

Mitteilung

der Präsidentin des Landtags

Stellungnahme der Landesregierung zu Beschlüssen des Oberrheinrates vom 20. Dezember 2019

Die Landesregierung hat mit Schreiben vom 14. April 2020 zu den Beschlüssen des Oberrheinrates vom 20. Dezember 2019 in Straßburg Stellung genommen.

Die Stellungnahme und die in Bezug genommenen Beschlüsse sind nachstehend abgedruckt.

24. 07. 2020

Die Präsidentin des Landtags

Aras

Stellungnahme der Landesregierung

1. Resolution „Vereinfachung des Verfahrens bezüglich der A1-Bescheinigung in der Grenzregion“

Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau begrüßt die Resolution des Oberrheinrates zur „Vereinfachung des Verfahrens bezüglich der A1-Bescheinigung in der Grenzregion“. Das Wirtschaftsministerium erkennt die grundsätzliche Intention der unterschiedlichen europäischen Verordnungen und Richtlinien an, die bei der Entsendung von Arbeitnehmern zum Schutz vor Lohn- und Sozialdumping Anwendung finden. Dennoch muss insbesondere in Grenzräumen, wie z. B. am Oberrhein, sichergestellt werden, dass Anmelde-, Dokumentations- und Kontrollmaßnahmen diskriminierungsfrei ausgestaltet werden.

Nach Art. 11 VO (EG) Nr. 883/2004 – Verordnung zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit – unterliegt eine Person, die in einem Mitgliedsstaat eine Beschäftigung ausübt, grundsätzlich den Rechtsvorschriften dieses Staates. Bei Entsendungen im Sinne von Art. 12 VO (EG) Nr. 883/2004 wird jedoch von diesem Grundsatz abgewichen. Zum Nachweis, dass ausnahmsweise nicht das Beschäftigungsstaatsprinzip gilt, dient die sog. A1-Bescheinigung. Auf Grundlage des europäischen Rechts gibt es allerdings keine Mitführungspflicht der A1-Bescheinigung. Es ist aufgrund der nationalstaatlichen Bestimmungen in Frankreich so, dass dort vor jedem Arbeitseinsatz eine A1-Bescheinigung beantragt werden muss. Im Falle einer Kontrolle durch die zuständige Arbeitsinspektion kann die A1-Bescheinigung auch nachgereicht werden, unter der Voraussetzung, dass sie vor der Entsendung beantragt wurde.

Im Rahmen des EU-Gesetzgebungsverfahrens 2016/0397 (COD) soll die Verordnung zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit (VO [EG] Nr. 883/2004) novelliert werden. Nach den letzten dem Wirtschaftsministerium vorliegenden Informationen wurde im Rahmen der Trilog-Verhandlungen angeregt, ein zeitliches Kriterium für die Mitführungspflicht der A1-Bescheinigung einzuführen. Demnach müsste die A1-Bescheinigung erst bei Entsendungen von mehr als z. B. zehn Tagen mitgeführt werden. Dieser Vorschlag wird allerdings von einigen Beteiligten als missbrauchsanfällig eingeschätzt. Sie wollen neben dem quantitativen Kriterium (z. B. 10-Tageregelung) auch ein qualitatives Kriterium (z. B. Definition einer Dienstreise) festschreiben. Ziel sollte es hier allerdings auch sein, eine unbürokratische und für die betroffenen Unternehmen vorhersehbare Regelung zu finden, die nicht nur Dienstreisen betrifft, sondern auch die Dienstleistungserbringung.

Was eine mögliche Ausnahmeregelung für die deutschen und französischen Gebiete in der Oberrheinregion angeht, so müsste zunächst deren europarechtliche Konformität überprüft werden.

2. Resolution „Teilnahme des Oberrheinrats am Ausschuss für grenzüberschreitende Zusammenarbeit“

Zu Ziff. 1 bis 3:

Die Landesregierung begrüßt die Resolution des Oberrheinrats zur Einrichtung eines Ausschusses für grenzüberschreitende Zusammenarbeit als Teil des Vertrags von Aachen. Der Ausschuss konstituierte sich im Rahmen seiner ersten Sitzung am 22. Januar 2020 im Hambacher Schloss.

Das neue Gremium ist ein weiterer Schritt in der deutsch-französischen Zusammenarbeit im Sinne eines vertieften Austauschs und der europäischen Integration. Die Zusammensetzung des Ausschusses, der erstmalig Vertreterinnen und Vertreter der lokalen, regionalen und nationalen Gebietskörperschaften wie auch Abgeordnete der Parlamente vereint, ermöglicht eine zielgerichtete und unmittelbare Auseinandersetzung mit bilateralen, grenzüberschreitenden Themen. Hinsichtlich der Strukturierung des Ausschusses war und ist es der Landesregierung ein besonderes Anliegen, sinnvolle Synergien zu schaffen und gleichzeitig den Aufbau von Doppelstrukturen zu vermeiden. Ergänzend zu den bereits langjährig etablierten und mit einer großen Expertise ausgestatteten trinationalen Gremien, wie dem

Oberrheinrat, der Oberrheinkonferenz, der Trinationalen Metropolregion Oberrhein und der deutsch-französisch-schweizerischen Regierungskommission, sollen in dem neuen Ausschuss für grenzüberschreitende Zusammenarbeit vor allem solche Hindernisse behoben werden, denen in anderen Gremien noch keine Lösung zugeführt werden konnte. Die Landesregierung sieht in der Arbeit des Ausschusses die Möglichkeit, besondere Schwerpunktvorhaben zu identifizieren und damit einen weiteren Beitrag zu leisten, Schwierigkeiten und Hemmnisse im Grenzraum abzubauen. Um das zu erreichen, gilt es, die bereits seit vielen Jahren bestehenden Gremien und die dort vorhandenen Expertisen bestmöglich mit einzubeziehen.

Zu Ziff. 4 bis 7:

Der trinationalen grenzüberschreitenden Zusammenarbeit am Oberrhein kommt aus Sicht der Landesregierung nach wie vor eine zentrale Rolle zu. In der gemeinsamen deutsch-französischen Absichtserklärung, die im Rahmen des Deutsch-Französischen Ministerrates am 16. Oktober 2019 in Toulouse unterzeichnet wurde, ist die Einbindung von Vertreterinnen und Vertretern aus der Schweiz sowie der Eurodistrikte festgelegt. Die festgelegte Einbindung dieser wichtigen Partner wertet die Landesregierung als ein positives Signal für die Gewährleistung des weiteren Austausches. Darüber hinaus hat sich Baden-Württemberg in den Verhandlungen zwischen den Regierungen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über die Ausgestaltung des Ausschusses für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit großem Engagement für die Einbeziehung der trinationalen Gremien am Oberrhein, explizit auch des Oberrheinrates, eingesetzt. Vor diesem Hintergrund begrüßt die Landesregierung das Interesse und die Bereitschaft des Oberrheinrates, mit einem Beobachterstatus an den Sitzungen teilnehmen zu wollen und weist darauf hin, dass er mit Zustimmung der beiden Ausschussvorsitzenden grundsätzlich als Beobachter hinzugezogen werden kann. Das Land wird dieses Vorhaben entsprechend seiner Möglichkeiten weiter unterstützen.

3. Resolution „Landwirtschaft und Klimawandel am Oberrhein“

Vonseiten des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft bestehen keine grundsätzlichen Einwände; allenfalls in Ziffer 1 der Resolution hätte es das Umweltministerium begrüßt, wenn deutlich gemacht worden wäre, dass neben der Landwirtschaft auch andere Lebensbereiche vom Klimawandel betroffen sind, in dem ein „auch“ eingefügt worden wäre. Außerdem wäre es sinnvoll gewesen, neben „Hitze- und Trockenperioden“ auch „Starkregenereignisse“ zu nennen.

Aus Sicht des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz sind die Anmerkungen in der Resolution zu Landwirtschaft und Klimawandel sachlich zutreffend. Es ist zu begrüßen, dass der Oberrheinrat den Klimawandel und dessen Auswirkungen auf die Landwirtschaft als Herausforderung sieht, die es gemeinsam zu meistern gilt. Die Positionen entsprechen weitgehend denen des Ministeriums für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz. Dies gilt besonders für die Förderung und den Ausbau des ökologischen Landbaus, der für viele der angesprochenen Probleme Lösungsansätze bereithält. Kurze und faire Wertschöpfungsketten werden als eine Möglichkeit gesehen, ökologische Interessen zu berücksichtigen und gleichzeitig Einkommensmöglichkeiten der regionalen landwirtschaftlichen Betriebe zu verbessern. Es werden vonseiten der landwirtschaftlichen Betriebe, der Forschung als auch vonseiten der Agrarförderung Anstrengungen notwendig sein, um sowohl die Betroffenheit der Landwirtschaft von den Auswirkungen des Klimawandels zu minimieren als auch Klimaschutz in der Landwirtschaft voranzubringen. In der Ausgestaltung der Gemeinsamen Agrarpolitik der EU in der nächsten Förderperiode strebt Baden-Württemberg ein höheres Umweltambitionsniveau an, mit dem die gesteckten Ziele erreicht und ausreichend Mittel für die landwirtschaftlichen Betriebe zur Unterstützung ihrer entsprechenden Anstrengungen bereitgestellt werden.

Die „Nutzung von Böden als CO₂-Speicher“ (Ziff. 5) sieht das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz allerdings etwas kritischer als der

Oberrheinrat. Die reduzierte Bodenbearbeitung ist als Mittel zum Humusaufbau nicht ideal geeignet, da sie nicht den Gesamthumusgehalt des Bodens, sondern die Humusverteilung in den Bodenschichten verändert. Das Klimaschutzpotenzial von Humusaufbau auf Ackerböden ist wissenschaftlich umstritten, der mögliche Beitrag zum Klimaschutz wird meist niedrig eingestuft. Um einen höheren Humusgehalt nicht nur aufzubauen, sondern auch langfristig zu halten, muss dauerhaft ein hoher Input an organischem Material erfolgen. Bleibt diese Zulieferung aus, baut sich der vorhandene Humus ab und eine stärkere CO₂-Freisetzung ist die Folge. Aufgrund dessen und der aktuell leicht sinkenden Humusgehalte sollte auf jeden Fall ein Humuserhalt als Ziel angestrebt werden.

4. Resolution „Eine gegenseitige Anerkennung der deutschen und französischen Umweltplaketten am Oberrhein ist möglich – ein aktuelles Gutachten zeigt Wege auf“

Aus Sicht des Ministeriums für Verkehr ist der Wunsch nach einer gegenseitigen Anerkennung von Umweltplaketten nachvollziehbar. Auch nach Prüfung des Gutachtens von Herrn Prof. Dr. Frey sieht das Ministerium für Verkehr auf Grundlage des geltenden Rechts jedoch keine rechtssichere, praktikable und mit vertretbarem Verwaltungsaufwand umsetzbare Möglichkeit für eine gegenseitige Anerkennung der sehr unterschiedlichen deutschen und französischen Plaketten auf regionaler Ebene.

Wünschenswert und notwendig wäre hier eine Regelung auf nationaler Ebene. Hierfür müsste die 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchV), durch die Bundesregierung fortgeschrieben werden. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit hat jedoch erklärt, dass es für ein zeitintensives Rechtssetzungsverfahren für eine Fortschreibung der 35. BImSchV keinen Konsens mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und dem Bundesrat gab. Hierzu ist anzumerken, dass in der Vergangenheit eine Fortschreibung der 35. BImSchV nicht im Hinblick auf die gegenseitige Anerkennung ausländischer Plaketten diskutiert wurde, sondern bezüglich einer Einführung einer weiteren Plakette für besonders emissionsarme Fahrzeuge (Blaue Plakette). Das Ministerium für Verkehr würde eine Fortschreibung der 35. BImSchV mit dem Ziel der gegenseitigen Anerkennung von Plaketten auch im Bundesrat unterstützen.

Dr. Baumann
Staatssekretär



PLENARVERSAMMLUNG VOM 20. DEZEMBER 2019

Vereinfachung des Verfahrens bezüglich der A1-Bescheinigung in der Grenzregion

Der Oberrheinrat, in seiner Sitzung vom 20. Dezember 2019 und auf Vorschlag des Vorstands,

1. stellt fest, dass gemäß Verordnung (EG) Nr. 883/2004 zur Koordinierung der Systeme der sozialen Sicherheit das A1-Formular („Portables Dokument A1“) bescheinigt, welche Rechtsvorschriften über soziale Sicherheit auf dessen Inhaber im Falle einer Dienstreise von weniger als 24 Monaten innerhalb der Europäischen Union, des EWR oder der Schweiz anzuwenden sind;
2. stellt fest, dass diese Regelung für alle Beschäftigten (Angestellte, Selbständige) und alle Branchen gilt (Dienstleistungen, öffentlicher Dienst etc.);
3. stellt fest, dass diese Verpflichtung erhebliche und zeitaufwändige Verwaltungsformalitäten erfordert, die zumeist durch den Arbeitgeber für jede Dienstreise ins Ausland eines seiner Angestellten erledigt werden müssen, und dass keine Ausnahmen von diesem Formalismus für kurze Dienstreisen vorgesehen sind;
4. nimmt zur Kenntnis, dass bestimmte Länder wie Frankreich, und in geringerem Maße Deutschland, seit ungefähr zwei Jahren ihre Politik im Bereich der Bekämpfung von Schwarzarbeit intensiviert haben, und in diesem Rahmen verstärkt Kontrollen bei entsandten Arbeitnehmern auf ihrem Gebiet durchführen und hierbei strengere Sanktionen anwenden, insbesondere falls das A1-Formular nicht vorgelegt werden kann;
5. ist der Ansicht, dass eine solche Situation für die Bekämpfung von Schwarzarbeit sachlich zweifellos gerechtfertigt, für eine Grenzregion mit einem sehr hohen Grad an beruflicher Mobilität wie dem Oberrhein jedoch ungeeignet ist;
6. stellt fest, dass das A1-Formular ein Hindernis für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit geworden ist, insbesondere für KMU und andere kleine Strukturen in der Grenzregion, die nicht über die notwendigen Ressourcen verfügen, um diesen erhöhten Verwaltungsaufwand stemmen zu können, deren Beschäftigte sich jedoch regelmäßig für sehr kurze Zeiträume beruflich in einem der Nachbarländer aufhalten;
7. nimmt zur Kenntnis, dass die genannten Probleme auf europäischer Ebene bekannt sind, und dass momentan Diskussionen im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens zur Änderung der zuvor genannten Verordnung (EG) 883/2004 zwischen der Kommission und dem Europäischen Parlament stattfinden, um eine mögliche Ausnahme für „Dienstreisen“ zu schaffen, für welche dann kein A1-Formular mehr benötigt würde;



8. begrüßt die Vorschläge der Oberrheinkonferenz zur Unterstützung praktikabler Lösungen zur Umsetzung der Verordnung (EG) Nr. 883/2004 und der nationalen Vorschriften;
9. spricht sich für Ausnahmeregelungen aus, um sich im Sinne der Regelungen des Vertrags von Aachen an die besonderen Gegebenheiten der deutsch-französischen Grenzregion anzupassen – unter Einbezug der Schweizer Grenzgebiete in diese Überlegungen und Ansätze;
10. fordert die jeweiligen Regierungen auf, die Sanktionsverfahren im Grenzraum für kurze Dienstreisen (bis zu einer Woche) zu lockern. Die Nicht-Vorlage des A1-Formulars im Falle einer Kontrolle (durch den Beschäftigten, den Arbeitgeber oder dessen Vertretung in Frankreich) würde folglich für diese kurzen Dienstreisen nicht die automatische Anwendung einer Strafe nach sich ziehen. Eine etwaige Strafe würde erst wirksam, falls das A1-Formular nicht binnen zwei Monaten nach der Kontrolle durch die betroffenen Beschäftigten und Arbeitgeber vorgelegt werden kann. Diese Maßnahme könnte für die gesamte deutsch-französisch-schweizerische Grenzregion als Vorbild einer guten Verfahrenspraxis dienen, aber auch einen Beitrag für die Überlegungen im Rahmen der EU-Gesetzgebung darstellen.

Der Oberrheinrat richtet diese Resolution an:

- die Abgeordneten der nationalen Parlamente sowie des Europäischen Parlaments aus dem Oberrheinraum
- die Deutsch-Französische Parlamentarische Versammlung
- das deutsche Bundesministerium für Arbeit und Soziales
- die Landesregierung Baden-Württemberg
- die Landesregierung Rheinland-Pfalz
- die Landesregierung des Saarlands
- das französische Ministerium für Arbeit
- die Region Grand Est
- das Departement Bas-Rhin
- das Departement Haut-Rhin
- den Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft
- die Nordwestschweizer Regierungskonferenz
- die Oberrheinkonferenz

zur Information an:

- die Europäische Kommission
- das Europäische Parlament
- das Zentrum für Europäischen Verbraucherschutz

Le Conseil Rhénan est un organe transfrontalier d'information mutuelle et de concertation politique composé d'élus français, allemands et suisses.

Der Oberrheinrat ist ein grenzüberschreitendes Organ zur gegenseitigen Information und politischen Absprache, bestehend aus deutschen, schweizerischen und französischen Gewählten.



PLENARVERSAMMLUNG VOM 20. DEZEMBER 2019

Teilnahme des Oberrheinrats am Ausschuss für grenzüberschreitende Zusammenarbeit

Der Oberrheinrat, in seiner Sitzung vom 20. Dezember 2019 und auf Vorschlag des Vorstands,

1. begrüßt den Prozess der Intensivierung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit in den deutsch-französischen Grenzregionen infolge der Unterzeichnung des Vertrags vom 22. Januar 2019 über die deutsch-französische Zusammenarbeit und Integration;
2. nimmt die gemeinsame Absichtserklärung vom 16. Oktober 2019 zur Umsetzung des Artikels 14 durch die Einrichtung eines Ausschusses für grenzüberschreitende Zusammenarbeit als Bestandteil dieses Prozesses zur Kenntnis;
3. begrüßt insbesondere die Entscheidung der französischen und deutschen Regierungen, Vertreter der Schweiz und der Eurodistrikte an der deutsch-französischen Grenze in den Ausschuss einzubinden;
4. bewertet ferner die in Abschnitt 4 (4) der Gemeinsamen Absichtserklärung genannte Möglichkeit, weitere Beobachter zu den Sitzungen des Ausschusses für grenzüberschreitende Zusammenarbeit einladen zu können, positiv;
5. bedauert jedoch, dass er an dieser Stelle nicht gemeinsam mit den anderen, explizit genannten grenzüberschreitenden Akteuren, aufgeführt wird;
6. unterstreicht daher im Sinne einer effizienten Zusammenarbeit für die trinationale Oberrheinregion seine Bereitschaft, mit Beobachterstatus an der Arbeit des Ausschusses für grenzüberschreitende Zusammenarbeit teilzunehmen;
7. weist zudem darauf hin, dass die grenzüberschreitende Zusammenarbeit am Oberrhein in den meisten Fällen trinationale Bedeutung hat und nicht nur die beiden Partner des Aachener Vertrages betrifft, sondern auch die Schweiz.

Der Oberrheinrat richtet diese Resolution an:

- den Ausschuss für grenzüberschreitende Zusammenarbeit
- die Deutsch-Französische Parlamentarische Versammlung
- die Abgeordneten der nationalen Parlamente sowie des Europäischen Parlaments aus dem Oberrheinraum
- die Landesregierung Baden-Württemberg
- die Landesregierung Rheinland-Pfalz

Le Conseil Rhénan est un organe transfrontalier d'information mutuelle et de concertation politique composé d'élus français, allemands et suisses.

Der Oberrheinrat ist ein grenzüberschreitendes Organ zur gegenseitigen Information und politischen Absprache, bestehend aus deutschen, schweizerischen und französischen Gewählten.



- die Region Grand Est
- das Departement Bas-Rhin
- das Departement Haut-Rhin
- den Bundesrat der Schweizerischen Eidgenossenschaft
- die Nordwestschweizer Regierungskonferenz

zur Information an:

- die Oberrheinkonferenz

Le Conseil Rhénan est un organe transfrontalier d'information mutuelle et de concertation politique composé d'élus français, allemands et suisses.

Der Oberrheinrat ist ein grenzüberschreitendes Organ zur gegenseitigen Information und politischen Absprache, bestehend aus deutschen, schweizerischen und französischen Gewählten.



PLENARSITZUNG VOM 20. DEZEMBER 2019

Landwirtschaft und Klimawandel am Oberrhein

Der Oberrheinrat, in seiner Plenarsitzung vom 20. Dezember 2019, auf Vorschlag der Kommission Landwirtschaft – Umwelt – Klima – Energie:

1. stellt fest, dass die Auswirkungen des Klimawandels, insbesondere die Hitze- und Trockenperioden, schwerwiegende Konsequenzen für die Landwirtschaft am Oberrhein verursachen;
2. erinnert daran, dass diese Konsequenzen die Landwirte zwingen, erhebliche Investitionen zum Schutz und Erhalt ihrer Kulturen sowie der Erntesicherheit der Pflanzen und Tierproduktion zu tätigen;
3. erkennt an, dass die Landwirtschaft trotz ihrer ambivalenten Situation, die sowohl Betroffene als auch in geringerem Maße für den Klimawandel Mitverursacherin ist, eine wichtige Rolle beim Klimaschutz spielen kann;
4. begrüßt Initiativen wie den derzeit von der Europäischen Kommission ausgearbeiteten „Grünen Pakt für Europa“, der darauf abzielt, den Übergang zur Klimaneutralität bis 2050 auch im Bereich der Landwirtschaft zu unterstützen.;
5. unterstützt geeignete landwirtschaftliche Maßnahmen zur Vermeidung von Klimagasen sowie zum Klimaschutz, insbesondere die Nutzung der natürlichen Böden als Speicher von CO₂ (mit Techniken wie reduzierte Bodenbearbeitung, Gründüngung, Begrünungen, Nutzung von lokal kontrolliert produziertem Kompost, Fruchtfolge);
6. befürwortet die Unterstützung der Forschung und Wissensvermittlung zum Klimawandel, mit dem Ziel, konkrete Anpassungsstrategien für die Landwirte zu entwickeln und diese in der Umsetzung solcher Strategien zu unterstützen;
7. möchte kurze Vertriebswege mit wirtschaftlichem und ökologischem Interesse fördern, auch im grenzüberschreitenden Bereich. Es ist besonders darauf zu achten, dass nationale und europäische Vorschriften keine Wettbewerbsverzerrungen zwischen lokaler Produktion und Importen mit potenziell höheren CO₂-Belastungen verursachen;
8. fordert die nationalen Instanzen dazu auf, alle landwirtschaftliche Betriebe und insbesondere Biobetriebe zu stärken, u. a. indem sie Hilfen für die Umstellung auf ökologische/biologische Produktion fördern und die Klimaleistungen der ökologischen/biologischen Produktion mit Förderbeiträgen abgelten, wo eine Abgeltung am Markt eingeschränkt ist.

Le Conseil Rhénan est un organe transfrontalier d'information mutuelle et de concertation politique composé d'élus français, allemands et suisses.

Der Oberrheinrat ist ein grenzüberschreitendes Organ zur gegenseitigen Information und politischen Absprache, bestehend aus deutschen, schweizerischen und französischen Gewählten.



Der Oberrheinrat richtet diese Resolution an folgenden Empfängerkreis:

- in Frankreich:
 - an das *Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation*;
 - an das *Ministère de la Transition écologique et solidaire*;
 - an die Präfektur der Region Grand Est.
- in Deutschland:
 - an das Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft;
 - an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit;
 - an das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz Baden-Württemberg;
 - an das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg;
 - an das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz;
 - an das Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz.
- in der Schweiz:
 - an das Bundesamt für Landwirtschaft;
 - an das Bundesamt für Umwelt;
 - an die Nordwestschweizer Regierungskonferenz.

Zur Information:

- in Frankreich:
 - an die Region Grand Est;
 - an das Département Haut-Rhin;
 - an das Département Bas-Rhin.
- an die Oberrheinkonferenz.

Le Conseil Rhénan est un organe transfrontalier d'information mutuelle et de concertation politique composé d'élus français, allemands et suisses.

Der Oberrheinrat ist ein grenzüberschreitendes Organ zur gegenseitigen Information und politischen Absprache, bestehend aus deutschen, schweizerischen und französischen Gewählten.



PLENARVERSAMMLUNG VOM 20. DEZEMBER 2019

Eine gegenseitige Anerkennung der deutschen und französischen Umweltplaketten am Oberrhein ist möglich – ein aktuelles Gutachten zeigt Wege auf

Der Oberrheinrat, in seiner Sitzung vom 20. Dezember 2019 und auf Vorschlag der Kommission Verkehr – Raumordnung – Katastrophenhilfe,

1. bekräftigt seine Resolution vom 18. Juni 2018, in der er sich für eine europaweite Regelung zur gegenseitigen Anerkennung von Umweltplaketten ausgesprochen und die nationalen Regierungen am Oberrhein übergangsweise um eine Prüfung einer gegenseitigen Anerkennung der Umweltplaketten gebeten hatte; für diesen Fall könnten die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer am Oberrhein auf den zusätzlichen Erwerb der Plakette des Nachbarlandes verzichten;
2. erinnert daran, dass die gewünschte Anerkennung scheiterte, da laut Antwort der Bundesregierung die Anforderungen an die Plaketten zu unterschiedlich seien – die französische Regierung hat sich nicht geäußert;
3. begrüßt deshalb ausdrücklich das vom Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau in Auftrag gegebene aktuelle Gutachten*, in dem dessen Verfasser verschiedene erfolgversprechende Wege aufzeigt, um das Problem einer Lösung zuzuführen;
4. appelliert an die deutsche und französische Regierung das beigefügte Gutachten zu prüfen, und im Geist des Aachener Vertrages eine Lösung zu finden;
5. hebt abschließend hervor, dass die Bürgerinnen und Bürger in der Grenzregion am Oberrhein die mit dem Aachener Vertrag angestrebte engere Zusammenarbeit auch daran messen, ob es den beiden Regierungen gelingt, vermeintlich kleine Probleme, wie die unterschiedlichen Umweltplaketten, die im Alltag die grenzüberschreitende Mobilität behindern, gemeinsam zu bewältigen.

Der Oberrheinrat richtet diese Resolution an:

- die Abgeordneten der nationalen Parlamente aus dem Oberrheinraum
- die Deutsch-Französische Parlamentarische Versammlung
- den Deutsch-Französischen Ausschuss für grenzüberschreitende Zusammenarbeit
- das Bundesministerium für Umwelt
- die Landesregierung Baden-Württemberg
- die Landesregierung Rheinland-Pfalz

Le Conseil Rhénan est un organe transfrontalier d'information mutuelle et de concertation politique composé d'élus français, allemands et suisses.

Der Oberrheinrat ist ein grenzüberschreitendes Organ zur gegenseitigen Information und politischen Absprache, bestehend aus deutschen, schweizerischen und französischen Gewählten.



- die Regierung der Französischen Republik
- die Region Grand Est
- das Departement Bas-Rhin
- das Departement Haut-Rhin

zur Kenntnisnahme an:

- den Schweizer Bundesrat
- die Nordwestschweizer Regierungskonferenz
- die Oberrheinkonferenz

* Anlage

*Le Conseil Rhénan est un organe
transfrontalier d'information mutuelle et de concertation
politique composé d'élus français, allemands et suisses.*

*Der Oberrheinrat ist ein grenzüberschreitendes Organ zur gegenseitigen
Information und politischen Absprache, bestehend aus deutschen,
schweizerischen und französischen Gewählten.*

Anlage

zum Resolutionsentwurf

**„Eine gegenseitige Anerkennung der deutschen und französischen
Umweltplaketten am Oberrhein ist möglich – ein aktuelles
Gutachten zeigt Wege auf“**

1. Zusammenfassung des Gutachtens
2. Gutachten
3. Resolution des Oberrheinrats vom 18. Juni 2018: „Gegenseitige
Anerkennung von Umweltplaketten am Oberrhein“
4. Stellungnahme der Landesregierung zu Beschlüssen des Oberrheinrates
vom 8. Oktober 2018 (Ziffer 2)
5. Stellungnahme des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und
nukleare Sicherheit vom 2. Oktober 2018



Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.

b-solutions

Fallbeispiel: Europäische Lösung für eine Umweltplakette zur Luftreinhaltung

Auftraggeber: EVTZ Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau

Autor: Prof. Dr. Michael Frey, Hochschule Kehl

Zusammenfassung

Auf dem grenzüberschreitenden Gebiets des Oberrheins (Deutschland-Frankreich-Schweiz), aber auch in anderen Grenzregionen Europas behindern die nicht kongruenten Umsetzungen der sogenannten EU-"Luftqualitätsrichtlinien" durch die verschiedenen Mitgliedsstaaten die Freizügigkeit der Bürger innerhalb der Europäischen Union, indem sie den Kauf und die Verwendung mehrerer Umweltplaketten zwingend vorschreiben.

Obwohl dieses aufgrund des niedrigen Preises dieser Plaketten gerechtfertigt werden kann, ist dieser Fall ein gutes Beispiel für die Schwierigkeiten, die durch eine nicht kohärente Umsetzung der europäischen Richtlinien gerade in Grenzregionen entstehen.

Auf **europäischer Ebene** könnte die jüngste "Eignungsprüfung" dieser Luftqualitätsrichtlinien ein geeigneter Ansatzpunkt sein, um die gesetzlichen Bestimmungen dieser Richtlinien so zu verschärfen, dass die Mitgliedsstaaten verpflichtet werden, kohärente Umweltplaketten-Systeme zu entwickeln, die strikt auf den Euro-Emissionsnormen oder gar einem kohärenten automatischen Kontrollsystem basieren. Darüber hinaus sollten die Mitgliedsstaaten verpflichtet werden, in ihren nationalen Rechtsrahmen Ausnahmeregelungen einzuführen, um die grenzüberschreitende Anerkennung von Plaketten anderer Mitgliedsstaaten zu ermöglichen. Zuständige Stelle ist die Europäische Kommission, GD Umwelt.

Auf **bi- oder multinationaler Ebene** scheint die Entwicklung eines gemeinsamen Umweltplaketten-Systems zwischen interessierten Mitgliedsstaaten durch eine Änderung des nationalen Rechtsrahmens rechtlich möglich zu sein - tatsächlich scheinen die Mitgliedsstaaten entweder nicht bereit zu sein, auf diese Situation zuzugreifen, oder sie haben nicht einmal die grenzüberschreitende Relevanz dieses Problems erkannt.

Dies gilt auch für die Einführung einer Ausnahmeregelung für grenzüberschreitende Gebiete (in der konkreten deutsch-französischen Situation erklärt der Aachener Vertrag diese Möglichkeit für politisch machbar, was aber bisher nicht zu einer konkreten rechtlichen Aktion geführt hat). Zuständige Stellen sind die Regierungen der Mitgliedsstaaten, in der Regel die Verkehrs- und Umweltministerien.

Als **Zwischenlösung auf grenzüberschreitender Ebene** ist eine gegenseitige Anerkennung von Plaketten rechtlich schwierig und scheint in der deutsch-französischen Situation nur durch eine eingeschränkte Auslegung des nationalen Rechtsrahmens möglich, mit dem Ziel Konformität mit den europäischen Luftqualitäts-Richtlinien herzustellen. Eine Ausnahmeregelung auf nationaler Ebene scheint vorzuziehen, um die Rechtssicherheit einer gegenseitigen Anerkennung zu erhöhen.

Dennoch scheint - aufgrund der inkohärenten Umsetzung der EU-Richtlinie - eine allgemeine Anerkennung der französischen Crit'Air-Vignetten in den deutschen Luftreinhalteplänen möglich zu sein (Crit'Air 1 bis 3 entspricht der deutschen Umweltplakette 4); die Anerkennung der deutschen Umweltplaketten in Frankreich scheint nur möglich, solange Crit'Air 3 noch zugelassen wird. Somit könnte es eine temporäre Lösung geben, bis die Anforderungen verschärft werden. Im Falle von Luftverschmutzungsspitzen ist Crit'Air 3 in Straßburg allerdings bereits seit Oktober 2019 verboten und 2025 wird voraussichtliches ein allgemeines Dieselfahrverbot in Straßburg gelten (nur noch Crit'Air 1



Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.

und eine permanente Umweltzone anstatt der bisherigen Regelung, die nur bei Luftverschmutzungsspitzen greift).

Mehrere andere Möglichkeiten wurden untersucht, scheinen aber auf rechtliche Probleme oder hohen Verwaltungsaufwand zu stoßen, wie z.B.:

- Selbstverpflichtung der Autohändler, beim Verkauf eines Autos eine Umweltplakette von zumindest dem Nachbarstaat anzubringen.
- Annahme einer ausländischen nationalen Lösung im Grenzgebiet eines anderen Mitgliedstaates
- Entwicklung einer gemeinsamen Umweltzone im Oberrheingebiet oder im Stadtgebiet Kehl-Straßburg

Das Problem könnte mit den neuen ECBM (European Cross-Border Mechanism) gelöst werden (zumindest in der Originalfassung des Vorschlags).



Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.

b-Solutions

SCHLUSSBERICHT DES EXPERTEN¹

Falltitel: Europäische Lösung für eine Vignette zur Luftreinhaltung

Vollständiger offizieller Name der beratenen Stelle: EVTZ Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau

Name des Sachverständigen, der für den Beratungsfall beauftragt wurde: Prof. Dr. Michael Frey

Datum: 16. Oktober 2019

Inhaltsverzeichnis:

- I. Beschreibung des Hindernisses
- II. Aufführung der das Hindernis verursachenden rechtlichen/administrativen Bestimmungen
- III. Beschreibung eines möglichen Lösungsansatzes
- IV. Vorabbewertung, ob der Fall mit dem ECBM gelöst werden konnte
- V. Weitere relevante Aspekte dieses Falles
- VI. Verweise und Anhänge, falls vorhanden

I. Beschreibung des rechtlichen oder administrativen Hindernisses im spezifischen Kontext

Unterschiedliche nationale Umsetzungen von EU-Richtlinien (so genannte „Clean Air Directives“ 2008/50/EG, RL 96/62/EG, RL 1999/30/EG) in nationales Recht zwingen die Bürger, sich unterschiedliche/mehrere Luftqualitätsvignetten anzuschaffen.

II. Aufführung der das Hindernis verursachenden, rechtlichen Bestimmungen

In Deutschland werden in den Luftreinhalteplänen Umweltzonen eingerichtet, die ihre Rechtsgrundlage in § 47 BImSchG (nationales Recht) haben und die europäischen Reinluftrichtlinien umsetzen. In Baden-Württemberg sind für die Erstellung der Reinluftpläne die Regierungspräsidien (§ 6 (2) ImSchZuVO) zuständig.

In diesen Umweltzonen dürfen Kommunen auf der Rechtsgrundlage von § 40 Abs. 1 BImSchG dauerhafte Verkehrsbeschränkungszonen einrichten, mit der Möglichkeit von Ausnahmen für Fahrzeuge mit geringerem Schadstoffausstoß (§ 40 Abs. 3 BImSchG) nach der Verordnung über Fahrzeuge mit geringerem Schadstoffausstoß (35. BImSchVO), die die Rechtsgrundlage für die Einführung der Feinstaubplaketten darstellt, welche zur Einfahrt in diese Umweltzonen erforderlich sind.

In der Oberrheinregion gibt es Luftreinhaltepläne mit Umweltzonen in Karlsruhe² und Freiburg³.

¹ Die AGEG und die Europäische Kommission haben das Recht, die übermittelten Informationen zu nutzen, ihren Inhalt zu veröffentlichen und in abgeleitete Werke aufzunehmen.

² Luftreinhalteplan Regierungsbezirk Karlsruhe: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/Abt5/Ref541/Seiten/Luftreinhalteplaene.aspx>; Umweltzone Karlsruhe: https://www.karlsruhe.de/b3/natur_und_umwelt/umweltschutz/luft/umweltzonen/HF_sections/content/ZZmgoOrzPaIX2M/Karte%20Umweltzone%20trennscharf.pdf.



Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.

§ 40 Abs. 2 BImSchG ist die gleichwertige Rechtsgrundlage für vorübergehende Verkehrsverbote, wenn die in der Richtlinie 2008/50/EG festgelegten und in der 39. BImSchV umgesetzten Schadstoffgrenzwerte überschritten werden.

Aufgrund der ineffizienten Umsetzung dieser EU-Richtlinien zur Luftreinhaltung haben verschiedene Verwaltungsgerichte in Deutschland erklärt, dass diese Richtlinien nun direkte Wirkung haben und – unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsprinzips – als Rechtsgrundlage für befristete Verbote von Dieselfahrzeugen dienen können.⁴ Dies ist in verschiedenen deutschen Städten der Fall, z. B. in Stuttgart.

In Frankreich gibt es auch permanente „Zonen mit eingeschränktem Verkehr“ (zone à circulation restreinte, genannt ZCR⁵) die im Zweck den deutschen Umweltzonen entsprechen. Ihre Rechtsgrundlage ist Art. L 223-4-1 Code général des collectivités. Die Zuständigkeit für die Einrichtung dieser Zonen liegt bei der Kommune/ dem Bürgermeister. Für den Zutritt in diese Zonen, im Allgemeinen ähnlich dem deutschen System, kann die Gemeinde festlegen, dass Fahrzeuge eine Crit'Air-Umweltvignette einer definierten Kategorie (z.B. Crit'Air 3) benötigen.

Aber die deutsche Umweltvignette und die französische Crit'Air-Vignette sind nicht deckungsgleich - aufgrund ihrer Einführung im Jahr 2008 „enden“ die deutschen Vignetten bei Euro 4 - so dass alle Euro 5 und 6 Fahrzeuge die gleiche (grüne) Vignette haben, während in Frankreich die Crit'Air-Vignetten viel differenzierter in den Kategorien Euro 5 und 6 sind (außerdem setzen sie den Fokus auf NOx, während sich die deutschen Vignetten eher auf eine Reduzierung der Feinstaubemissionen abzielen). Dieser Unterschied erschwert die Definition von Ausnahmen für Fahrzeuge mit der entsprechenden Vignette des anderen Landes (beispielsweise können in einer französischen Umweltzone auch dieselbetriebene Fahrzeuge, die in Deutschland noch die Umweltplakette Niveau 4 bekommen, ausgeschlossen werden. Im umgekehrten Fall wäre es möglich, die entsprechenden Crit'Air-Kategorien für die deutschen Vignetten zu definieren.) In der Folge behindern die Zugangsbarrieren zu den Vignetten und das mangelnde Verständnis/Information über die Systeme im Nachbarland die Freizügigkeit der Bürger und der Dienstleistungen.⁶

Im Falle von Luftverschmutzungsspitzen kann für bestimmte Fahrzeuge (auf der Grundlage von Art. R 318-2 code de la route⁷) ein zeitlich begrenztes Fahrverbot für einen vordefinierten

³ Luftreinhalteplan Freiburg: https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/Abt5/Ref541/Luftreinhaltung/Documents/Luftreinhalteplan_Freiburg_15022019.pdf;
Umweltzone Freiburg:

https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E911087234/334578/Plan_UZ_2019.pdf.

⁴ <https://www.bundestag.de/resource/blob/577398/108ac9c86036408f4c16b089d28bf050/wd-7-238-18-pdf-data.pdf> <https://www.bundestag.de/resource/blob/577398/108ac9c86036408f4c16b089d28bf050/wd-7-238-18-pdf-data.pdf>.

⁵ Art. 48 du Loi n° 2015-992 vom 17. August 2015 zum Energiewendeprozess für grünes Wachstum (1) [https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=FOE8DEBCBC08979AACF517438E1B636A.tplgfr36s_2?idArticle=JORFARTI000031044915&categorieLien=id&cidTexte=JORFTEXT000031044385&dateTexte=. D_écret n°2016-847 du 28 juin 2016 relatif aux zones à circulation restreinte](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=FOE8DEBCBC08979AACF517438E1B636A.tplgfr36s_2?idArticle=JORFARTI000031044915&categorieLien=id&cidTexte=JORFTEXT000031044385&dateTexte=.D_écret_n°2016-847_du_28_juin_2016_relatif_aux_zones_à_circulation_restreinte).

⁶ See comparison : https://www.cec-zev.eu/fileadmin/user_upload/cec-zev/banner/themes_conso/vehicules/Tableau_comparatif_DE.pdf (29.07.2019)

⁷ Und die Verordnung vom 21. Juni 2016 zur Festlegung der Nomenklatur der Fahrzeuge, die gemäß Artikel R. 318-2 des Code de la route nach ihrem Emissionsgrad an Luftschadstoffen eingestuft sind. (<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do?cidTexte=JORFTEXT000032749723&categorieLien=id>). Siehe auch Verordnung vom 29. Juni 2016 [relatif aux modalités de délivrance et d'apposition des certificats qualité de l'air](#) ; Erlass vom 5. Mai 2017 [définissant les sanctions en cas non apposition du certificat \(article 4 définit les montants des contraventions\)](#)



Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.

lokalen Umkreis (Art. L 223-1 Code de l'environnement⁸) ausgesprochen werden, welcher sogar die gesamte Fläche eines Départements abdecken kann. Die zuständige Behörde ist die Préfecture. In der Oberrheinregion gibt es einen Erlass des Präfekten für das Gebiet der Eurometropole Straßburg.⁹

III. Fahrplan für eine mögliche Lösung des Hindernisses mit Angabe der Stellen, die an der möglichen Lösung beteiligt sein sollen

Zwei allgemeine Lösungen scheinen möglich: Eine Lösung auf europäischer Ebene oder eine Lösung auf bi- oder multinationaler Ebene.

1. Lösungen auf Europäischer Ebene:

Eine Lösung auf europäischer Ebene sollte in einer neuen oder überarbeiteten Richtlinie zur Einführung eines gemeinsamen Vignettensystems bestehen, das sich strikt an den Euro-Emissionsnormen orientiert, oder in einer Verpflichtung zur Einrichtung eines Systems der gegenseitigen Anerkennung. Alternativ sollte die Richtlinie die Mitgliedstaaten verpflichten, eine gemeinsame Regelung für ein automatisches Steuerungssystem auf der Grundlage der Nummernschilder von Fahrzeugen zu entwickeln. Diese Alternative wird zu verschiedenen schwierigen Fragen führen, insbesondere zu einer gemeinsamen Datenbank und bezüglich Datenschutzrecht. Wahrscheinlich könnte das EUCARIS-System eine funktionale Datenbank sein. In allen Fällen wird eine Rechtsgrundlage benötigt.

Auf dieser Grundlage könnten die Mitgliedstaaten und ihre lokalen Behörden differenzierte Maßnahmen entwickeln.

Die zuständige Stelle ist die Europäische Kommission, Generaldirektion Umwelt. Der aktuelle „Fitness-Check“¹⁰ der Luftreinhalte-Richtlinien könnte ein guter Zeitpunkt sein, um die Ergebnisse dieses Verfahrens vorzustellen.

2. Lösungen auf bi- oder multinationaler Ebene:

a) Entwicklung eines gemeinsamen/äquivalenten Vignettensystems zwischen den interessierten Mitgliedstaaten (z.B. Tschechien, Deutschland). Zuständige Stellen sind die interessierten Mitgliedstaaten.

b) Binationales Frankreich-Deutschland: Änderung des nationalen Rechtsrahmens im Sinne des Aachener Vertrages mit einer Ausnahmeregelung für eine bundesweite gegenseitige Anerkennung oder zumindest für (grenzüberschreitende) Regionen; z.B. Ausnahmeregelung oder Experimentierklausel für die Region Grand Est und die Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und das Saarland. Diese Ausnahmeregelungen könnten entweder auf eine gegenseitige Anerkennung von Vignetten oder von Fahrzeugen abzielen, die in einem fremden Land ohne Vignette registriert sind, aber die Kriterien erfüllen.

⁸ Verordnung vom 7. April 2016 über die Einleitung von Präfekturverfahren bei Luftverschmutzungsspitzen ; <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2016/4/7/DEV1603792A/jo>; Verordnung vom 26. August 2016 zur Änderung der Verordnung vom 7. April 2016 über die Einleitung von Präfekturverfahren bei Luftverschmutzungsspitzen https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000033069766.

⁹ Straßburg Erlass des Präfekten des Bas-Rhin (http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20171031_ap_et_annexes.pdf); Interpräfektuelle Verordnung zur Regelung von Luftverschmutzungsspitzen http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20170524_grand_est_aipmu_signe.pdf.

¹⁰ https://ec.europa.eu/environment/air/index_en.htm.



Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.

Jede Lösung, die eine spezifische Vignette für diese Region einführt, wird wahrscheinlich zu einem großen finanziellen und administrativen Aufwand führen und neue Grenzen in den Mitgliedsstaaten schaffen.

Alternativ könnte eine von den willigen Mitgliedstaaten anerkannte freiwillige Informationsplattform eine Lösung sein, über welche die Bürger ihre Autos eintragen können. Dies könnte den Bürgern helfen, mit ihrer Emissionsklasse im jeweiligen Nachbarland erkannt zu werden, um so Verstöße zu vermeiden. Die Lösung wäre allerdings schwer zu kontrollieren.

Aktuell scheinen die Mitgliedsstaaten entweder nicht bereit zu sein, in diese Situation einzugreifen, oder sie haben die grenzüberschreitende Relevanz dieses Problems noch nicht erkannt.

Zuständige Stellen sind die Regierungen der Mitgliedsstaaten, in der Regel die Umwelt- und/oder Verkehrsministerien.

3. Zwischenlösungen auf grenzüberschreitender Ebene

Mehrere Zwischenlösungen könnten nützlich sein.

a) Gegenseitige Anerkennung von Vignetten

Dafür ist eine Rechtsgrundlage in den oben genannten nationalen Gesetzen erforderlich. Dies könnte in der deutsch-französischen Situation - im Sinne des Aachener Vertrages - eine spezifische grenzüberschreitende Ausnahme in den verschiedenen lokalen Regelungen sein (z.B. im Oberrheingebiet der Erlass des Präfekten zur Einführung der „circulation différenciée“ in Straßburg, Art. 5, oder in den Luftreinhalteplänen von Freiburg und Karlsruhe).

Diese Lösung macht den Grundsatz der Rechtsgleichheit geltend, weil sie eine Ungleichheit zwischen französischen und deutschen Fahrzeugen schafft. Dies kann vermutlich mit den Grundfreiheiten gerechtfertigt werden kann, da es sich um eine innerstaatliche Diskriminierung handelt. Die Regierung des Landes Baden-Württemberg¹¹ und das Umweltministerium der Bundesrepublik Deutschland¹² sind der Meinung, dass diese Lösung aufgrund der zu unterschiedlichen Vignettensysteme nicht möglich ist. Dennoch könnten für die deutschen Umweltzonen die entsprechenden Crit'Air-Klassen bestimmt werden. In Frankreich ist dies für Personenkraftwagen möglich, sofern die geforderte Kategorie nicht die neuesten Fahrzeuge ausschließt. Daher könnte ein Ansatz darin bestehen, in einem ersten Schritt nach einer Lösung für die gegenseitige Anerkennung nur für Personenkraftwagen zu suchen und später nach einer Lösung für Lastkraftwagen.

In zeitlicher Hinsicht könnten die lokalen Behörden die obligatorischen Aktualisierungen ihrer Luftreinhaltepläne für Umweltzonen nutzen, um eine grenzüberschreitende Ausnahme hinzuzufügen.

¹¹ Antwort auf die Frage des Oberrheinischen Rates (Anhang).

¹² Antwort auf die Frage des Oberrheinischen Rates (Anhang).



Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.

Die folgenden Diagramme¹³ zeigen die Unterschiede der Vignetten:

Véhicules légers et VUL		Diesel		Essence	
Norme Euro	Mise en service	Crit'air	Plaque DE	Crit'air	Plaque DE
Euro 1	01/01/93	/	/	/	
Euro 2	01/07/96				
Euro 3	01/01/01				
Euro 4	01/01/06				
Euro 5	01/01/11				
Euro 6b	01/09/15				
Euro 6c	01/09/18				

Poids lourds		Diesel		Essence	
Norme Euro	Mise en service	Crit'air	Plaque DE	Crit'air	Plaque DE
Euro 0	01/10/90	/	/	/	/
Euro 1	01/10/93	/	/	/	
Euro 2	01/10/96	/		/	
Euro 3	01/10/01				
Euro 4	01/10/06				
Euro 5	01/10/09				
Euro 6	01/10/14				

Im deutschen Recht stellt die 35. BImSchV in § 2 Abs. 1 generell fest, dass nur Fahrzeuge, die mit den entsprechenden in Anlage 1 festgelegten Umweltvignetten gekennzeichnet sind, von den verschiedenen Fahrverboten ausgeschlossen sind. Weder in dieser Norm noch im entsprechenden Anhang 1 oder in der Ausnahmeregelung in § 2 Abs. 3 werden Ausnahmen für im Ausland zugelassene Fahrzeuge erwähnt. Nur § 6 bestimmt als Sonderfall die Klassifizierung von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen, nicht aber die Regelung über ausländische Umweltvignetten.

Vermutlich könnte dies als eine Regelungslücke angesehen werden, die durch eine gegenseitige Anerkennung entsprechender Vignetten eines anderen Mitgliedstaates geschlossen werden könnte. Der rechtliche Hintergrund dieser Interpretation könnte eine restriktive Auslegung sein,

¹³ Erstellt durch die DREAL (2019).



Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.

um diese deutsche Verordnung mit dem europäischen Primärrecht in Einklang zu bringen, mit dem Hintergrund, dass diese Verpflichtungen als Hindernis für den freien Waren-, Dienstleistungs- oder Arbeitnehmerverkehr angesehen werden könnten.¹⁴ Da die französische Vignette nur über das Internet gekauft und mit Kreditkarte bezahlt werden kann, ist der Zugang zu diesen Vignetten für Personen ohne Internet oder Kreditkarten nicht möglich.

Weil das französische System aktuell strenger ist, könnten deutsche Städte auf der oben genannten Basis französische Crit'Air-Vignetten in ihren lokalen Vorschriften leichter als gleichwertig einstufen als umgekehrt. In den deutschen Umweltzonen könnten Crit'Air 1 bis 3 als gleichwertig mit der deutschen Feinstaubplakette Niveau 4 akzeptiert werden.

In Frankreich könnte die gegenseitige Anerkennung auf dem Prinzip der ähnlichsten deutschen Vignette beruhen, die in einem jährlichen Anhang festgelegt werden muss, der entsprechend der technischen und rechtlichen Entwicklung in Frankreich und Deutschland aktualisiert werden muss. In der aktuellen Situation in Straßburg könnten deutsche Euro-4-Vignetten für Pkw (mindestens bis 2025, wahrscheinlich Dieserverbot) als gleichwertig mit Crit'Air 3 angesehen werden. Da die Eurometropole de Strasbourg Crit'Air 3-Fahrzeuge im Falle von Schadstoffspitzen bereits ausgeschlossen hat (Beschluss vom September 2019), wird diese Lösung zumindest bei Schadstoffspitzen nicht mehr helfen.

b) Verpflichtung oder freiwillige Selbstverpflichtung für (professionelle) Autoverkäufer

Für eine weitere Zwischenlösung könnte man Verpflichtungen oder Verhandlungen mit den Automobilherstellern oder Autoverkäufern in Betracht ziehen. Bei Verkauf eines Autos wäre mindestens die Vignette des Landes des Käufers PLUS mindestens eine weitere nach Wahl des Käufers auszuhändigen oder am Auto anzubringen. In den Grenzregionen könnten dies die Nachbarländer sein.

c) Annahme einer ausländischen nationalen Lösung im Grenzgebiet eines anderen Mitgliedstaates

In der deutsch-französischen Grenzregion könnte dies durch die Verwendung von Crit'Air-Vignetten in den Umweltzonen der Grenzstädte in Deutschland (Karlsruhe, Freiburg) geschehen. Es gibt ein Beispiel in der Region Genf, wo eine an das französische Crit'Air angelehnte Vignette in der Schweiz bei zeitlichen Fahrverboten angewendet werden soll¹⁵.

Da das französische System noch strenger zu sein scheint, könnten deutsche Städte die französischen Crit'Air-Vignetten in ihren lokalen Vorschriften leichter als gleichwertig einstufen als umgekehrt.

Wir schlagen also eher die Übernahme des französischen Systems im deutschen Teil der Region als die Übernahme des deutschen Systems im französischen Teil der Region vor.

Eine solche Lösung scheint unter Berücksichtigung des internationalen öffentlichen Rechts möglich zu sein. § 6 (2) des 35. BImSchV setzt eine Rechtsvermutung fest, wenn ein in einem ausländischen Land zugelassenes Fahrzeug die Konformität nicht nachweisen kann – wahrscheinlich kann diese Konformität mit der gleichwertigen Crit-Air-Vignette nachgewiesen werden.

d) Entwicklung einer gemeinsamen Umweltzone in der Oberrhein-Region oder zumindest im Stadtgebiet Kehl-Straßburg (z.B. Genf, Pact'air¹⁶)

¹⁴ Eine Verletzung der vom AEUV festgelegten Grundfreiheiten scheint aufgrund des niedrigen Preises der Vignetten eher unplausibel zu sein.

¹⁵ <http://www.grand-geneve.org/concretement/pactair>.

¹⁶ <http://www.grand-geneve.org/concretement/pactair>.



Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.

Diese Lösung wäre optimal, um saubere Luft in dieser Region zu gewährleisten. Diese Lösung scheint allerdings ebenso schwierig zu handhaben und führt zu einem enormen Verwaltungsaufwand.

e) Achtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und Ausübung des Ermessensspielraums bei Kontrollen zur Durchsetzung der Zonen mit niedrigen Emissionen; z.B. erster Verstoß gegen eine einfache Warnung

Diese Lösung ist hilfreich bei prioritär pädagogischen Maßnahmen. Die Schwierigkeit besteht darin, dass einfache Warnungen in der Regel nicht zu einer offiziellen Prozesseinführung führen, so dass eine erneute Verletzung nie nachgewiesen werden konnte.

f) Bessere Information

Allgemein nützlich sind öffentliche und vertrauenswürdige Informationen auf europäischer Ebene, die mit den offiziellen nationalen Websites verlinkt sind. Diese Website sollte besser strukturiert und aktualisiert sein als Urbanaccessregulation.eu. Außerdem sollten an der Überfahrt zu anderen Gebieten, die sich in der Nähe der Grenze befinden, Informationen mit Fahrbeschränkungen in beiden Sprachen (und in Englisch) angegeben werden.

IV. Vorabbewertung, ob der Fall mit dem Europäischen Grenzüberschreitenden Mechanismus gelöst werden könnte

Das Problem könnte in der Regel mit dem ECBM gelöst werden.¹⁷

Es gibt keinen anderen grenzüberschreitenden Mechanismus, außer den deutsch-französischen Institutionen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, wie der Oberrhein-Konferenz, dem Oberrheinrat und der Deutsch-Französisch-Schweizerischen Regierungskommission.¹⁸ Diese Institutionen haben sich bereits bemüht, das Problem zu lösen. Mögliche Lösungen wurden von den Regierungen der Mitgliedsstaaten nicht verfolgt.

Zwar konnte mit dem ECBM eine verbindliche Lösung auf der Grundlage dieser Analyse gefunden werden, aber es besteht noch keine Klarheit darüber, ob der ECBM, wie in den Entwürfen vorgesehen, in Kraft treten wird. Und selbst dann wird der ECBM in den Grenzfällen zwischen der EU und der Schweiz nicht helfen.

V. Weitere relevante Aspekte dieses Falles

Weitere relevante und praktische Fragen zu diesem Fall sind:

1. Verschiedene Systeme zur Kontrolle der Umweltplaketten und Datenschutzrecht

In Deutschland werden die Zugangsrechte zu Umweltzonen in der Regel über Verkehrskontrollen kontrolliert. Der Deutsche Bundestag hat im März 2019 das Straßenverkehrsgesetz geändert, um automatische Verkehrskontrollen zu ermöglichen (§ 35 (1) Nr. 18, § 36 (2i), § 63 c StVG)¹⁹. In diese Änderung wurde keine grenzüberschreitende Klausel aufgenommen, was dazu führt, dass das Datenschutzgesetz es eigentlich nicht erlaubt, diese Daten an französische oder andere europäische Behörden zu übermitteln.

In Frankreich gibt es derzeit nur automatische Kontrollen von Geschwindigkeits- oder Ampelverletzungen. Seit dem 19. September 2019 kann auch der Besitz einer gültigen Versicherung automatisch kontrolliert werden. Eine automatische Kontrolle von Vignetten ist

¹⁷ [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2018/0198\(COD\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2018/0198(COD)&l=en).

¹⁸ <https://www.conference-rhin-sup.org/fr/services/english.html>.

¹⁹ <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/063/1906334.pdf>.



Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.

eigentlich nicht möglich, aber ein Entwurf eines entsprechenden Gesetzes liegt vor.²⁰ In der Folgenabschätzung werden keine grenzüberschreitenden Auswirkungen erwähnt (außer der Verfolgung von Verstößen).²¹

2. Verpflichtung der Autovermietungen zur Bereitstellung der erforderlichen Vignetten

Autovermietungen könnten verpflichtet werden, die erforderlichen Vignetten auf ihren Autos anzubringen.

3. Allgemeine Ausnahmen für E-Fahrzeuge

Eine allgemeine Ausnahme für E-Fahrzeuge könnte aufgrund ihrer speziellen Kennzeichen leicht auf grenzüberschreitender, binationaler oder europäischer Ebene festgelegt werden.

VI. Verweise und Anhänge, falls vorhanden

- Antwort des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit vom 02. Oktober 2018 auf die Frage des Oberrheinrates (Anhang)
- Stellungnahme der Landesregierung von Baden-Württemberg vom 28. Januar 2019 zu der vom Oberrheinrat gestellten Frage (Anhang)

Kehl, den 16. Oktober 2019

²⁰

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPreparation.do?idDocument=JORFDOLE000037646678&type=general&typeLoi=proj&legislature=15> .

²¹

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPreparation.do?idDocument=JORFDOLE000037646678&type=general&typeLoi=proj&legislature=15>, S. 407.



**PLENARSITZUNG VOM 18. JUNI 2018
SÉANCE PLÉNIÈRE DU 18 JUIN 2018**

Gegenseitige Anerkennung von Umweltplaketten am Oberrhein

Der Oberrheinrat, in seiner Plenarsitzung am 18. Juni 2018 und auf Vorschlag der Kommission Verkehr – Raumordnung – Katastrophenhilfe,

1. spricht sich für eine europaweite Regelung zur gegenseitigen Anerkennung von Umweltplaketten aus, welche den Bürgerinnen und Bürgern komplizierte Vorabinformationen über die jeweiligen Regelungen zu Umweltplaketten in den verschiedenen Staaten ersparen würde;
2. nimmt zur Kenntnis, dass Frankreich im Jahr 2017 – wie bereits zuvor Deutschland – Umweltzonen eingerichtet hat, verbunden mit einer Plakettenpflicht für Fahrzeuge. Solche Umweltzonen gibt es bislang in Karlsruhe und Freiburg und seit 1. November 2017 auch in Straßburg.
3. ist der Auffassung, dass im Interesse der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer am Oberrhein auf den zusätzlichen Erwerb der Plakette des Nachbarlandes verzichtet werden könnte, sofern die Anforderungen für das Befahren der Umweltzonen vergleichbar sind.
4. bittet die Regierungen, eine gegenseitige Anerkennung der Umweltplaketten zu prüfen und ggf. zu vereinbaren.

Der Oberrheinrat richtet diese Resolution an:

- das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
- die Landesregierung Baden-Württemberg
- die Landesregierung Rheinland-Pfalz
- die Regierung der Französischen Republik
- die Région Grand Est
- die Regierung der Schweiz
- die Nordwestschweizer Regierungskonferenz zur Kenntnis
- die Europäische Kommission

GISELA ERLER

STAATSRÄTIN FÜR ZIVILGESELLSCHAFT UND BÜRGERBETEILIGUNG

Herrn
Josef Frey MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

8. Oktober 2018

nachrichtlich:

Frau
Landtagspräsidentin
Muhterem Aras MdL
Haus des Landtags
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

Resolutionen des Oberrheinrates vom 18.06.2018

Sehr geehrter Herr Abgeordneter,

für die Übersendung der Resolutionen des Oberrheinrates vom 18. Juni 2018 danke ich herzlich. Nach Einholung von Stellungnahmen der Fachministerien nehme ich für die Landesregierung zu den Resolutionen des Oberrheinrates wie folgt Stellung:

1. Resolution „Transitreisen am Badischen Bahnhof Basel“

Von dem in der Resolution angesprochenen Problem der Transitreisenden über den Badischen Bahnhof Basel sind insbesondere Ausländer betroffen, die im Besitz einer Duldung sind oder deren Aufenthalt gestattet ist. Diesen fehlt der notwendige Aufenthaltstitel, der zum Grenzübertritt innerhalb des Schengen-Raumes berechtigt, und damit die Berechtigung zu Zugreisen, die über Schweizer Hoheitsgebiet führen. Das Bundesministerium des Innern hat sich im Januar 2018 dahingehend positioniert, dass es in diesen Fällen einer Einreise in die Schweiz nicht notwendigerweise bedarf und dass die

- 2 -

existierenden Reisemöglichkeiten dabei durchaus als zumutbar erscheinen. Eine Regelungskompetenz des Landes, hiervon abweichende, unter Umständen pragmatischere Regelungen mit der Schweiz zu treffen, besteht grundsätzlich nicht. Nach Mitteilung des Regierungspräsidiums Freiburg wurde im Rahmen einer Besprechung im April 2018 gleichwohl vereinbart, dass die deutschen und schweizerischen Grenzbehörden Lösungsmöglichkeiten prüfen sollen. Die Landesbehörden haben zwar aufgrund der grenzüberschreitenden Sachverhalte keine eigene Zuständigkeit, aber sie nehmen bei der Prüfung sowie der Ausarbeitung von Lösungsmöglichkeiten eine beobachtende Rolle ein. Die Landesregierung wird sich in diesem Sinne weiter um eine Prüfung bemühen, ob vor Ort eine pragmatische Lösung gefunden werden kann.

2. Resolution „Gegenseitige Anerkennung von Umweltplaketten am Oberrhein“

zu Ziffer 1:

Die Einführung von Umweltzonen bzw. vergleichbaren Regelungen stellt in vielen europäischen Ländern ein wirksames Mittel zur Verringerung der Emissionen des Straßenverkehrs dar. Im Detail können jedoch deutliche Unterschiede hinsichtlich des Einführungsdatums, der Anforderung an der Emissionsverhalten, der Anzahl der Plaketten-Klassen (Farben) und der Überwachung bestehen. Deutliche Unterschiede bestehen in dieser Hinsicht auch zwischen der französischen und der deutschen Regelung.

zu Ziffer 3:

Die gegenseitige Anerkennung von Plaketten zur Einfahrt in Umweltzonen ist aus Sicht der tangierten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wünschenswert. Dieses Anliegen wurde in den vergangenen Monaten mehrfach an die Landesregierung herangetragen. Eine Prüfung des Ministeriums für Verkehr ist zu dem Ergebnis gekommen, dass eine gegenseitige Anerkennung nicht umsetzbar erscheint. Dazu ist die Definition der neu eingeführten französischen Plaketten zu unterschiedlich zu den in Deutschland bereits vor über zehn Jahren eingeführten Plaketten. Ein vergleichbarer Prozess der Vereinheitlichung von Plaketten auf nationaler (bzw. europäischer) Ebene hat vor Jahren ohne konkretes Ergebnis seinen Abschluss gefunden. Die Zuständigkeit hierfür liegt bei der Bundesregierung. Weitere Aktivitäten sind nach Kenntnis der Landesregierung derzeit nicht vorgesehen.

- 3 -

3. Resolution „Vorschlag für eine gemeinsame Resolution der Départements Bas-Rhin und Haut-Rhin und der Région Grand Est zur Unterstützung zum Sitz des Europäischen Parlaments in Straßburg“

Der Beschluss des Oberrheinrats vom 18. Juni 2018, in der er seine Unterstützung für Straßburg als Sitz des Europäischen Parlaments im Herzen des Oberrheins bekräftigt, wird von der Landesregierung begrüßt.

Die Koalitionsvereinbarung der Landesregierung spricht sich für eine Stärkung des Raums Straßburg-Ortenau als Sitz europäischer Institutionen aus. Straßburg ist aufgrund seiner Geschichte in besonderer Weise ein Symbol der deutsch-französischen Aussöhnung; der Oberrheinregion und Straßburg kommt eine Vorreiterrolle bei der Zusammenarbeit in Europa zu. Für das Europäische Parlament ist ein Sitz an einem Ort, der in besonderer Weise für die europäische Idee steht, naheliegend. Das Land Baden-Württemberg hat darüber hinaus ein strategisches Interesse daran, das Europäische Parlament in unmittelbarer Nachbarschaft zu haben und dadurch einen intensiven Austausch mit den Parlamentariern pflegen zu können.

4. Resolution „Statistische Raumbearbeitung“

Die Landesregierung begrüßt die Resolution des Oberrheinrats vom 18. Juni 2018, in der er die Notwendigkeit einer grenzüberschreitenden Raumbearbeitung auf der Basis statistischer Daten bekräftigt, und sieht in der engeren Zusammenarbeit der statistischen Ämter einen besonderen Wert für die Vertiefung und den Ausbau der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit und eine nachhaltige Entwicklung des Grenzraums am Oberrhein. Konkrete Maßnahmen wie die Broschüre „Oberrhein – Zahlen und Daten“ sowie das Webportal „GeoRhena“ erleichtern, wie in der Resolution ausgeführt, den Bürgerinnen und Bürgern sowie Behörden den Zugang zu Statistiken.

Die Landesregierung informiert, dass am 6. Juli 2018 die Regierungspräsidentin des Regierungspräsidiums in Freiburg, Frau Bärbel Schäfer, die Präsidentin des Statistischen Landesamtes Baden-Württemberg, Dr. Carmina Brenner, den Direktor der INSEE du Grand Est, Joël Creusat und den Präsidenten des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz, Marcel Hürter zu einer Arbeitstagung in Freiburg begrüßte. Am 20. Juni 2018 hatte ferienbedingt bereits eine Vorbesprechung mit den Leitern der Statistischen Ämter der Nordwestschweiz in Basel stattgefunden.

- 4 -

Bei beiden Treffen unterstrichen die Leiterinnen und Leiter der Statistischen Ämter einmütig den interessanten Ansatz des Projekts. Angesichts der begrenzten Ressourcen könnte auf der Grundlage der bereits verfügbaren und harmonisierten Daten für das im zweijährigen Turnus herausgegebene statistische Heft für den Oberrhein ein Pilotprojekt in Angriff genommen werden.

5. Resolution „Länderübergreifendes gemeinsames Polizeirevier am Standort Bienwald“

Die Landesregierung dankt für die nachrichtliche Unterrichtung zu der Resolution „Länderübergreifendes gemeinsames Polizeirevier am Standort Bienwald“. Da es sich um eine geplante Einrichtung der Bundespolizei mit der französischen Grenzpolizei handelt, ist die Landespolizei Baden-Württemberg nicht betroffen. Die möglichen Standorte „Bienwald und Scheibenhard“ befinden sich in Rheinland-Pfalz.

Mit freundlichen Grüßen



Gisela Erler



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

Eingang: 08.10 Visum: 85
PM1:.....
PM2:.....
PM3:.....
MdL:.....
Fraktion:.....
Kreisverband:.....
Wiedervorlage:.....
Erledigt:.....
Ablageort:.....

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Postfach 12 06 29, 53048 Bonn

Herrn
Josha Frey MdL
Vizepräsident des Oberrheinrates
Haus des Landtages
Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart



Rita Schwarzelühr-Sutter
Parlamentarische Staatssekretärin
Mitglied des Deutschen Bundestages

TEL +49 3018 305-2030

FAX +49 3018 305-2039

buero.schwarzeluehr@bmu.bund.de

www.bmu.de

Berlin, 02. Okt. 2018

Sehr geehrter Herr Kollege,

lieber Herr Frey,

das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat Ihr Schreiben an Herrn Bundesminister Scheuer vom 4. Juli 2018, in dem Sie die Resolution des Oberrheinrates „Gegenseitige Anerkennung von Umweltplaketten am Oberrhein“ thematisieren, an das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) weitergeleitet. Das BMU ist für die Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV), die durch die Resolution adressiert wird, federführend zuständig. Ihrer Bitte um eine Stellungnahme komme ich daher gerne nach.

Ihr Anliegen kann ich auch angesichts dessen, dass in grenznahen Regionen ein reger Kraftfahrzeugverkehr über die jeweiligen Landesgrenzen hinaus stattfindet, nachvollziehen. Es ist hierbei darauf hinzuweisen, dass die EU-Luftqualitätsrichtlinie zur Einhaltung der zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgegebenen Luftqualitätsgrenzwerte unter Beachtung des Grundsatzes der Subsidiarität ausdrücklich die Möglichkeit von

Zustell- und Lieferadresse: Robert-Schuman-Platz 3, Zufahrt über Heinrich-von-Stephan-Straße, 53175 Bonn
Verkehrsanbindung: Haltestelle Robert-Schuman-Platz, U-Bahn 66 und 68





Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



Seite 2

Maßnahmen zur Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs vorsieht. Die konkrete Ausgestaltung ist den Mitgliedstaaten vorbehalten. Dies ist deshalb wichtig, weil die Mitgliedstaaten hierdurch auf Grundlage der Luftbelastungssituation zielgerichtet über den Einsatz und die Ausgestaltung von Verkehrsverboten und verkehrsregulierenden Maßnahmen in betroffenen Städten entscheiden können.

Neben Deutschland werden auch in Frankreich Umweltzonen in Städten eingerichtet, um eine Verbesserung der Luftqualität in den Städten zu erzielen. Auch wenn die Luftqualitätsgrenzwerte bzw. Abgasnormen für Kraftfahrzeuge europaweit gelten, sind die in Europa verwendeten Ansätze und Anforderungen im Hinblick auf Umweltzonen und Umweltplaketten im Detail der Ausgestaltung der bereits bestehenden nationalen Regelwerke insgesamt sehr unterschiedlich. Dies trifft auch auf die Regelungen zu Umweltplaketten in Deutschland und Frankreich zu. Eine gegenseitige Anerkennung sehe ich hier daher derzeit als nicht umsetzbar an. Daher ist es umso wichtiger, dass sowohl die französischen als auch die deutschen Stellen die Bürgerinnen und Bürger umfassend über die Einrichtung von Umweltzonen und die Modalitäten zum Erwerb von Umweltplaketten informieren. Für das BMU kann ich hierzu auf die Webseite <https://www.bmu.de/themen/luftlaerm-verkehr/luftreinhaltung/umweltzonen-umweltplakette/> hinweisen. Auch Frankreich hält meines Wissens für Autofahrer aus dem Ausland die Informationen über die Umweltzonen und die Bezugsmöglichkeit der Umweltplaketten (<https://www.certificat-air.gouv.fr/de/>) in bürgerfreundlicher Form bereit.





Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



Seite 3

Im Hinblick auf die Resolution zum Thema „Statistische Raumbearbeitung“ kann ich Ihnen die nachfolgenden Ausführungen des BMVI zukommen lassen. Das BMVI hatte das Anliegen, die grenzüberschreitende Raumbearbeitung auf der Basis statistischer Daten zu verbessern, in seiner bisherigen Zuständigkeit für die Raumordnung unterstützt und den Aufbau eines solchen Raumbearbeitungssystems im Rahmen der Modellvorhaben der Raumordnung vorangetrieben. Ein Modellvorhaben umfasst auch die Trinationale Metropolregion Oberrhein. Nach einer ersten Phase, die eher konzeptionell ausgerichtet war, tritt das Projekt jetzt in die zweite Stufe, in der die Raumbearbeitung und damit die Datenbereitstellung durch die verschiedenen Akteure verstetigt werden sollen. Die Ressortzuständigkeit für die Raumordnung liegt jetzt beim Bundesministerium des Innern.

Das BMVI wird den Aufbau der grenzüberschreitenden Raumbearbeitung auch weiterhin unterstützen, weil insbesondere demografische und ökonomische Entwicklungen im angrenzenden Ausland ein wichtiger Parameter für die Analyse und Prognose der grenzüberschreitenden Verkehre und damit die Bundesverkehrswegeplanung sind. Wichtige Datenprojekte des BMVI schließen daher den grenznahen Bereich explizit mit ein. So unterscheidet die Verkehrsprognose 2030 in ihren Analysen und Daten die grenznahen Regionen. Um die Datengrundlagen für die nächste Verkehrsprognose zu verbessern, wird derzeit eine Big-Data-Studie auf Grundlage satellitengestützter Navigationsdaten durchgeführt. Hiermit sollen die Verkehrsverflechtungen im Straßenverkehr innerhalb Deutschlands und mit dem benachbarten Ausland besser abgebildet werden können. Auch die neue regionalstatistische Raumtypisierung des BMVI berücksichtigt die stadtregionalen Verflechtungen mit bedeutenden Städten im nahen Ausland. Im Bereich des Oberrheins sind explizit die Regionen um Strasbourg, Mulhouse und



...



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit



Seite 4

Basel als Regiopolregionen definiert und für eine grenzüberschreitende Raubeobachtung angelegt (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/regionalstatistische-raumtypologie.html). Sobald die entsprechenden Daten für die Teilräume im Ausland bereitstehen, können diese in das neue RegioStaR-Raubeobachtungskonzept eingebunden werden.

Mit freundlichen Grüßen

Peter Schwank

