup> überschritten wird, kann die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten geeignet und erforderlich sein, um sicherzustellen, dass der Stickstoffdioxid-Grenzwert schnellstmöglich eingehalten wird (vgl. auch die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.2.2018, Aktenzeichen 7 C 30/17 sowie Aktenzeichen 7 C 26/16). Die Bundesregierung hat daher das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ sowie Eckpunkte hierzu beschlossen.

Der Entwurf regelt, 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. In der Begründung zu dieser Klarstellung wird ausgeführt, dass in diesen Gebieten Verkehrsbeschränkungen oder -verbote in der Regel unverhältnismäßig sein werden. Es ist davon auszugehen, dass der europarechtlich vorgegebene Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid bereits aufgrund der Maßnahmen, die die Bundesregierung bereits beschlossen hat, in einem überschaubaren Zeitraum auch ohne Verkehrsbeschränkungen und -verbote eingehalten wird.

Der vorliegende Gesetzentwurf stellt ferner klar, dass aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insbesondere Fahrzeuge mit geringen Stickstoffdioxidemissionen (Euro 6-Fahrzeuge sowie Euro 4- und Euro 5-Fahrzeuge, die im realen Fahrbetrieb nur geringe Stickstoffdioxidemissionen von weniger als 270 mg pro Kilometer ausstoßen) von Verkehrsbeschränkungen und -verboten ausgenommen sind. Hiermit wird auch die erforderliche Rechtssicherheit vor Verkehrsbeschränkungen und -verboten für Fahrzeuge mit einer geeigneten Hardware-Nachrüstung geschaffen.

#### **B. Lösung**

Das Gesetz enthält eine Ergänzung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes um die beschriebenen Klarstellungen.

#### **C. Alternativen**

Keine

#### **D. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Mehrbelastungen für die öffentlichen Haushalte sind durch dieses Gesetz nicht zu erwarten.

### **E. Erfüllungsaufwand**

Durch dieses Gesetz entsteht kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft oder für die Verwaltung.

### **F. Weitere Kosten**

Auswirkungen auf Einzelpreise und das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

## Gesetzentwurf der Bundesregierung

### Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des **Bundes-Immissionsschutzgesetzes**<sup>\*)</sup>

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

#### Artikel 1

#### **Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes**

Nach § 40 Absatz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 18. Juli 2017 (BGBl. I S. 2771, 2773) geändert worden ist, wird folgender Absatz 1a eingefügt:

„(1a) Beschränkungen oder Verbote nach Absatz 1 für Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor kommen wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid in der Regel nur in Gebieten in Betracht, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro m<sup>3</sup> Luft im Jahresmittel überschritten worden ist. Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 sind von Verkehrsbeschränkungen und –verboten ausgenommen. Darüber hinaus sind Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 und 5 von Verkehrsbeschränkungen und –verboten ausgenommen, soweit diese im praktischen Fahrbetrieb im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typp Genehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2017/1221 (ABl. L 174 vom 7.7.2017, S. 3) geändert worden ist, weniger als 270 mg Stickstoffoxide pro km ausstoßen. Einzelheiten werden durch eine Anlage zur Straßenverkehrszulassungsverordnung geregelt.“

#### Artikel 2

#### **Inkrafttreten**

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

---

<sup>\*)</sup> **Amtliche Anmerkung:** Notifiziert gemäß der Richtlinie (EU) 2015/1535 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. September 2015 über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der technischen Vorschriften und der Vorschriften für die Dienste der Informationsgesellschaft (ABl. L 241 vom 17.9.2015, S. 1).

## **Begründung**

### **A. Allgemeiner Teil**

#### **I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen**

Der europarechtlich nach der Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (ABl. L 152 vom 11.6.2008, S. 1) vorgegebene Luftqualitätsgrenzwert von 40 Mikrogramm pro m<sup>3</sup> im Jahresmittel für die Stickstoffdioxid-Emissionen wird in verschiedenen Gebieten in Deutschland noch erheblich überschritten. Insbesondere in besonders belasteten Gebieten, in denen ein Jahresmittelwert von 50 Mikrogramm pro m<sup>3</sup> überschritten wird, kann die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und -verboten geeignet und erforderlich sein, um sicherzustellen, dass der Stickstoffdioxid-Grenzwert schnellstmöglich eingehalten wird (vgl. auch die Urteile des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.2.2018, Aktenzeichen 7 C 30/17 sowie Aktenzeichen 7 C 26/16). Die Bundesregierung hat daher das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ sowie Eckpunkte hierzu beschlossen.

Der Entwurf regelt, 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. In der Begründung zu dieser Klarstellung wird ausgeführt, dass in diesen Gebieten Verkehrsbeschränkungen oder -verbote in der Regel unverhältnismäßig sein werden. Es ist davon auszugehen, dass der europarechtlich vorgegebene Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid bereits aufgrund der Maßnahmen, die die Bundesregierung bereits beschlossen hat, in einem überschaubaren Zeitraum auch ohne Verkehrsbeschränkungen und -verbote eingehalten wird.

Der vorliegende Gesetzentwurf stellt ferner klar, dass aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insbesondere Fahrzeuge mit geringen Stickstoffdioxidemissionen (Euro 6-Fahrzeuge sowie Euro 4- und Euro 5-Fahrzeuge, die im realen Fahrbetrieb nur geringe Stickstoffdioxidemissionen von weniger als 270 mg pro Kilometer ausstoßen) von Verkehrsbeschränkungen und -verboten ausgenommen sind.

Die Regelung in § 40 Absatz 1a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes stellt eine technische Vorschrift im Sinne der Richtlinie (EU) 2015/1535 (sog. Notifizierungsrichtlinie) dar und bedarf daher einer Notifizierung bei der Europäischen Kommission.

#### **II. Wesentlicher Inhalt des Entwurfs**

Das Gesetz enthält eine Ergänzung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes um die oben beschriebenen Klarstellungen.

#### **III. Alternativen**

Keine.

#### **IV. Gesetzgebungskompetenz**

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus Artikel 74 Absatz 1 Nummer 24 des Grundgesetzes.

Eine Zustimmung des Bundesrates ist nicht erforderlich.

## **V. Vereinbarkeit mit dem Recht der Europäischen Union und völkerrechtlichen Verträgen**

Das Gesetz wurde auf die Vereinbarkeit mit Völker- und Europarecht geprüft.

## **VI. Gesetzesfolgen**

### **1. Rechts- und Verwaltungsvereinfachung**

Es handelt sich um eine Neuregelung, die bundeseinheitliche Maßstäbe für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen und –verboten sowie für bestimmte Ausnahmen davon formuliert. Das erleichtert den Vollzug der Bestimmungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes durch die zuständigen Behörden der Länder.

### **2. Nachhaltigkeitsaspekte**

Die Managementregeln und Indikatoren der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft. Das Gesetz trägt zu einer nachhaltigen Entwicklung bei. Es stellt klar, dass in besonders belasteten Gebieten aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insbesondere Fahrzeuge mit geringen Stickstoffdioxid-Emissionen von Fahrverboten ausgenommen sind. Dies fördert die Nutzung von Fahrzeugen mit geringen Stickstoffdioxid-Emissionen insbesondere in besonders belasteten Gebieten. Dies dient der Verbesserung der Lebensqualität in den Städten und dem Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger. Dies ist vor dem Hintergrund der Verantwortung auch gegenüber künftigen Generationen geboten und verbessert darüber hinaus langfristig die Bedingungen für die Leistungsfähigkeit der Volkswirtschaft.

### **3. Haushaltsausgaben ohne Erfüllungsaufwand**

Mehrbelastungen für die öffentlichen Haushalte sind durch dieses Gesetz nicht zu erwarten.

### **4. Erfüllungsaufwand**

Durch dieses Gesetz entsteht kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen und Bürger, für die Wirtschaft oder für die Verwaltung, da es keine unmittelbaren Pflichten begründet.

### **5. Weitere Kosten**

Auswirkungen auf Einzelpreise und auf das Preisniveau, insbesondere auf das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

### **6. Weitere Gesetzesfolgen**

Das Gesetz hat keine Auswirkungen für Verbraucherinnen und Verbraucher.

Das Gesetz hat auch keine gleichstellungsspezifischen Auswirkungen.

Von dem Vorhaben sind ferner keine demographischen Auswirkungen - unter anderem auf die Geburtenentwicklung, Altersstruktur, Zuwanderung, regionale Verteilung der Bevölkerung oder das Generationenverhältnis - zu erwarten.

## VII. Befristung; Evaluierung

Eine Befristung ist nicht vorgesehen.

Die Bundesregierung hat in ihrem „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ ihre Absicht erklärt, die rechtlichen Regelungen Mitte des Jahres 2019 zu evaluieren.

### B. Besonderer Teil

#### Zu Artikel 1

Der Entwurf regelt, 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.

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. So wird eine Stickstoffdioxidminderung insbesondere durch folgende bereits umgesetzte bzw. geplante Maßnahmen erreicht:

- Softwareupdates,
- Maßnahmen des Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020 mit den Schwerpunkten:
  - Elektrifizierung des Verkehrs,
  - Nachrüstung von ÖPNV Bussen mit Abgasreinigungssystemen,
  - Digitalisierung des Verkehrs,
- Hardwarenachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen,
- Hardwarenachrüstung von Liefer- und Handwerkerfahrzeugen.

Daher werden in diesen Gebieten Beschränkungen oder Verbote des Straßenverkehrs in der Regel unverhältnismäßig sein.

Der vorliegende Gesetzentwurf stellt ferner klar, dass aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insbesondere Fahrzeuge mit geringen Stickstoffdioxidemissionen (Euro 6-Fahrzeuge sowie Euro 4- und Euro 5-Fahrzeuge, die im realen Fahrbetrieb nur geringe Stickstoffdioxidemissionen von weniger als 270 mg pro Kilometer ausstoßen) von Verkehrsbeschränkungen und -verboten ausgenommen sind.

In Gebieten mit einer Stickstoffdioxidbelastung von über 50 Mikrogramm pro m<sup>3</sup> im Jahresmittel werden häufig spezielle Anordnungen zur Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs erforderlich sein, um den Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid von 40 Mikrogramm pro m<sup>3</sup> im Jahresmittel einzuhalten.

Aus Verhältnismäßigkeitsgründen sind Ausnahmen von Verkehrsbeschränkungen insbesondere für Fahrzeuge mit geringen Stickstoffoxid-Emissionen geboten. Dies stellt der Gesetzestext ausdrücklich klar. Die technischen Anforderungen, insbesondere für Nachrüstungsmaßnahmen, und die erforderlichen Messverfahren werden vom Bundesverkehrsministerium unverzüglich erarbeitet und in Kraft gesetzt.

Im Übrigen können die Straßenverkehrsbehörden in entsprechender Anwendung des § 40 Absatz 1 Satz 2 BImSchG Ausnahmen von Verboten oder Beschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs zulassen.

#### [Zu Artikel 2](#)

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.