

## **BVN Position**

Februar 2019

### **Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes: Keine Fahrverbote für baugewerbliche Fahrzeuge!**

Zur Verbesserung der Luftqualität wurden bereits in mehreren Städten gerichtliche Verkehrsverbote für Dieselfahrzeuge angeordnet. Aufgrund der Überschreitung des EU-Grenzwertes für Stickstoffdioxid drohen Verbote in weiteren Kommunen. Über 90 Prozent der Fahrzeuge in der Bauwirtschaft werden mit Diesel angetrieben – die Bauwirtschaft wäre also von Fahrverboten besonders stark betroffen. Dabei geht es um Fahrzeuge und LKW baugewerblicher Unternehmen sowie deren kleinere Lieferwagen, Kleinbusse und weitere Pkw, die für den Alltag auf der Baustelle gebraucht werden.

#### **Die geplante Neuregelung**

Das Bundesumweltministerium legte am 29.10.2018 einen Referentenentwurf zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) vor. Vorgeesehen ist, dass Fahrverbote in der Regel erst dann in Betracht kommen, wenn im Jahresdurchschnitt der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid/m<sup>3</sup> Luft überschritten wird. Dieser Grenzwert liegt damit über dem europarechtlichen Grenzwert von 40 Mikrogramm/m<sup>3</sup>. Derzeit wird der Wert in sog. 15 „Intensivstädten“ überschritten.

Die Bundesregierung verweist dabei auf das Bundesverwaltungsgericht. Dieses erachtet Fahrverbote nur dann für zulässig, wenn sie verhältnismäßig sind. Fahrverbote bei einer nur geringen Grenzwert-Überschreitung sind in der Regel nicht verhältnismäßig. Überschreitungen unterhalb von 50 Mikrogramm können mit anderen Maßnahmen ausreichend angegangen werden, heißt es dazu in dem Entwurf.

#### **Bisherige Ausnahmen greifen zu kurz**

Von Fahrverboten sollen bestimmte Diesel-Fahrzeuge ausgenommen werden:

- ❖ Diesel-Pkw der Euro 6-Schadstoffklassen (generell)
- ❖ Nachgerüstete Euro 5- und Euro 4-Fahrzeuge (sofern deren Stickoxid-Emissionen unter 270 Mikrogramm pro Kilometer bleiben)
- ❖ Handwerks- und Lieferfahrzeuge zwischen 2,8 und 7,5 Tonnen mit Hardware-Nachrüstung (sofern die Nachrüstung finanziell aus einem öffentlichen Titel des Bundes gefördert wurde oder förderberechtigt gewesen wäre sowie die technischen Anforderungen erfüllt. Förderberechtigt sind Bauunterneh-

men entweder mit Sitz in der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Stadt / den angrenzenden Landkreisen oder mit regelmäßigen Aufträgen dort.)

- ❖ Grundsätzlich auch schwere Lkw der Schadstoffklasse Euro VI, allerdings sollen für diese gegebenenfalls „im Einzelfall“ Verkehrsverbote verhängt werden können.

### **Deshalb fordert das deutsche Baugewerbe:**

- ❖ Fahrzeuge baugewerblicher Unternehmen müssen generell von Dieselfahrverboten ausgenommen werden, solange es keine vertretbaren Alternativen gibt. Wie sollen die Betriebe ansonsten bauen?
- ❖ Sollte der Gesetzgeber das nicht befürworten, ist zumindest bei der anstehenden Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes unabdingbar, dass beim Ausnahmekatalog nachgebessert wird.
- ❖ Auch für die sehr leichten (unter 2,8 Tonnen) und schweren Nutzfahrzeuge (über 7,5 Tonnen) der Handwerker muss eine Nachrüstungsoption angeboten werden. Diese Fahrzeuge sind im Praxisalltag der Bauunternehmen absolut notwendig. Die Beschränkung der Gewichtsgrenze 2,8t und bis 7,5t muss daher im Gesetzestext gestrichen werden.
- ❖ Außerdem muss die Passage entfallen, die bei der Befreiung der schweren Lkw der Schadstoffklasse Euro VI einschränkend eine Möglichkeit vorsieht, „im Einzelfall“ dennoch den Verkehr von Euro VI-Lkw zu verbieten.

### **Drohender Stillstand auf den Baustellen**

Täglich werden an den Baustellen zahlreiche sehr leichte (unter 2,8 Tonnen) und schwere Nutzfahrzeuge (über 7,5 Tonnen) eingesetzt. Für diese Fahrzeuge ist in dem Entwurf keinerlei Ausnahme vorgesehen. Für die Arbeit auf den Baustellen ist eine solche Ausnahme allerdings unbedingt notwendig!

Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro VI (schwere LKW gemäß EG 582/2011) sollen zwar ausgenommen werden. Allerdings wird aus nicht nachvollziehbaren Gründen einschränkend eine Möglichkeit geschaffen, „im Einzelfall“ dennoch Verbote für Euro VI-Kfz vorzusehen.

Dies ist in mehrfacher Hinsicht problematisch:

- ❖ Investitionsstopp: Eine derartige Einschränkung führt zur Verunsicherung der baubetrieblichen Unternehmen mit schwereren Fahrzeugen – mit der Folge, dass Fuhrparkerneuerungen unterbleiben und die Betriebe es unter Umständen vorziehen, so lange wie möglich ihre schweren Fahrzeuge der älteren Normen Euro III, IV und V weiter zu nutzen.
- ❖ Geringere Reinigungsleistung: Außerdem erreichen Euro VI-Kfz tendenziell sogar eine bessere Reinigungsleistung als frühe Euro 6- Varianten im Pkw-Bereich und im leichten Nutzfahrzeugbereich, da Lkw (über 3,5 Tonnen) seit 2013 der Prüfung im Fahrbetrieb unterliegen.

- ❖ **Fehlende Alternativen:** Eine erleichterte Verbotsmöglichkeit für Euro VI-Kfz ist auch deshalb nicht vertretbar, weil es im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge bei einem Verbot aller Euro VI-Kfz und damit de facto aller derartiger Dieselfahrzeuge keine Alternativen für baugewerbliche Unternehmen gibt - und somit das Bauen in den Innenstädten nicht mehr möglich wäre.

Sämtliche Baustellen kämen dann zum Erliegen und die dort dringend benötigten Wohnungen könnten nicht zu Ende gebaut werden. Denn Benzinantriebe sind in diesem Gewichtsbereich fast nicht vorhanden, Gas ist ebenfalls ein Nischenprodukt und E-Nutzfahrzeuge entwickeln sich oberhalb von 3,5 Tonnen und insbesondere über 7,5 Tonnen erst äußerst langsam. Laut Statistik des Kraftfahrtbundesamts gab es deutschlandweit Anfang 2018 nur 340 Elektrofahrzeuge mit einer Nutzlast über 2 Tonnen.

### **Was ist zu tun?**

Wir sehen die Notwendigkeit, für die Reinhaltung der Luft zu sorgen und unterstützen das Anliegen. Dies muss jedoch mit Augenmaß und unter Einbeziehung sämtlicher Verursacher erfolgen. Der Dieselmotor darf nicht einseitig zum Sündenbock gemacht werden, da die Stickoxide nur ein Teilproblem sind. Ansonsten ist das Bauen von Wohnungen in Innenstädten nicht mehr möglich, gerade dort, wo Wohnraum besonders knapp ist.

Ein schneller Umtausch oder eine Umrüstung der gesamten Fahrzeugflotte kommt aus ökonomischen und aus technischen Gründen für die Unternehmen nicht in Frage. Es gibt zurzeit schlichtweg kaum entsprechende Baufahrzeuge mit Benzin- bzw. Elektroantrieb.

### **Praxisbeispiel**

Ein Bauunternehmen mit Sitz in der Region Niederrhein und regelmäßigen Aufträgen in Gelsenkirchen hat im Jahr 2015 seinen Fuhrpark, sowohl mit sehr leichten als auch mit schweren Fahrzeugen, vollständig erneuert.

Wenn es ab Sommer 2019, wie derzeit angekündigt, zu Fahrverboten auf der Autobahn A40 kommt, kann das Bauunternehmen die neuen Fahrzeuge für Aufträge in Gelsenkirchen nicht nutzen – wenn es nicht auf eigene Kosten nachrüstet.

Lösen lässt sich das Problem nur mit einer neuen Generation von Fahrzeugen mit schadstoffarmen Motoren. Dazu braucht es aber eine verlässliche und konsistente Strategie und ausreichend lange Übergangsfristen, auf die sich Hersteller und Wirtschaft einstellen können. Eine geordnete Fuhrparkmodernisierung - und beschleunigte Grenzwertunterschreitung - ist nur bei Vertrauensschutz und damit Rechtssicherheit für den Fahrzeugbestand im Rahmen der üblichen Nutzungsdauer möglich.