

**Stellungnahme zum Gesetzentwurf der Bundesregierung
Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes
Drucksache 19/6334**

Berlin 19.02.2019

Seit 2010 gelten EU-weit Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂). Zum Schutz der menschlichen Gesundheit wurden sie zusammen mit Grenzwerten für weitere Luftschadstoffe 1999 von allen Mitgliedsstaaten beschlossen. Viele Städte überschreiten nach wie vor den NO₂-Grenzwert, ein Handeln ist daher dringend nötig. Hauptquelle für NO₂ in Innenstädten sind Dieselfahrzeuge. Dieselfahrverbote sind deswegen notwendig geworden, weil Autohersteller Dieselfahrzeuge zugelassen haben, die im Alltagsbetrieb ein Mehrfaches der geltenden Abgasgrenzwerte für Stickoxide ausstoßen. Bei hoher NO₂-Belastung sind Fahrverbote – solange sich nicht effektive Hardware-Nachrüstung durchgesetzt hat – das letzte Mittel. In ersten Städten gelten Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge, weitere werden folgen. Damit die Fahrverbote auch eingehalten werden und sie einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten, ist eine gewisse Kontrolldichte notwendig.

Der nun von der Bundesregierung vorgelegte Gesetzentwurf zur automatisierten Kennzeichenerfassung erfüllt diesen Anspruch nicht. Die automatische Kennzeichenerfassung ist aufwändig, teuer, personalintensiv und wirft datenschutzrechtliche Fragen auf. Kommunen, Länder und die Polizei sehen die automatische Kennzeichenerfassung zur Kontrolle von Diesel-Fahrtbeschränkungen ebenfalls kritisch und bemängeln die Praktikabilität. So entstehe zusätzlicher Aufwand zum Datenabgleich. Das zentrale Fahrzeugregister erfasse beispielsweise nicht, ob ein Fahrzeug nachgerüstet ist. Das gleiche gilt für Personen, deren Fahrzeug von Fahrverboten betroffen ist, die aber über eine Ausnahmegenehmigung verfügen – darunter Anlieger, Pflegedienste, Handwerker, städtische Verkehrsmittel, Polizei- oder Feuerwehrgewagen. Kritik diesbezüglich kommt auch vom Bundesdatenschutzbeauftragten Ulrich Kelber. Er sieht vor allem das Anfertigen von Fotos unbeteiligter Personen kritisch.

Völlig offen ist auch die Frage nach den Gesamtkosten von Kennzeichenerfassungsgeräten zur Überwachung von Dieselfahrtbeschränkungen. Alleine in Berlin müssten demnach Geräte für die vorgesehenen Fahrtbeschränkungen auf mindestens 11 Straßenabschnitten angeschafft werden. Die Bundesregierung verweist auf eine Förderrichtlinie, um die Anschaffung von Kennzeichenlesegeräten zur Überwachung von Diesel-Fahrverboten zu unterstützen. Die Kontrollgeräte aus den Mitteln des Sofortprogramms „Saubere Luft“ zu finanzieren, ist mit den Zielsetzungen dieses Programmes nicht kompatibel. Gegenstand des Programms sind laut

BMVI „Maßnahmen für die Elektrifizierung des urbanen Verkehrs und die Errichtung von Ladeinfrastruktur, Maßnahmen für die Digitalisierung von Verkehrssystemen sowie Maßnahmen zur Nachrüstung von Diesel-Bussen im ÖPNV mit Abgasnachbehandlungssystemen.“ Die Mittel aus dem Sofortprogramm sollten wirklich nur für die aktive Emissionsminderung wie oben aufgeführt verwendet werden.

Auch mit den von der Bundesregierung nun vorgelegten Änderungen bleibt die grundsätzliche Kritik an der automatischen Kennzeichenerfassung erhalten. Die Bundesregierung will, das legt auch der geänderte Entwurf nahe, dass Fahrverbote möglichst wenig Wirkung zeigen und in der Konsequenz auch nur selten geahndet werden. Die hier ermöglichten Kontrollen dienen so nicht dem Schutz der Menschen vor gesundheitsschädigenden Stickoxiden, sondern mehr dem Artenschutz schmutziger Diesel und Verhinderung von Sanktionen für Regelverstöße uneinsichtiger Autofahrer. Letztlich ermöglichen sie es den Autoherstellern, die hochemittierende Fahrzeuge auf den Markt gebracht haben, sich billig aus der Verantwortung zu stellen. Aus Sicht des VCD ist die automatische Kennzeichenerfassung nicht dazu geeignet, Fahrtbeschränkungen für Dieselfahrzeuge effektiv zu kontrollieren. Der vorgelegte Gesetzentwurf ist vielmehr ein Kontroll-Verhinderungs-Gesetz.

Bewährt hat sich hingegen die sogenannte Kennzeichnungsverordnung, die bereits 2006 im Zuge der Einrichtung von Umweltzonen eingeführt wurde. Mit Hilfe der farbigen Plaketten rot, gelb und grün werden danach Fahrzeuge entsprechend ihres Schadstoffausstoßes gekennzeichnet. Die Abstufung basiert im Wesentlichen auf dem Partikel ausstoß (PM10), da dieser damals im Fokus stand und viele Städte ein Feinstaub-Problem hatten. Die Fahrtbeschränkungen in Umweltzonen konnten so einfach und effektiv kontrolliert werden. Die Kennzeichnungsverordnung sowie die Einführung von Umweltzonen waren erfolgreich. Die farbige Kennzeichnung ist bei Autofahrer*innen etabliert und weit über 90 Prozent aller Fahrzeuge erfüllen inzwischen die Abgasstandards für eine grüne Plakette. Die Feinstaubbelastung durch den Verkehr ist deutlich gesunken, so dass alle Städte in Deutschland derzeit den europaweit geltenden Grenzwert für PM10 im Jahresmittel einhalten können. In Berlin hat sich bspw. die emittierte Dieselußmenge durch Einführung der Umweltzone um über 60 Prozent verringert.

Die geltenden Umweltzonen entfalten hingegen kaum Wirkung auf die Verringerung von Stickstoffdioxid, da sich die derzeitigen Kriterien am Partikel ausstoß der Fahrzeuge orientieren. Daher ist es folgerichtig, die bestehende Kennzeichnungsverordnung fortzuschreiben und weitere Plaketten (Blaue Plakette) einzuführen. Die Kriterien für die Vergabe neuer Plakette müssten sich für Pkw, leichte und schwere Nutzfahrzeuge mit Dieselmotor an den Stickoxid-Abgasstufen für reale Fahrten auf der Straße (RDE – Real Driving Emissions) orientieren. So können Fahrzeuge eindeutig gekennzeichnet werden, die sowohl wenig Partikel als auch wenig Stickoxide emittieren. Dies ermöglicht eine effektive Kontrolle, reduziert Aufwand und Kosten und senkt letztendlich wesentlich nachhaltiger die Luftbelastung. Eine entsprechende Kennzeichnung gibt Verbrauchern eine klare Orientierung, welches Fahrzeug wirklich sauber ist. Zudem wird die Hardware-Nachrüstung geeigneter Fahrzeuge beschleunigt. Eine blaue Plakette könnte damit einen wichtigen Beitrag zum Gesundheitsschutz leisten. Aus der Diskussion um die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen ergeben sich möglicherweise Abstufungen für die blaue Plakette, wie sie auch vom Umweltbundesamt vorgeschlagen werden:

- Hellblaue Plakette: Diesel-Kfz Euro-Norm 6a-c sowie nachgerüstete Diesel-Kfz der Euro-Norm 5 / V, die entsprechend dem Vorschlag der Bundesregierung zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nicht mehr als 270 mg NOx/km nach RDE emittieren
- Dunkelblaue Plakette: Otto-Kfz ab Euro 3, Diesel-Kfz ab Euro 6d-TEMP / VI

Das Vorhandensein einer Blauen Plakette würde es den zuständigen Behörden auch bei der Kontrolle des ruhenden Verkehrs sehr leicht machen, Verstöße zu sanktionieren.

Aus diesem Grund empfiehlt der VCD den Abgeordneten des Deutschen Bundestages, den Gesetzentwurf zur automatisierten Kennzeichenerfassung abzulehnen und stattdessen die Bundesregierung aufzufordern, die bestehende und bewährte Kennzeichnungsverordnung zu erweitern. Neben dem Bundesumweltministerium, dem Umweltbundesamt und einzelnen Ländern unterstützen dies auch der Deutsche Städtetag sowie die IG Metall. Auch der Bundesdatenschutzbeauftragte Ulrich Kelber hält die blaue Plakette für das bessere Instrument.

Die Vorteile liegen auf der Hand, nun ist es an dem Gesetzgeber, hier schnell Klarheit zu schaffen.

VCD e.V.
Wallstr. 58
10179 Berlin

Fon 030 – 280 351-0
Fax 030 – 280 351-10
mail@vcd.org
www.vcd.org