

**87. Umweltministerkonferenz
am 2. Dezember 2016
in Berlin**

TOP 28, 29, 30, 32, 33, 34: **Notwendige Maßnahmen im Verkehrsbereich
zur Einhaltung von NO₂-Immissionsgrenz-
werten
[Konsolidierte Fassung aus den genannten
TOPs]**

Beschluss:

1. Hauptverursacher der in vielen deutschen Ballungsräumen noch immer zu hohen NO₂-Belastungen ist der Straßenverkehr. Deshalb kommen Minderungsmaßnahmen im Verkehrsbereich eine besondere Bedeutung zu. Die Umweltministerkonferenz stellt fest, dass das Ziel der Grenzwerteinhaltung nur erreicht werden kann, wenn die Umwelt- und Verkehrsressorts gemeinsam im Interesse des Gesundheitsschutzes agieren.
2. Auch die Verkehrsministerkonferenz hat am 06./07.10.2016 mit ihrem Beschluss zur Sicherung der innerstädtischen Mobilität und Luftreinhaltung festgestellt, dass sich innerstädtische Mobilität für alle und der Schutz der Bevölkerung vor Schadstoffimmissionen nicht ausschließen und in ein ausgewogenes Verhältnis zueinander gebracht werden müssen.
3. Die UMK begrüßt und unterstützt insbesondere den VMK-Beschluss, mit dem die Bundesregierung gebeten wird, eine neue Verordnungsermächtigung im Personenbeförderungsgesetz zu schaffen, die es den Ländern ermöglicht, bei der Genehmigung von Linienverkehren mit Bussen und Gelegenheitsverkehren mit Taxen und Mietwagen die Einhaltung höherer Emissionsstandards bis hin zu Nullemissionen zu verlangen. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder fordern den Bund auf, eine solche Verordnungsermächtigung kurzfristig in Kraft zu setzen.

**87. Umweltministerkonferenz
am 2. Dezember 2016
in Berlin**

4. Auch die von der VMK vom Bund geforderten stärkeren Anreize zur Beschleunigung der Flottenmodernisierung in Richtung alternative/emissionsfreie Antriebe und insbesondere die Auflegung von Förderprogrammen für Taxiunternehmen, Carsharing-Betreiber und kommunale Fahrzeugflotten und zur Elektrifizierung von Busantrieben wird von der UMK auch unter Bezugnahme auf den Sonder-UMK-Beschluss zur Förderung von Elektrofahrzeugen begrüßt und unterstützt. Die Umweltministerkonferenz hält im Hinblick auf die notwendige schnelle Reduzierung der Luftbelastung zur Abwendung des Vertragsverletzungsverfahrens und zur Entsprechung der letzten Gerichtsentscheidungen jedoch weitere tatsächlich plan- und abschätzbare Maßnahmen für erforderlich. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren bitten den Bund, ein Programm zur finanziellen Unterstützung der Kommunen für die Umrüstung der kommunalen Fuhrparks auf schadstofffreie und -arme Antriebstechnologien aufzulegen.
5. Die Umweltministerkonferenz sieht weiterhin hohen Handlungsdruck zur Einhaltung der NO₂-Grenzwerte in den Innenstädten. Angesichts aktueller Verwaltungsgerichtsentscheidungen drohen vollständige Dieselfahrverbote in deutschen Innenstädten. Vor diesem Hintergrund bekräftigt die UMK ihren Beschluss vom April 2016 zur Fortschreibung der 35. BImSchV.
6. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten daher die Bundesregierung, die Fortschreibung der 35. BImSchV voranzutreiben, um den Ländern ein wirksames Instrument für die Luftreinhalteplanung an die Hand zu geben.
7. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder nehmen den Bericht des Bundes zum Umsetzungsstand der Beschlüsse zum TOP 33, 34, 35 und 37 der 85. UMK vom 13. November 2015 in Augsburg und zu den Beschlüssen der Sonder-UMK vom 7. April 2016 in Berlin, insbesondere den Bericht des BMUB zur Nachrüstung von NO_x-Minderungssystemen bei Bestandsfahrzeugen, zur Kenntnis.

**87. Umweltministerkonferenz
am 2. Dezember 2016
in Berlin**

8. Der wesentliche Grund für die weiterhin in vielen Ballungsräumen zu hohen NO₂-Belastungen sind die hohen Emissionen von Diesel-Fahrzeugen. Da jährlich nur etwa 6 % aller Kfz neu zugelassen werden, ist das Emissionsverhalten der Bestandsfahrzeuge von entscheidender Bedeutung.
9. Die Umweltministerkonferenz stellt fest, dass die anhaltenden Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen im Wesentlichen auf unzureichende NO_x-Minderungen bei Diesel-Pkw zurückzuführen sind. Insoweit tragen die Automobil-Hersteller einen wesentlichen Teil der Verantwortung für den mangelhaften Gesundheitsschutz. Die Umweltministerkonferenz begrüßt daher den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz zu TOP 4.1 Nr. 11, fordert aber darüber hinaus die deutsche Automobilindustrie auf, kurzfristig und in der Breite der Neufahrzeugflotte niedrige Realemissionen sicher zu stellen und so einen essentiellen Beitrag zur Senkung der NO₂-Belastung in Innenstädten zu liefern. Darüber hinaus wird die Automobilindustrie aufgefordert, kurzfristig auch die bestehende Fahrzeugflotte im Rahmen einer umfassenden Selbstverpflichtung technisch so zu ertüchtigen, dass die realen Schadstoffemissionen insbesondere unter innerstädtischen Fahrbedingungen deutlich zurückgehen, und so auch kurzfristig ein essentieller Beitrag zur Minderung der NO₂-Belastung geleistet werden kann.
10. Die Umweltministerkonferenz fordert die Automobilindustrie auf, kurzfristig leistungsfähige und kostengünstige Nachrüstsystemen für die Dieselfahrzeuge zu entwickeln und einzusetzen, die nachweisbar nicht durch Nachbesserungen der Hersteller ausreichend ertüchtigt werden können.

Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten den Bund erfolgreich nachgerüstete Fahrzeuge mit entsprechend reduzierten realen Fahremissionen im Rahmen der Weiterentwicklung der emissionsabhängigen Kennzeichnung von Kfz zu berücksichtigen.
11. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten das BMVI, über die derzeit durchgeführten Stichprobenkontrollen an Dieselfahrzeugen hinaus eine umfassende und dauerhafte Überprüfung der Emissio-

**87. Umweltministerkonferenz
am 2. Dezember 2016
in Berlin**

nen von Kraftfahrzeugen durch das KBA sicher zu stellen. Durch diese Untersuchungen ist nicht nur die Vorschriftenkonformität der Fahrzeuge zu überprüfen, sondern auch sicher zu stellen, dass die Fahrzeuge dauerhaft niedrige Emissionen haben. Die Ergebnisse der KBA-Untersuchungen sollten in einem transparenten Prozess auch der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden.

12. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten den Bund, sich für weitere Verbesserungen der europäischen Vorschriften zur Typgenehmigung und zu Abgasemissionen, und insbesondere
 - i. für einen schnellstmöglichen Abschluss der Beratungen der noch ausstehenden RDE-Pakete (3. Paket mit Festlegungen zu Partikelanzahlmessungen, Kaltstart und Regeneration und 4. Paket zur Feldüberwachung) und eine im Sinne des Umweltschutzes ambitionierte Ausgestaltung,
 - ii. für eine unabhängige Marktüberwachung mit strengen und engmaschigen Kontrollen der Fahrzeuge bei Kostenübernahme durch die Hersteller,
 - iii. für umfassenden Zugang der Behörden zu allen emissionsrelevanten Fahrzeugparametern (u.a. Software) sowie
 - iv. für eine transparente Kontrolle der Arbeit der Typgenehmigungs- und Marktüberwachungsbehörden einzusetzen.
13. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder stellen fest, dass einige der in EU-Richtlinien vorgesehenen Regelungen, die auf eine Sicherstellung der Luftqualität ausgerichtet sind, durch Umsetzung des EU-Rechts in nationale Vorschriften noch wirkungsvoller zur Anwendung gebracht werden sollten.
14. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder fordern den Bund daher auch unter Bezugnahme auf den Beschluss der 86. UMK zu

**87. Umweltministerkonferenz
am 2. Dezember 2016
in Berlin**

TOP 25 auf, für Verstöße gegen das Verbot des Einsatzes von Abschalt-
richtungen unverzüglich zu prüfen, ob zusätzliche Sanktionen gemäß Art.
13 der Verordnung (EG) 715/2007 zu den Euro 5- und Euro 6-
Abgasnormen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge festgelegt werden kön-
nen.

15. Die Vorgaben des Artikels 29 Absatz 1 der Richtlinie 2007/46/EG sind in
§ 26 Absatz 3 der EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (EG-FGV) um-
gesetzt worden. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der
Länder bitten den Bund, schnellstmöglich zu prüfen, ob das nationale Re-
gelwerk fortzuentwickeln ist, damit die Veräußerung und Zulassung von
Fahrzeugen, die über eine EG-Typgenehmigung aus einem anderen Mit-
gliedstaat verfügen, bei Vorliegen einer ernsthaften Gefährdung der Umwelt
oder der öffentlichen Gesundheit in Deutschland auch kurzfristig untersagt
bzw. versagt werden kann.
16. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder fordern den
Bund außerdem unter Bezugnahme auf ihren bei der Sonder-UMK gefass-
ten Beschluss zu Ziffer 20 auf, für im Sinne des Klima- und Umweltschutzes
ambitionierte Zielwerte bei der Fortschreibung der europäischen Verord-
nungen (EU) 443/2009 und (EU) 510/2011 zur Verringerung der CO₂-
Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen einzutreten.
17. Die Umweltministerkonferenz weist darauf hin, dass die Wirksamkeit der
zur Verbesserung der Luftqualität aus Gründen des Gesundheitsschutzes
festgelegten Verkehrsbeschränkungen nur durch einen hohen Befolgungs-
grad sichergestellt werden kann.
18. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder sehen inso-
fern die Notwendigkeit, die diesbezüglichen Kontrollmöglichkeiten insbe-
sondere im fließenden Verkehr (z.B. durch Einsatz automatischer Überwa-
chungseinrichtungen) zu erweitern. Sie bitten den Bund daher, die erforder-
lichen Rahmenbedingungen unter Berücksichtigung von Datenschutzas-
pekten zu schaffen.

**87. Umweltministerkonferenz
am 2. Dezember 2016
in Berlin**

Protokollerklärung der Länder Bayern und Sachsen:

Die Diskussion um die Grenzwerte und ihre faktische Handhabung beim Diesel zeigen, dass der rechtliche Rahmen EU-weit eindeutig definiert sein und sich am realen Ausstoß orientieren muss. Schuldzuweisungen bei der Nutzung tatsächlicher und rechtlicher Spielräume bei der Typgenehmigung und bei Abschalteinrichtungen sind nicht zielführend.

Da sich das Emissionsverhalten in der Realität von den auf dem Prüfstand ermittelten Werten sowie auch innerhalb der jeweiligen Euro-Abgasnormen deutlich unterscheidet, sind die heutigen Schadstoffgruppen nach der Kennzeichnungssystematik der 35. BImSchV kein hinreichendes Differenzierungskriterium und damit derzeit keine geeignete Grundlage für eine neue Plakette.

Weiter hat sich inzwischen gezeigt, dass eine Nachrüstung von Dieselfahrzeugen nur sehr begrenzt zur Minderung der gesamten NO_x-Emissionen des Straßenverkehrs beitragen kann. Forderungen nach einer Selbstverpflichtung der Automobilindustrie werden daher nicht geteilt.

Das bestehende 95-Gramm-CO₂-Ziel für 2020/2021 ist eine ambitionierte Festlegung, über deren Verschärfung derzeit noch nicht entschieden werden kann.

Protokollerklärung der Länder Bremen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein:

Bremen, Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein stellen fest, dass von den für Verstöße gegen Fahrverbote zur Sicherstellung der Luftqualität (Durchfahrtsverbote und Umweltzonen) vorgesehenen Sanktionen eine stärkere Abschreckungswirkung ausgehen muss. Es bittet den Bund daher, die diesbezüglichen Sanktionen zu verschärfen.