

**Sonderumweltministerkonferenz  
am 7. April 2016  
in Berlin**

**Automobile Abgasemissionen minimieren,  
Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln,  
Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen**

---

**Beschluss:**

**Situationsbeschreibung/RDE-Standard (= real driving emissions)**

1. Die Umweltministerkonferenz stellt fest, dass die NO<sub>x</sub>-Emissionen von Diesel-Pkw, die auf dem Prüfstand die Abgasnormen Euro 5 und Euro 6 erfüllen, im Realbetrieb die NO<sub>x</sub>-Grenzwerte von 180 bzw. 80 mg/km vielfach deutlich überschreiten.

**Protokollerklärung der Länder Bremen und Hamburg:**

Die Länder Bremen und Hamburg weisen darauf hin, dass das Problem markenübergreifend auftritt.

2. Die Umweltministerkonferenz begrüßt daher die Entscheidung des Europäischen Parlaments und Rats vom Februar 2016 für neue Durchführungsvorschriften zur Abgasmessung bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Mit der Einführung von Euro-6 RDE-Standards (RDE= real driving emissions) wird es zukünftig erstmals verbindlich, Schadstoffemissionen unter realen Fahrbedingungen zu erfassen und damit die Möglichkeit zu schaffen, die Lücke hinsichtlich tatsächlicher Emissionen auf der Straße zu denen nach laborgestützten Verfahren auf dem Prüfstand erfassten Emissionen wesentlich zu verringern.
3. Die auf europäischer Ebene beschlossenen Maßnahmen zur Einführung von RDE und „WLTP“ (= worldwide harmonised light vehicle test procedure) werden allerdings erst langfristig zu einer deutlichen Verringerung der NO<sub>2</sub>-Immissionen führen. So wird mancherorts an verkehrlich hochbelasteten Straßen der NO<sub>2</sub>-Immissionsgrenzwert ohne weitere Maßnahmen voraussichtlich erst 2030 eingehalten.
4. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder fordern deshalb die Bundesregierung auf, sich auf europäischer Ebene für eine

**Sonderumweltministerkonferenz  
am 7. April 2016  
in Berlin**

**Automobile Abgasemissionen minimieren,  
Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln,  
Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen**

---

weitergehende, signifikante Reduktion der NO<sub>x</sub>-Emissionen von Dieselfahrzeugen einzusetzen und ein detailliertes, zeitlich abgestimmtes, transparentes Stufenkonzept zur Erfassung von Realemissionen und zur sicheren Einhaltung der Euro-6- Grenzwerte zu entwickeln. Perspektivisch ist die Annäherung der Emissionsgrenzwerte zwischen Benzin- und Dieselfahrzeugen - auch mit Blick auf die mögliche Harmonisierung mit US-Emissionsvorschriften - auf EU-Ebene anzustreben.

**Forderungen nach Aufklärung/Grenzwerte auch im Realbetrieb/  
Auswirkungen auf die Immissionen**

5. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten den Bund, die Manipulationsvorwürfe bei Dieselfahrzeugen gegenüber einheimischen und ausländischen Fahrzeugherstellern umfassend aufzuklären und zu berichten mit dem Ziel, dass sich ein solcher Vorgang nicht mehr wiederholen kann und Manipulationen in Zukunft nicht mehr auftreten können.
6. Sie bitten den Bund die Untersuchungsergebnisse des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zum realen Emissionsverhalten von PKW nunmehr vorzulegen und die Ergebnisse gemeinsam mit den Ländern zu bewerten.
7. Darüber hinaus soll das Umweltbundesamt (UBA) die Auswirkungen von unzureichend wirksamen Abgaseinrichtungen auf die NO<sub>2</sub>-Belastung in Deutschland untersuchen und prüfen, ob aufgrund dessen abweichende Emissionsfaktoren für Prognoserechnungen abgeleitet und zur Anwendung kommen müssen.

**Rückrufaktionen**

8. Die Umweltministerkonferenz begrüßt den vom KBA angeordneten Rückruf. Sie spricht sich darüber hinaus dafür aus, dass alle von Abschaltvorrichtungen betroffenen Fahrzeuge umgehend in Einklang mit den geltenden Vorschriften gebracht werden müssen. Hierbei muss durch

**Sonderumweltministerkonferenz  
am 7. April 2016  
in Berlin**

**Automobile Abgasemissionen minimieren,  
Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln,  
Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen**

---

geeignete technische Maßnahmen sichergestellt werden, dass sich die Fahrzeugemissionen auch im realen Betrieb vermindern und so ein Beitrag zur Minderung der NO<sub>2</sub>-Luftbelastung geleistet werden kann, sowie für den Verbraucher keine finanziellen oder am Fahrzeug verbleibenden Nachteile (z.B. Mehrverbrauch, Leistungseinbußen) entstehen.

Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder fordern das BMVI und KBA weiterhin auf, dabei auch sicher zu stellen, dass die Nutzung sog. „Abschalteinrichtungen“ u.a. zum Schutz des Motors gemäß der Vorgaben der EU-Abgasvorschriften auf das absolut Notwendige begrenzt wird.

9. Betroffene Automobilhersteller haben alle den Verbrauchern entstandenen und entstehenden Kosten aus den Rückrufaktionen zu tragen.

**Typgenehmigungen/ Behördliche Nachkontrollen/ Zuständigkeit/Sanktionen**

10. Das EU-Recht zur Typgenehmigung von Fahrzeugen muss grundlegend überprüft und klarer gefasst werden. Auch die Arbeit der Typgenehmigungsbehörden und Technischen Dienste muss dabei EU-einheitlich auf hohem Niveau sichergestellt werden. Der Vorschlag der EU-Kommission für eine neue Rahmen-Verordnung zur Typgenehmigung und Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen vom 27. Januar 2016 muss nun eingehend bewertet und ggf. weiterentwickelt werden.
11. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten den Bund, sich nachdrücklich für eine europarechtliche Regelung einzusetzen, die eine verbindliche, regelmäßige Nachkontrolle des Emissionsverhaltens für im Verkehr befindliche Fahrzeuge ermöglicht und gewährleistet, dass künftig auch im realen Betrieb die geltenden Emissionsbegrenzungen eingehalten werden.

**Sonderumweltministerkonferenz  
am 7. April 2016  
in Berlin**

**Automobile Abgasemissionen minimieren,  
Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln,  
Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen**

---

Die Umweltministerkonferenz ist davon überzeugt, dass eine wirkungsvolle Feldüberwachung von bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeugen nur herstellerunabhängig nach statistischen Zufallsmethoden möglich ist.

Es ist sicherzustellen, dass die Kosten von den Herstellern getragen und die Ergebnisse der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.

12. Auch für die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Kraftstoffverbrauch müssen effektive und unabhängige Kontrollmechanismen entwickelt werden. Emissionsrelevante Bauteile (z.B. Ersatz-Katalysatoren) müssen regelmäßig kontrolliert werden. Die Kosten für die Kontrollen müssen von den Herstellern getragen werden.
13. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten den Bund, zügig die organisatorischen Voraussetzungen für entsprechende, unabhängige Kontrollen zu schaffen, um die Durchsetzung der Umweltziele zu gewährleisten. Die Ankündigung des UBA, stichprobenartige Abgasmessungen (wieder) durchzuführen, wird insofern ausdrücklich begrüßt.

**Protokollerklärung der Länder Bremen, Hamburg, Hessen,**

**Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Thüringen:**

Die Länder Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Thüringen begrüßen eine mögliche Verlagerung der Zuständigkeit für die Markt- und Feldüberwachung der Abgasemissionen von Fahrzeugen vom KBA zum UBA.

14. Es müssen wirksame Sanktionsmechanismen geschaffen werden, die die Einhaltung der Typgenehmigungsvorgaben sicherstellen. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder erwarten daher, dass die Bundesregierung nunmehr zügig die Festlegung wirksamer und verhältnismäßiger Sanktionen auf Grundlage von Artikel 13 der Verordnung (EG) 715/2007 nachholt. Dies hätte gemäß den EU-Vorgaben bereits 2009 erfolgen müssen.

**Sonderumweltministerkonferenz  
am 7. April 2016  
in Berlin**

**Automobile Abgasemissionen minimieren,  
Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln,  
Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen**

---

15. Die Umweltministerkonferenz sieht erhebliche Potentiale bei einer modernen, an den Stand der Fahrzeugentwicklung angepassten Abgasuntersuchung. Mit der Identifizierung von stark schadstoffemittierenden Fahrzeugen können fahrzeugbedingte Partikel- bzw. Schadstoffemissionen vermieden werden. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder fordern das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur auf, alle Elemente der periodischen Abgasuntersuchung (wie Sichtprüfung, OBD-Kontrolle und ggf. ergänzende Abgasmessungen) an den Stand der Technik anzupassen und fortzuentwickeln. Dabei ist ergänzend zur On-Board-Diagnose (OBD) eine verbesserte Endrohrmessung zu entwickeln und verpflichtend einzuführen.

**Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen**

16. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten den Bund bis zur 87. UMK zu berichten, ob und unter welchen Randbedingungen kosten/nutzen-effiziente NO<sub>x</sub>-Nachrüstlösungen verfügbar sind bzw. entwickelt werden können.

**Fortentwicklung der Kennzeichnungsverordnung 35. BImSchV**

17. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder stellen fest, dass die zu hohen Emissionen von Diesel-Fahrzeugen der wesentliche Grund für die Vielzahl von Überschreitungen des über das Kalenderjahr gemittelten NO<sub>2</sub>-Grenzwerts sind. Bund und Länder müssen auch mit Blick auf das diesbezüglich laufende Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission die rechtlichen Voraussetzungen für wirksame und verhältnismäßige Maßnahmen schaffen, mit dem Ziel, die Dauer der Überschreitung so kurz wie möglich zu halten.
18. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder sehen die Notwendigkeit der Einführung zusätzlicher, über die bisherigen Regelungen gemäß der Kennzeichnungsverordnung von Fahrzeugen hinausgehender

**Sonderumweltministerkonferenz  
am 7. April 2016  
in Berlin**

**Automobile Abgasemissionen minimieren,  
Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln,  
Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen**

---

Kennzeichnungsmöglichkeiten. Die UMK bittet daher den Bund, die 35. BImSchV auf Basis der aktuellen Erkenntnisse zum Emissionsverhalten der Fahrzeuge und der Bewertung zu den daraus resultierenden Auswirkungen auf die NO<sub>2</sub>-Belastung fortzuschreiben, so dass neben gering emittierenden Benzin-, Elektro- und Hybridfahrzeugen stufenweise mittelfristig nur noch Dieselfahrzeugen mit geringen NO<sub>x</sub>-Emissionen die Einfahrt in belastete Gebiete erlaubt werden kann.

**Emissionsarme Fahrzeuge / Elektromobilität**

19. Elektrofahrzeuge haben im Vergleich zu Verbrennerfahrzeugen eine Reihe von Vorteilen. So sind sie lokal emissions- und CO<sub>2</sub>-frei sowie bei niedrigen Geschwindigkeiten geräuscharm. Beim Einsatz von regenerativ erzeugtem Strom kann darüber hinaus eine Verbesserung der gesamten Klima- und Emissionsbilanz erreicht werden. Trotz eines inzwischen umfangreichen Angebots an Elektrofahrzeugen in Deutschland kommt die Elektromobilität nicht richtig in Fahrt. Die Umweltministerkonferenz sieht daher die Notwendigkeit, die Einführung besonders emissionsarmer und emissionsfreier Antriebe (batterieelektrische Antriebe, Brennstoffzellenfahrzeuge) und den Aufbau der entsprechenden Infrastruktur zu beschleunigen.
20. Daher setzt die Umweltministerkonferenz bezüglich der Förderung von Elektrofahrzeugen auf
  - direkte und indirekte monetäre Anreize (insbesondere Kaufanreize mit Industriebeteiligung, steuerliche Vereinfachungen z. B. beim Laden am Arbeitsplatz),
  - die Unterstützung des Aufbaus einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur,
  - eine staatliche Beschaffungsinitiative für Elektrofahrzeuge,
  - die Fortführung der Förderung von Forschung und Entwicklung
  - Anreize durch ambitionierte Zielwerte durch die Fortschreibung der europäischen CO<sub>2</sub>/Pkw-Verordnung (post 2020 Ziele)

**Sonderumweltministerkonferenz  
am 7. April 2016  
in Berlin**

**Automobile Abgasemissionen minimieren,  
Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln,  
Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen**

---

Die Umweltministerkonferenz spricht sich dafür aus, dass Hersteller für die aus Manipulationen resultierenden Steuerausfälle (unrechtmäßige Inanspruchnahme von Steuervorteilen für Fahrzeuge mit niedrigen Abgasgrenzwerten) aufkommen. Diese Mittel sollen für die Förderung der Elektromobilität, z.B. für einen Ausbau der Lade-Infrastruktur und der Förderung von Forschung und Entwicklung bei der Batterietechnik, eingesetzt werden.

**Protokollerklärung der Länder Bayern, Sachsen und Sachsen-Anhalt:**

Die Länder Bayern, Sachsen und Sachsen-Anhalt sind der Auffassung, dass das bestehende 95-Gramm-CO<sub>2</sub>-Ziel für 2020/21 eine ambitionierte Festlegung ist, über deren Verschärfung derzeit noch nicht entschieden werden kann.

21. Die Umweltministerkonferenz sieht auch in erdgasgetriebenen Fahrzeugen erhebliche, kurzfristig verfügbare Potentiale zur Minderung der Stickoxidemissionen, da entsprechende Motoren technologisch bereits ausgereift sind und ihre Verbreitung nur geringe Infrastrukturinvestitionen erfordert. Insbesondere bei Nutzfahrzeugen kann der Ausstoß mit der Katalysatortechnik auch im Stadtverkehr im Vergleich mit der üblichen Dieseltechnologie sehr wirkungsvoll begrenzt werden. Aufgrund der Möglichkeit zum wachsenden Einsatz von regenerativ erzeugtem Gas ist der Gasantrieb auch klimafreundlicher als der Dieselantrieb. Die Umweltministerkonferenz stellt fest, dass die Verbreitung von Erdgasfahrzeugen trotz einer guten Marktverfügbarkeit rückläufig ist. Sie sieht mit Sorge, dass die bestehende Energiesteuerermäßigung für Erdgas bereits in weniger als zwei Jahren ausläuft und sich dadurch die ökonomischen Rahmenbedingungen für Erdgasfahrzeuge im Vergleich zum Diesel weiter verschlechtern werden. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten daher die Bundesregierung, die avisierte Verlängerung der Energiesteuerermäßigung für Erdgas kurzfristig zu

**Sonderumweltministerkonferenz  
am 7. April 2016  
in Berlin**

**Automobile Abgasemissionen minimieren,  
Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln,  
Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen**

---

realisieren, damit die momentan fehlende Investitionssicherheit gewährleistet wird.

**Regionale / lokale Schwerpunktsetzung**

22. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder weisen darauf hin, dass das lokale Stickstoffoxidminderungspotenzial nicht nur davon abhängt, wie viele Fahrzeuge, sondern auch davon, welche konventionellen Fahrzeuge durch Elektrofahrzeuge einschließlich Elektrofahrrädern oder Erdgasfahrzeuge, die der wirksamen Förderung bedürfen, ersetzt werden. Deutliche Minderungen der Schadstoffbelastung ergäben sich z.B. wenn ÖPNV-Dieselbusse durch Elektrobusse oder innerstädtische Taxen durch Elektro- oder erdgasbetriebene Taxen ersetzt würden. Insgesamt haben flächendeckende Modelle, in denen Fördermittel lokal konzentriert für eine möglichst vollständige emissionsarme/emissionsfreie Mobilität aufgewendet werden, im speziellen Einzelfall ein größeres Minderungspotenzial, als die durch eine Förderung verteilt auf das gesamte Bundesgebiet erzielbaren geringen Flottenanteile emissionsarmer Antriebe.
23. Die Umweltministerinnen, -minister und –senatoren der Länder fordern den Bund insbesondere auch angesichts des eingeleiteten EU-Vertragsverletzungsverfahrens auf, finanzielle Mittel für die Durchführung von Modellprojekten für emissionsarme Innenstädte als nationale Maßnahme zur NO<sub>x</sub>-Minderung zur Verfügung zu stellen. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder fordern den Bund auf, die Förderbedingungen für Elektrobusse gemäß Beschluss der UMK vom November 2015 auch auf Leasingmodelle zu erweitern, um die Fahrzeughersteller stärker in die Pflicht zu nehmen. Die aktuelle Ausschreibung des Förderprogramms zur Elektromobilität schließt jedoch das Leasing auch bei Elektrobussen wieder explizit aus.

**Sonderumweltministerkonferenz  
am 7. April 2016  
in Berlin**

**Automobile Abgasemissionen minimieren,  
Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln,  
Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen**

---

**Förderung des ÖPNV, des Rad- und Fußgängerverkehr**

24. Durch einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) können besonders in urbanen Räumen bisherige Nutzer von motorisiertem Individualverkehr (MIV) von den Vorteilen der ÖPNV-Nutzung überzeugt werden. Steigende Nutzerzahlen sind die positive Folge. Zur erheblichen Verringerung des Schadstoffausstoßes trägt im ÖPNV nicht nur der Einsatz von verbrennungsmotorfreien Antrieben bei, auch dieselbetriebene Busse mit besten Abgasstandards tragen bei entsprechender Auslastung im Vergleich zum MIV ihren Anteil an der Entlastung der Umwelt.
25. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder sind der Ansicht, dass es zur Verwirklichung des Ziels, den MIV zu verringern, erforderlich ist, die Optimierung und den Ausbau des bestehenden ÖPNV-Angebots durch gezielten Ausbau der Schieneninfrastruktur, des Park & Ride-Angebotes, der Vernetzung der verschiedenen Verkehrsträger (Bahn-Bus-Rad) sowie die Förderung des allgemeinen ÖPNV (im ländlichen Raum insbesondere die Förderung der flexiblen Bedienformen) verstärkt zu verfolgen. Zudem ist der Schienenpersonennahverkehr durch den notwendigen Ausbau der erforderlichen Infrastruktur zu stärken.
26. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder sehen weiteren Handlungsbedarf zur Optimierung der Finanzierung des ÖPNV-Angebots. Die Verteilung der Regionalisierungsmittel im Rahmen der noch zu erlassenden Rechtsverordnung muss erheblich über den jetzigen Zuweisungen liegen.
27. Aus Sicht der Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder kann der umweltfreundliche und emissionsfreie Rad- und Fußgängerverkehr einen wichtigen Beitrag zur Veränderung der innerstädtischen Nahmobilität und Entlastung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) beitragen. 90 Prozent aller Fahrradfahrten finden im Bereich bis fünf Kilometer statt. In diesem Entfernungsbereich liegen

**Sonderumweltministerkonferenz  
am 7. April 2016  
in Berlin**

**Automobile Abgasemissionen minimieren,  
Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln,  
Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen**

---

auch 40 Prozent aller Fahrten des MIV (Mobilität in Deutschland 2008). Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder teilen die Auffassung, dass bei der städtischen Verkehrsplanung auf attraktive Rad- und Fußwege besonderen Wert gelegt werden sollte.

**Weitere Maßnahmen**

28. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten die Bundesregierung, zusätzliche Fördermaßnahmen vorzusehen, um die Entwicklung eines nachhaltigen, emissionsärmeren Güterverkehrs mit einer deutlichen Stärkung des Schienengüterverkehrs zu unterstützen.
29. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten den Bund, bei der Erstellung des Bundesverkehrswegeplans verstärkt die Erfordernisse der Nachhaltigkeit und der Emissionsreduzierung des Verkehrs zu verankern, und dem nachholenden Ausbau des Schienennetzes für den Personen- wie für den Güterverkehr eine herausgehobene Stellung einzuräumen.
30. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten den Bund bei der Mautgebühr bei den Sätzen der LKW-Maut eine stärkere Differenzierung zwischen den Schadstoffklassen einzuführen, indem der von der EU vorgegebene Rahmen vollständig ausgeschöpft wird. Dabei ist auch die Einbeziehung von Fern- und Reisebussen zu prüfen. Auf den bereits bestehenden Prüfauftrag hinsichtlich der Einbeziehung von Nutzfahrzeugen ab 3,5 t wird verwiesen.
31. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten die Bundesregierung die Landstromversorgung von Binnenschiffen, insbesondere von Personen- und Hotelschiffen, auf nationaler Ebene zu etablieren.
32. Der Bund hat angekündigt, in Verfolgung der Vorschläge aus dem SRU-Gutachten „Stickstoff: Lösungsstrategien für ein drängendes Umweltproblem“ eine nationale Stickstoffstrategie unter Beteiligung der

**Sonderumweltministerkonferenz  
am 7. April 2016  
in Berlin**

**Automobile Abgasemissionen minimieren,  
Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln,  
Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen**

---

Länder zu erarbeiten. Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder begrüßen diese Initiative, die alle Stickstoffverbindungen und Wirtschaftssektoren umfasst. Um eine Reduzierung der Hintergrundbelastung mit NO<sub>2</sub> zu erreichen, wird die nationale Stickstoffstrategie auch Maßnahmen zur Minderung der Belastung mit Stickstoffoxiden enthalten.

**Protokollerklärung der Länder Berlin und Saarland:**

Die Länder Berlin und Saarland sind davon überzeugt, dass modernste Diesellabgastechologie einen wichtigen Beitrag sowohl zur Verbesserung der Luftqualität als auch zum Klimaschutz leisten kann. Sie sehen mit großer Besorgnis, dass die Diesellabgastechologie durch die aufgedeckten Manipulationen und Defizite bei der Einhaltung der NO<sub>x</sub>-Grenzwerte im Pkw-Bereich diskreditiert wird. Ein hoher Anteil an effizienten Dieselantrieben bei Personenkraftwagen und Diesellabgastfahrzeugen für das Liefer- und Transportgewerbe ist bis auf weiteres unverzichtbar zur Erreichung der Klimaschutzziele. Ein sofortiger Verzicht auf die steuerliche Förderung von Diesellabgastfahrzeugen ist daher nicht zielführend.

Den Automobilherstellern sollte vielmehr zunächst eine angemessene Frist eingeräumt werden, um die notwendigen technischen Verbesserungen im Bereich der Diesellabgastreinigungstechnik umfassend in der Serienproduktion einzusetzen.

Sollte es der Automobilindustrie nach Ablauf der vorgenannten Frist nicht gelingen bei Neufahrzeugen die Einhaltung der NO<sub>x</sub>-Emissionsbegrenzungen nach der Abgasnorm Euro-6 auch im Realbetrieb sicherzustellen, ist über eine Einschränkung bzw. Abschaffung der steuerlichen Diesellabgastprivilegierung zu entscheiden.

**Protokollerklärung der Länder Bayern, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern:**

**Sonderumweltministerkonferenz  
am 7. April 2016  
in Berlin**

**Automobile Abgasemissionen minimieren,  
Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln,  
Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen**

---

Die Länder Bayern, Sachsen und Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern sind davon überzeugt, dass modernste Dieselmotortechnologie einen wichtigen Beitrag sowohl zur Verbesserung der Luftqualität als auch zum Klimaschutz leisten kann. Sie sehen mit großer Besorgnis, dass in der aktuellen Diskussion um bessere Luftqualitätswerte die Dieselmotortechnologie einseitig diskreditiert wird. Ein hoher Anteil an effizienten Diesel-Antrieben bei Personenkraftwagen und Dieselmotorkraftfahrzeugen für das Liefer- und Transportgewerbe ist bis auf weiteres unverzichtbar zur Erreichung der Klimaschutzziele. Sie lehnen deshalb auch einen pauschalen Verzicht auf die steuerliche Förderung von Dieselmotorkraftfahrzeugen ab.

**Protokollerklärung der Länder Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein und Thüringen:**

Die Länder Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein und Thüringen fordern die Bundesregierung auf, finanzielle, ordnungspolitische und steuerrechtliche Rahmenbedingungen so umzubauen, dass Ausbau/Förderung emissionsarmer bzw. emissionsfreier Fahrzeuge forciert wird. Die Bundesregierung wird gebeten, hierfür einen Zeitplan vorzulegen.

**Protokollerklärung der Länder Baden-Württemberg, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein und Thüringen:**

Die Länder Baden-Württemberg, Bremen, Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Schleswig-Holstein und Thüringen fordern die Bundesregierung auf, die Dienstwagenbesteuerung so zu ändern, dass die Gewährung finanzieller

**Sonderumweltministerkonferenz  
am 7. April 2016  
in Berlin**

**Automobile Abgasemissionen minimieren,  
Luftreinhaltepolitik konsequent weiterentwickeln,  
Verantwortung für den Gesundheitsschutz ernst nehmen**

---

Privilegien für die Anschaffung und Nutzung von Dienstwagen vom Emissionsausstoß des Fahrzeugs abhängig ist. Außerdem ist eine Neuausrichtung in Richtung Elektromobilität erforderlich.

**Protokollerklärung der Länder Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein:**

Die Länder Hamburg, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein sehen weiterhin die Notwendigkeit, die durchgängige Einführung von Tempo 30 im innerstädtischen Bereich zur Verstärkung des Verkehrs zu prüfen.