

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 Kubikmeter Luft im Jahresmittel für die Stickstoffdioxidimmissionen wird in verschiedenen Gebieten in Deutschland noch erheblich überschritten. Insbesondere in besonders belasteten Gebieten, in denen ein Jahresmittelwert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft überschritten wird, kann die Anordnung von Verkehrsverboten geeignet, erforderlich und verhältnismäßig im engeren Sinne 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 Eckpunkte für Maßnahmen der Bundesregierung zur Umsetzung des Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten beschlossen.

Der vorliegende Gesetzentwurf regelt, dass Verkehrsverbote nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitungen des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid in Gebieten, in denen bei Stickstoffdioxid der Wert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel nicht überschritten wird, in der Regel nicht erforderlich sind. In der Begründung zu dieser Klarstellung wird ausgeführt, dass in diesen Gebieten Verkehrsverbote nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid in der Regel unverhältnismäßig sein werden. Es ist davon auszugehen, dass der europarechtlich vorgegebene Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid bereits aufgrund der Maßnahmen, die die Bundesregierung schon beschlossen hat, gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG auch ohne Verkehrsverbote nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz eingehalten wird. Diese wären im Einzelfall nur dann von den zuständigen Landesbehörden in Betracht zu ziehen, wenn nach Ausschöpfung aller weniger eingreifenden Maßnahmen die zwingenden Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG nicht eingehalten werden können.

Der Gesetzentwurf stellt ferner klar, dass aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insbesondere Fahrzeuge mit geringen Stickstoffoxidemissionen (Euro-4- und Euro-5-Fahrzeuge, die im realen Fahrbetrieb nur geringe Stickstoffoxidemissionen von weniger als 270 Milligramm pro Kilometer ausstoßen, sowie Euro-

6-Fahrzeuge) von Verkehrsverboten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitungen des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid ausgenommen sind. Hiermit wird auch die erforderliche Rechtssicherheit vor Verkehrsverboten 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.

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DIE BUNDESKANZLERIN

Berlin, 7. Dezember 2018

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Herrn Dr. Wolfgang Schäuble
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des
Bundes-Immissionsschutzgesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit.

Der Gesetzentwurf ist dem Bundesrat am 15. November 2018 als besonders eilbedürftig zugeleitet worden.

Die Stellungnahme des Bundesrates zu dem Gesetzentwurf sowie die Auffassung der Bundesregierung zu der Stellungnahme des Bundesrates werden unverzüglich nachgereicht.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes*

Vom ...

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Nach § 47 Absatz 4 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 4a eingefügt:

„(4a) Verbote des Kraftfahrzeugverkehrs 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 Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten worden ist. Folgende Kraftfahrzeuge sind von Verkehrsverboten ausgenommen:

1. Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6,
2. Kraftfahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 und Euro 5, sofern diese im praktischen Fahrbetrieb in entsprechender Anwendung des Artikels 2 Nummer 41 in Verbindung mit Anhang IIIa 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 Typgenehmigung 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 Milligramm Stickstoffoxide pro Kilometer ausstoßen,
3. Kraftomnibusse mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für ein Stickstoffoxid-Minderungssystem mit erhöhter Minderungsleistung, sofern die Nachrüstung finanziell aus einem öffentlichen Titel des Bundes gefördert worden ist, oder die die technischen Anforderungen erfüllen, die für diese Förderung erforderlich gewesen wären,
4. schwere Kommunalfahrzeuge mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für ein Stickstoffoxid-Minderungssystem mit erhöhter Minderungsleistung, sofern die Nachrüstung finanziell aus einem öffentlichen Titel des Bundes gefördert worden ist, oder die die technischen Anforderungen erfüllen, die für diese Förderung erforderlich gewesen wären,
5. Handwerker- und Lieferfahrzeuge zwischen 2,8 und 7,5 Tonnen mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für ein Stickstoffoxid-Minderungssystem mit erhöhter Minderungsleistung, sofern die Nachrüstung finanziell aus einem öffentlichen Titel des Bundes gefördert worden ist, oder die in den räumlichen Anwendungsbereich für diese Förderung fallen und die technischen Anforderungen erfüllen, die für diese Förderung erforderlich gewesen wären,

* 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).

6. Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro VI und
7. Kraftfahrzeuge im Sinne von Anhang 3 Nummer 5, 6 und 7 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218), die zuletzt durch Artikel 85 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist.

Im Einzelfall kann der Luftreinhalteplan im Fall des Satzes 2 Nummer 6 auch für diese Kraftfahrzeuge ein Verbot des Kraftfahrzeugverkehrs vorsehen, wenn die schnellstmögliche Einhaltung des Immissionsgrenzwerts für Stickstoffdioxid anderenfalls nicht sichergestellt werden kann. Die Vorschriften zu ergänzenden technischen Regelungen, insbesondere zu Nachrüstmaßnahmen bei Kraftfahrzeugen, im Straßenverkehrsgesetz und in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bleiben unberührt.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

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 Kubikmeter Luft im Jahresmittel für die Stickstoffdioxidimmissionen wird in verschiedenen Gebieten in Deutschland noch erheblich überschritten. Insbesondere in besonders belasteten Gebieten, in denen ein Jahresmittelwert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft überschritten wird, kann die Anordnung von Verkehrsverboten geeignet, erforderlich und verhältnismäßig im engeren Sinne 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 Eckpunkte für Maßnahmen der Bundesregierung zur Umsetzung des Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten beschlossen.

Der vorliegende Gesetzentwurf regelt, dass Verkehrsverbote nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid in Gebieten, in denen bei Stickstoffdioxid der Wert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel nicht überschritten wird, in der Regel nicht erforderlich sind. In der Begründung zu dieser Klarstellung wird ausgeführt, dass in diesen Gebieten Verkehrsverbote nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid in der Regel unverhältnismäßig sein werden. Es ist davon auszugehen, dass der europarechtlich vorgegebene Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid bereits aufgrund der Maßnahmen, die die Bundesregierung schon beschlossen hat, gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG auch ohne Verkehrsverbote nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz eingehalten wird. Diese wären im Einzelfall nur dann von den zuständigen Landesbehörden in Betracht zu ziehen, wenn nach Ausschöpfung aller weniger eingreifenden Maßnahmen die zwingenden Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG nicht eingehalten werden können.

Der Gesetzentwurf stellt ferner klar, dass aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insbesondere Fahrzeuge mit geringen Stickstoffoxidemissionen (Euro-4- und Euro-5-Fahrzeuge, die im realen Fahrbetrieb nur geringe Stickstoffoxidemissionen von weniger als 270 Milligramm pro Kilometer ausstoßen, sowie Euro-6-Fahrzeuge) von Verkehrsverboten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid ausgenommen sind. Hiermit wird auch die erforderliche Rechtssicherheit vor Verkehrsverboten für Fahrzeuge mit einer geeigneten Hardware-Nachrüstung geschaffen.

Die Regelung in § 47 Absatz 4a 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.

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 Verkehrsverboten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid 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 Stickstoffoxidemissionen von Verkehrsverboten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid ausgenommen sind. Dies fördert die Nutzung von Fahrzeugen mit geringen Stickstoffoxidemissionen 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

Eine Befristung ist nicht vorgesehen.

B. Besonderer Teil

Zu Artikel 1

Zur Umsetzung des „Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ konkretisiert die vorgesehene Ergänzung des § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes um einen neuen Absatz 4a die Verhältnismäßigkeit von Anordnungen von Verkehrsverboten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid und die hierbei für Fahrzeuge mit bestimmten Schadstoffklassen bundesweit einheitlich gebotenen Ausnahmen.

Der vorliegende Gesetzentwurf regelt, dass Verkehrsverbote nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid in Gebieten, in denen bei Stickstoffdioxid der Wert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel nicht überschritten wird, in der Regel nicht erforderlich sind. In Gebieten, in denen der Jahresmittelwert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft nicht überschritten wird, ist gemäß dem „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ in der Regel davon auszugehen, dass die europarechtlich geforderte schnellstmögliche Einhaltung des Stickstoffdioxidgrenzwerts auch ohne die Anordnung von Verkehrsverboten sichergestellt werden kann.

In Gebieten, in denen die Stickstoffdioxidbelastung den Wert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel nicht überschreitet, ist davon auszugehen, dass der Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid aufgrund der Maßnahmen, die die Bundesregierung bereits beschlossen hat, gemäß den Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG eingehalten wird. 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 Handwerker- und Lieferfahrzeugen.

Daher werden in diesen Gebieten Verbote des Kraftfahrzeugverkehrs nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid in der Regel unverhältnismäßig sein. Diese wären im Einzelfall nur dann von den zuständigen Landesbehörden in Betracht zu ziehen, wenn nach Ausschöpfung aller weniger eingreifenden Maßnahmen die zwingenden Vorgaben der Richtlinie 2008/50/EG nicht eingehalten werden können.

Der Gesetzentwurf stellt ferner klar, dass aus Gründen der Verhältnismäßigkeit insbesondere Fahrzeuge mit geringen Stickstoffoxidemissionen (Euro-4- und Euro-5-Fahrzeuge, die im realen Fahrbetrieb nur geringe Stickstoffoxidemissionen von weniger als 270 Milligramm pro Kilometer ausstoßen, sowie Euro-6-Fahrzeuge) von derartigen Verkehrsverboten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid ausgenommen sind.

In Gebieten mit einer Stickstoffdioxidbelastung von über 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel werden häufig spezielle Anordnungen zur Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz erforderlich sein, um den Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel einzuhalten.

Aus Verhältnismäßigkeitsgründen sind Ausnahmen von Verkehrsverboten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid insbesondere für Fahrzeuge mit

geringen Stickstoffoxidemissionen geboten. Dies stellt der Gesetzestext ausdrücklich klar (Satz 2 Nummer 1 und 2). Die technischen Anforderungen, insbesondere für Nachrüstungsmaßnahmen, und die erforderlichen Messverfahren werden vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur unverzüglich erarbeitet und in Kraft gesetzt. In der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung werden insbesondere Einzelheiten zur Feststellung der Einhaltung und zum Verfahren des Nachweises des Wertes von 270 Milligramm pro Kilometer festgelegt. Satz 4 stellt dies klar.

Zudem gelten nach Satz 2 Nummer 3 und 4 Ausnahmen von Verkehrsverboten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid bundesweit für Kraftomnibusse und schwere Kommunalfahrzeuge jeweils mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Stickstoffoxid-Minderungssysteme mit erhöhter Minderungsleistung, wenn die Nachrüstung finanziell aus einem öffentlichen Titel des Bundes gefördert worden ist. Dies ist etwa für Kraftomnibusse der Fall bei Förderungen nach der Förderrichtlinie für die Nachrüstung von Diesel-Bussen der Schadstoffklassen Euro III, IV, V und EEV im Öffentlichen Personennahverkehr vom 21. Februar 2018 (Bundesanzeiger AT, 28. März 2018). Für schwere Kommunalfahrzeuge wie etwa Müllwagen oder Straßenreinigungsfahrzeuge ist dies etwa der Fall bei einer Förderung, wie sie im „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ vorgesehen ist. Die Anknüpfung an die finanzielle Förderung durch einen Titel des Bundes stellt die Einhaltung einer bestimmten Minderungsleistung sicher, da diese Voraussetzung für die genannte Förderung ist. Nur mit einer effektiven Minderungsleistung wird eine relevante Minderung der Stickstoffoxidemissionen der Fahrzeuge und damit eine Verbesserung der Luft erreicht.

Gleichgestellt sind Fahrzeuge mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Stickstoffoxid-Minderungssysteme mit erhöhter Minderungsleistung, wenn diese die technischen Anforderungen für die genannte finanzielle Förderung erfüllen. Dies stellt sicher, dass die Ausnahmen von Verkehrsverboten nach Satz 2 Nummer 3 und 4 auch bei einer selbst oder einem anderen als aus einem öffentlichen Titel des Bundes finanzierten Nachrüstung greifen.

Satz 2 Nummer 5 sieht eine Ausnahme von Verkehrsverboten nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz wegen der Überschreitung des Luftqualitätsgrenzwerts für Stickstoffdioxid vor für Handwerker- und Lieferfahrzeuge zwischen 2,8 und 7,5 Tonnen mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für Stickstoffoxid-Minderungssysteme mit erhöhter Minderungsleistung, wenn die Nachrüstung finanziell aus einem öffentlichen Titel des Bundes gefördert worden ist. Förderberechtigt sind nach dem „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ diejenigen Halter von Handwerker- und Lieferfahrzeugen, die ihren Firmensitz in der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Stadt oder den angrenzenden Landkreisen haben oder deren Firmen nennenswerte Aufträge in der betroffenen Stadt haben. Hinsichtlich der Anknüpfung an die finanzielle Förderung durch einen Titel des Bundes wird auf die Ausführungen zu Satz 2 Nummer 3 und 4 verwiesen.

Gleichgestellt sind Fahrzeuge mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für ein Stickstoffoxid-Minderungssystem, wenn für diese eine solche finanzielle Förderung nicht in Anspruch genommen wurde, die technischen Anforderungen für eine Förderung jedoch vorliegen und das Kraftfahrzeug in den oben genannten räumlichen Anwendungsbereich für die Förderung fällt. Dies stellt sicher, dass die Ausnahme von Verkehrsverboten nach Satz 2 Nummer 5 auch bei einer selbst oder einer anderen als aus einem öffentlichen Titel des Bundes finanzierten Nachrüstung greift. Eine Gleichstellung erfolgt jedoch nur, wenn es sich um ein Fahrzeug handelt, das auch in den genannten räumlichen Anwendungsbereich für die genannte finanzielle Förderung fällt. Nicht von der Ausnahme umfasst sind damit solche Handwerker- und Lieferfahrzeuge, die kein Anliegen in dem betroffenen Gebiet haben. Dies beschränkt den Gesamtverkehr und damit die Gesamtemissionen von Handwerker- und Lieferfahrzeugen in den betroffenen Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen und dient damit der Luftreinhaltung.

Nach Satz 2 Nummer 6 sind auch Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro VI von Verkehrsverboten ausgenommen. Hierdurch sollen Anreize für die Nutzung emissionsarmer Fahrzeuge geschaffen werden. Nach Satz 3 haben jedoch in diesen Fällen die zuständigen Behörden die Möglichkeit, im Einzelfall Verkehrsverbote zu verhängen. Dies ermöglicht eine Berücksichtigung der besonderen lokalen Verhältnisse.

Ferner gelten nach Satz 2 Nummer 7 bundesweit die Ausnahmen, die in Anhang 3 Nummern 5, 6 und 7 der Verordnung über Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BImSchV vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218), die zuletzt durch Artikel 85 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist.

Im Übrigen können die Straßenverkehrsbehörden nach § 40 Absatz 1 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes Ausnahmen von Verboten des Kraftfahrzeugverkehrs zulassen.

Zu Artikel 2

Artikel 2 regelt das Inkrafttreten dieses Gesetzes.

