

Seiner Exzellenz dem Mitglied
der Europäischen Kommission
Herrn Kommissar Karmenu Vella
Rue de la Loi 200
1049 Brüssel
BELGIEN

29. Januar 2018

Sehr geehrter Herr Kommissar,

wir möchten Bezug nehmen auf das aktuelle Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen dauerhafter Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte für Stickstoffdioxid. In diesem Zusammenhang hat Sie ein Schreiben der deutschen, geschäftsführenden Umweltministerin Barbara Hendricks und des geschäftsführenden Verkehrsministers Christian Schmidt vom 09.01.2018 erreicht. Wir, die unterzeichnenden deutschen Umweltverbände BUND, DUH, NABU und VCD, sehen die Notwendigkeit, Ihnen unseren Standpunkt zu erläutern, weil wir die Wirkung der in dem Schreiben genannten Maßnahmen deutlich anders einschätzen.

Die im „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ der Bundesregierung geplanten Maßnahmen sind aus unserer Sicht nicht geeignet, um die aktuell teils massiven Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte für Stickstoffdioxid, vor allem an den verkehrsnahen Luftmessstationen, zeitnah einzuhalten. Aufgeführte Maßnahmen wie die Elektrifizierung des Stadtverkehrs, die Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge oder Geld für neue „Verkehrsmasterpläne“ der Kommunen werden im besten Falle langfristige Senkungen der Stickstoffdioxidwerte mit sich bringen. Ohne weitere, kurzfristig wirkende Maßnahmen wie die mit 150 Millionen Euro angekündigte Nachrüstung von Dieselnestern im Personennahverkehr, werden die Belastungen für Menschen und Umwelt noch über Jahre hinweg zementiert und die gewünschten und notwendigen Erfolge nicht erzielt.

Um den Zeitraum bis zur Einhaltung der NO₂-Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten, sind weitere, über das Sofortprogramm hinausgehende, Maßnahmen zu ergreifen. Ein wesentlicher Punkt ist aus unserer Sicht dabei die wirksame Nachrüstung der Dieselbestandsfahrzeuge der Abgasnorm Euro 5 und 6 mit geeigneten Hardwarelösungen. Reine Software-Updates, wie sie von der Bundesregierung mit der Automobilindustrie im „Nationalen Forum Diesel“ vorgeschlagen wurden, können bei Diesel-Fahrzeugen mit SCR-Katalysatoren durchaus ausreichen um die Realwerte zu senken, bei allen weiteren Millionen von Diesel-Pkw in Deutschland hingegen werden sie aber keine ausreichende Minderung der fahrzeugspezifischen Stickoxidemissionen realisieren. Für die unterzeichnenden Umweltverbände ist deshalb eine Hardware-Nachrüstung mit SCR-System, wie sie bei den Bussen geplant ist, unumgänglich. Dass dies technisch möglich und vor allem auch finanzierbar ist, zeigen mehrere bereits vorgestellte Prototypen, die von unabhängiger Seite mit Blick auf die Realemissionen untersucht wurden.

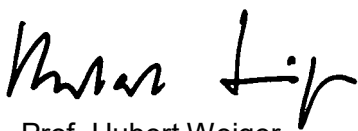
Die Möglichkeit von Nachrüstungen sind wesentlicher Inhalt einer der vier Expertengruppen, die im Nachgang des „Nationalen Forums Diesel“ gebildet wurden. Die Auffassungen von Automobilindustrie und Bundesverkehrsministerium auf der einen, und unabhängigen Experten und Vertretern der Zivilgesellschaft, sowie Vertretern der Bundesländer auf der anderen Seite, prallen in der für Nachrüstmöglichkeiten zuständigen Expertengruppe I aufeinander. Das hat auch dazu geführt, dass sich der Abschlussbericht immer weiter verzögert und bislang noch immer keine Ergebnisse dieser Expertengruppe vorliegen. Ob Maßnahmen beschlossen werden, die in einem absehbaren Zeitraum zu einer spürbaren Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung oder sogar der Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte führen, ist daher weiterhin mehr als ungewiss.

Auch bei den Gesprächen zur Regierungsbildung in Deutschland wird das Thema Luftbelastung durch Diesel nur am Rande behandelt und hat nicht das Gewicht, das vor dem Hintergrund der Dimension für die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger, aber auch die Zukunft der Automobilindustrie angemessen wäre. In den Gesprächen zwischen CDU/CSU und SPD wird öffentlich das Ziel der Vermeidung von Fahrverboten hochgehalten, nicht jedoch die Senkung der NO₂-Werte zum Schutz von Menschen und Umwelt. Statt über die Fortschreibung der Umweltzonenregelung mit der Einführung einer blauen Plakette oder eine Reduzierung bzw. Abschaffung der nach wie vor existenten Förderung von Diesel-Pkw durch eine verringerte Energiebesteuerung für Dieselkraftstoff zu verhandeln, sind sich die Parteien offenbar vor allem in einer Forderung einig: kurzfristige finanzielle Belastungen für die deutsche Automobilindustrie zu vermeiden. Sowohl die blaue Plakette als auch eine Änderung der Besteuerung von Dieselkraftstoff hat die geschäftsführende Bundesregierung erst jüngst auf Nachfrage der Bundestagsfraktion der LINKEN im Bundestag ausgeschlossen.

Die unterzeichnenden Verbände appellieren daher an Sie, das Vertragsverletzungsverfahren wegen dauerhafter Überschreitung der NO₂-Grenzwerte in Deutschland solange weiter zu führen und es auch in die nächste Stufe zu bringen, bis die Bundesregierung kurzfristig wirksame Maßnahmen zur Senkung der Stickoxidbelastung ergreift. Nur durch solchen Druck kann eine neue Bundesregierung dazu bewegt werden, wirksame Maßnahmen zur kurzfristigen Einhaltung der gesetzlichen NO₂-Grenzwerte zu ergreifen.

Wir werden diesen Brief auch an die interessierte Presse weiterreichen.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Hubert Weiger
Vorsitzender des BUND



Leif Miller
Bundesgeschäftsführer NABU



Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer DUH



Wasilis von Rauch
Bundesvorsitzender VCD