

Berlin, 19. Juni 2026

Deutsche Industrie- und Handelskammer

Stellungnahme

Referentenentwurf zum Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der Richtlinie (EU) 2024/2881 über Luftqualität und saubere Luft für Europa und zum Entwurf einer Neufassung der 39. BImSchV

Wir bedanken uns für die Gelegenheit zur Stellungnahme zum Referentenentwurf

A. Das Wichtigste in Kürze

Aufgrund der bisherigen Entwicklung der Luftqualität müssen im Jahr 2030 und auch 2035 immer noch Grenzwertüberschreitungen an zahlreichen Messstationen erwartet werden. Unternehmen müssen hier erneut mit der Einschränkung ihrer Mobilität oder dem Betrieb wichtiger Produktionsanlagen rechnen. Die tatsächlichen Auswirkungen der geplanten Gesetzesänderungen können Unternehmen allerdings erst einschätzen, wenn verlässliche Prognosen zur Entwicklung der Schadstoffbelastung vorliegen. Diese sollten schnellstmöglich zumindest für ausgewählte Gebiete nachgeholt werden.

Die Bundesregierung hat wiederholt festgestellt, dass Fahrverbote und Betriebsstillegungen kein verhältnismäßiges Mittel sind, um die Grenzwerte der Luftqualitätsrichtlinie einzuhalten. Diese Einschätzung wurde im Referentenentwurf nicht umgesetzt. Die in Luftreinhalteplänen zu ergreifenden Maßnahmen sollten Fahrverbote und Betriebseinschränkungen deshalb ausschließen.

Die Fahrverbote für bestimmte Dieselfahrzeuge der Jahre 2017 bis 2019 haben gezeigt, dass die für die Luftreinhalteplanung verantwortlichen Länder und Kommunen die Rechtsgrundlagen unterschiedlich anwenden. Besonders Vorgaben zur Positionierung von Messstationen, die Voraussetzung von Ausnahmeregelungen und die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen sollten daher deutschlandweit konkretisiert werden.

Aufgrund der deutlich strengeren Grenzwerte der Luftqualitätsrichtlinie befürchten Unternehmen die erhebliche Verschärfung nationaler Genehmigungsanforderungen. Da die TA-Luft direkt auf die Grenzwerte der 39. BImSchV verweist, würden viele große Anlagen der Industrie sowie der Ver- und Entsorgungswirtschaft die Irrelevanzschwelle der TA Luft nicht einhalten.

Die Verweise der TA Luft sollten deshalb entweder auf die Werte der alten Richtlinie verweisen oder die Irrelevanzschwelle sollte von 3 auf 6 Prozent erhöht werden.

B. Inhaltliche Ausführungen

Die Referentenentwürfe führen in der Gesetzesbegründung aus, dass der Erfüllungsaufwand voraussichtlich gering sei. Welcher Aufwand Verwaltungen, Unternehmen und Bürgern durch die Umsetzung entsteht, hängt jedoch von der Entwicklung der Schadstoffbelastung und ganz besonders von der Einhaltung der strengeren Grenzwerte ab dem Jahr 2030 oder, wenn Ausnahmen zugelassen werden, spätestens ab dem Jahr 2035 oder 2040 ab. Den entscheidenden Satz zur Einschätzung, in welchem Umfang dies der Fall sein wird, führt der Verordnungsentwurf nicht zu Ende: „Trotz der voraussichtlichen Überschreitungssituationen für PM_{2,5} und NO₂ im Jahr 2030 ist davon auszugehen, dass eine flächendeckende Einhaltung aller Grenzwerte in Deutschland bis zum Jahr 2035 [sic].“

Das Umweltbundesamt rechnet in seiner Veröffentlichung der vorläufigen Messergebnisse aus dem Jahr 2025 damit, dass es bei „PM_{2,5} und NO₂ zu Überschreitungen kommen wird. Eine flächendeckende Einhaltung aller Grenzwerte in Deutschland scheint bis zum Jahr 2035, also noch vor dem Zeitrahmen der maximalen Fristverlängerung zur Einhaltung der Grenzwerte der neuen Luftqualitätsrichtlinie (2037), möglich.“ Im Jahr 2025 zeigten die vorläufigen Messergebnisse noch Überschreitungen bei PM_{2,5} an 18 % und bei NO₂ an 39 % aller Messstationen.

Das Umweltbundesamt und zahlreiche Landesbehörden beauftragen regelmäßig Prognosen zur Entwicklung der Luftqualität. Aufgrund der ausgereiften Prognosemodelle und Szenarien zur Entwicklung von Fahrzeugflotten und Verbrennungsanlagen in den betroffenen Gebieten können damit sehr genaue Angaben über die zu erwartende Schadstoffbelastung in 2030, 2035 und 2045 getroffen werden. Um die mögliche Auswirkung der Gesetzgebung verlässlich zu beurteilen und auch mögliche Investitionen in Fahrzeuge oder Anlagen besser bewerten zu können, sollten diese Prognosen schnellstmöglich veröffentlicht werden.

Um die gewerblichen Fuhrparks rechtzeitig an die neuen EU-Grenzwerte anpassen zu können, sind Unternehmen auf verlässliche und langfristige Planungssicherheit angewiesen. Eine planvolle und verlässliche Ausgestaltung der Rahmenbedingungen ist daher notwendig, um die dauerhafte Einsatzbereitschaft betrieblicher Fuhrparks sicherzustellen. Planungssicherheit ist jedoch nicht ausschließlich für Unternehmen von Bedeutung. Auch Berufspendlerinnen und Berufspendler sowie Besucherinnen und Besucher, die aus beruflichen oder privaten Gründen weiterhin auf das eigene Fahrzeug angewiesen sind, benötigen verlässliche Perspektiven.

Verhältnismäßige Maßnahmen festlegen

Die Referentenentwürfe setzen die Richtlinie zwar weitgehend 1:1 um, sie verlagern damit allerdings die Verantwortung zur Auswahl der Maßnahmen und Grenzwerteinhaltung vollständig auf die für die Luftreinhalteplanung verantwortliche Landesregierung oder die dort verantwortlichen Kommunen. Die Entwicklung der Luftqualität hängt jedoch maßgeblich vom Emissionsverhalten der Fahrzeuge oder Anlagen ab, die nach bundes- oder europarechtlichen Vorschriften zugelassen werden. Die Bundesregierung sollte deshalb die Maßnahmen definieren, die regional in der Luftreinhalteplanung als verhältnismäßig beurteilt werden. Gleichzeitig sollte sie die regionale Luftreinhalteplanung selbst mit bundesweiten Maßnahmen und Strategien begleiten, damit die Grenzwerte eingehalten werden können. Die bisherige Luftreinhalteplanung ist dafür bisher nicht geeignet.

Die Fahrverbote für bestimmte Dieselfahrzeuge der Jahre 2017 bis 2019 haben gezeigt, dass die für die Luftreinhalteplanung verantwortlichen Länder und Kommunen die Rechtsgrundlagen unterschiedlich anwenden. Um einen Flickenteppich unterschiedlichster Regelungen für Fahrzeuge, Heizungen oder Industrieanlagen zu vermeiden, ist die bundesweite Vereinheitlichung notwendig. Besonders Vorgaben zur Positionierung von Messstationen, die Voraussetzung von Ausnahmeregelungen und die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit von Maßnahmen sollten daher deutschlandweit konkretisiert werden.

Ausnahmemöglichkeiten präzisieren

Um die Wirtschaft durch die zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen nicht unverhältnismäßig zu belasten, sollte Deutschland die Ausnahmemöglichkeiten des Artikels 18 der Luftqualitätsrichtlinie maximal möglich umsetzen. Der Referentenentwurf gibt den Wortlaut des Artikels allerdings nur wortgleich wieder. Die Auslegung dürfte so bis in das Jahr 2030 und der dann zu erwartenden Luftreinhaltepläne mit Beschränkungen, Klagen gegen Ausnahmen oder Widersprüchen der EU umstritten bleiben. Da in Deutschland erhebliche Einflüsse grenzüberschreitende Hintergrundbelastungen und ein hoher Anteil an Heizungen mit biogenen oder fossilen Brennstoffen erwartet werden, sollte insbesondere genau definiert werden, unter welchen Voraussetzungen die Ausnahmemöglichkeit bis 2040 genutzt werden kann.

Verhältnismäßige Maßnahmen festlegen

Die Bundesregierung hat mehrfach beschlossen, dass Fahrverbote und Betriebsstillegungen keine verhältnismäßigen Maßnahmen zum Erreichen der Grenzwerte sind. Diese Feststellung sollte sich auch in den Referentenentwürfen wiederfinden. Weiterhin werden im BImSchG jedoch das mögliche Verbot bestimmter Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und Anlagen beibehalten. Diese Regelungen sollten entfallen.

Fahrverbote, Umweltzonen oder Einschränkungen des Individual- und gewerblichen Verkehrs führen zu hohen Kosten bei Herstellern und Haltern von Fahrzeugen. Deshalb sollte die Politik nur solche Maßnahmen in Erwägung ziehen, die die Mobilität insgesamt nachhaltiger ausrichten. Zugleich sollte sie verstärkt auf Technologien zur intelligenten Verkehrslenkung und -steuerung setzen, Angebote für die Vernetzung und bessere Auslastung der verschiedenen Verkehrsträger verbessern sowie Mobilitätsmanagement und Parkraumbewirtschaftung intensivieren.

C. Ergänzende Informationen

a. Ansprechpartner mit Kontaktdaten

Hauke Dierks
Leiter des Referats Umweltpolitik
Tel. 030/20308-2208
Mail: dierks.hauke@dihk.de

b. Beschreibung DIHK

Wer wir sind:

Unter dem Dach der Deutschen Industrie- und Handelskammer (DIHK) sind die 79 Industrie- und Handelskammern (IHKs) zusammengeschlossen. Unser gemeinsames Ziel: Beste Bedingungen für erfolgreiches Wirtschaften.

Auf Bundes- und Europaebene setzt sich die DIHK für die Interessen der gesamten gewerblichen Wirtschaft gegenüber Politik, Verwaltung und Öffentlichkeit ein. Denn mehrere Millionen Unternehmen aus Handel, Industrie und Dienstleistung sind gesetzliche Mitglieder einer IHK - vom Kiosk-Besitzer bis zum Dax-Konzern. So sind DIHK und IHKs eine Plattform für die vielfältigen Belange der Unternehmen. Diese bündeln wir in einem verfassten Verfahren auf gesetzlicher Grundlage zum Gesamtinteresse der gewerblichen Wirtschaft und tragen so zum wirtschaftspolitischen Meinungsbildungsprozess bei.

Grundlage unserer Stellungnahmen sind die wirtschaftspolitischen Positionen und beschlossenen Positionspapiere der DIHK unter Berücksichtigung der der DIHK bis zur Abgabe der Stellungnahme zugegangenen Äußerungen der IHKs und ihrer Mitgliedsunternehmen.

Darüber hinaus koordiniert die DIHK das Netzwerk der 150 Auslandshandelskammern, Delegationen und Repräsentanzen der Deutschen Wirtschaft in 93 Ländern.