



Rundschreiben Nr. 126 / 19
Bremen, den 17.05.2019

Quelle: DSLV 085/19
Tatjana Kronenbürger

**Dreizehntes Gesetz zur Änderung des BImSchG und
Neuntes Gesetz zur Änderung des StVG in Kraft getreten**

Mit Änderungen des BImSchG und des StVG setzt die Bundesregierung nun einen einheitlichen Rechtsrahmen für emissionsbedingte Verkehrsverbote in Städten. Demnach werden unter anderem gewerblich genutzte Fahrzeuge mit NOx-Minderungssystemen zwischen 2,8 und 7,5 Tonnen sowie Euro VI-Nutzfahrzeuge in der Regel von Fahrverboten ausgenommen. Zur Erleichterung der Überwachung angeordneter Fahrverbote dürfen die zuständigen Überwachungsbehörden im Rahmen von Kontrollen bestimmte Daten automatisiert erheben und speichern sowie auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters zugreifen. In seiner Stellungnahme hatte der DSLV gemeinsam mit weiteren Logistikverbänden gefordert, auch Euro V-Lkw von Fahrverboten auszunehmen. Zudem wiesen die Verbände auf die zu kurz gegriffene Ausnahmeregelung hinsichtlich nachgerüsteter Lieferfahrzeuge bis 7,5 Tonnen hin.

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Verkündung des Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und des Neunten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) im Bundesgesetzblatt (BGBl) Teil I vom 11. April 2019 (Anlagen 1 und 2) schränkt die Bundesregierung zukünftig die Anordnung von Dieselfahrverboten ein und erleichtert in diesem Zuge die Überwachung der Fahrverbote.

Mit den Änderungen sollen die vom Bundeskabinett Ende Oktober 2018 beschlossenen Eckpunkte für Maßnahmen zur Umsetzung des „Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ umgesetzt werden. Damit werden nun bundesweit einheitliche Regeln für Verkehrsverbote der Kommunen bei anhaltend hohen Stickstoffdioxidbelastungen gelten (neuer Absatz 4a des § 47 BImSchG).

Die Änderung des BImSchG sieht vor, dass Verbote in der Regel nur in solchen städtischen Gebieten in Betracht kommen, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten worden ist. Der bestehende EU-Grenzwert im Jahresmittel liegt bei 40 Mikrogramm und wird hierdurch nicht aufgeweicht.

Daneben sind folgende Kraftfahrzeuge (Kfz) von Verkehrsverboten ausgenommen:

- Kfz der Schadstoffklasse Euro 6
- Bestimmte Kfz der Schadstoffklassen Euro 4 und Euro 5, sofern diese im praktischen Fahrbetrieb weniger als 270 Milligramm Stickstoffoxide pro Kilometer ausstoßen.

- Kraftomnibusse, die mit einem Stickstoffoxid-Minderungssystem nachgerüstet worden sind (Bekanntmachung der Förderrichtlinie im Bundesanzeiger am 28. März 2018, Voraussetzung ist die Verwendung eines Stickstoffoxid-Minderungssystems, das über eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für NOx-Minderungssysteme mit erhöhter Minderungsleistung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) verfügt.)
- Schwere Kommunalfahrzeuge sowie Fahrzeuge der privaten Entsorgungswirtschaft von mehr als 3,5 Tonnen, die mit einem Stickstoffoxid-Minderungssystem nachgerüstet worden sind (Bekanntmachung der Förderrichtlinie im Bundesanzeiger am 28. November 2018, Förderung bislang *nur* für kommunale Entsorgungsfahrzeuge, Zuwendungsvoraussetzung siehe oben: Kraftomnibusse).
- Handwerker- und Lieferfahrzeuge zwischen 2,8 und 7,5 Tonnen, die mit einem Stickstoffoxid-Minderungssystem nachgerüstet worden sind (Bekanntmachung der Förderrichtlinien im Bundesanzeiger am 19. und 28. Dezember 2018, Zuwendungsvoraussetzung siehe oben: Kraftomnibusse). Zu den Inhalten der Förderrichtlinien hatte der Bundesverband Spedition und Logistik (DSLVL) bereits am 4. Januar 2019 informiert.
- Kfz der Schadstoffklasse Euro VI und
- Kfz nach Anhang 3, Nummern 5, 6 und 7 der 35. BImSchV (zum Beispiel Krankenwagen, Arztwagen sowie Kfz, die zur Beförderung von sehr eingeschränkten Personen genutzt werden).

Der DSLVL hatte gemeinsam mit den Verbänden

- Bundesverband Möbelspedition und Logistik e.V. (AMÖ)
- Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e.V. (BGL)
- Bundesverband Paket und Expresslogistik e.V. (BIEK)
- Bundesverband Wirtschaft, Verkehr und Logistik e.V. (BWVL)

gegenüber dem Verkehrsausschuss des Bundesrats Stellung bezogen (Anlage 3).

In ihrer gemeinsamen Stellungnahme betonten die Bundesverbände zum wiederholten Male, dass entgegen der allgemeinen Wahrnehmung Handel, Gastronomie und Hotels in Städten nicht nur von KEP-Dienstleistern, sondern überwiegend von Transportunternehmen, Speditionen, Logistikdienstleistern und Werkverkehrsflotten bedient und dabei überwiegend Nutzfahrzeuge größer als 7,5 Tonnen eingesetzt werden. Aus diesem Grund sei die vorgesehene Ausnahme für „Handwerker- und Lieferfahrzeuge von 2,8 bis 7,5 Tonnen“ mit entsprechend verbautem NOx-Minderungssystem zu kurz gegriffen und nicht nachvollziehbar.

Gleichzeitig wiesen sie erneut darauf hin, dass Verkehrsverbote für EURO V-Lkw nicht angemessen seien. Bereits heute erreichen Euro V-Fahrzeuge, die im innerstädtischen Verkehr bereits überwiegend Standard sind, enorme Schadstoffreduktionen. Der kontinuierliche Austausch mit Euro VI-Fahrzeugen erfolge bereits seit dem 1. Januar 2014 – in Abhängigkeit von Abschreibungsfristen und Nutzungsdauern, die im Regionalverkehr durchschnittlich fünf bis neun Jahre betragen. Daher seien neben Ausnahmeregelungen für Euro VI-Nutzfahrzeuge auch Ausnahmen für Euro V-Nutzfahrzeuge notwendig, um dem Investitionszyklus der Unternehmen Rechnung zu tragen.

Aus Sicht des DSLV gibt die Änderung des BImSchG den Kommunen nun ein Orientierungsrahmen zur Einrichtung von Fahrverboten. Mit der Festlegung, dass Verbote *in der Regel* nur in Gebieten in Betracht kommen, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten worden ist, wird die Anordnung von Diesel-fahrverboten weiter eingeschränkt.

Hinsichtlich der Ausnahmen für Lkw der Schadstoffklasse Euro VI bedeutet dies nicht, dass sie in jedem Fall von Fahrverboten ausgenommen sein werden. Denn nach dem letzten Absatz des neuen Absatz 4a des § 47 BImSchG kann der Luftreinhalteplan auch für diese Fahrzeuge ein Fahrverbot vorsehen, wenn die schnellstmögliche Einhaltung des Immissionsgrenzwerts für Stickstoffdioxid anderenfalls nicht sichergestellt werden kann. Im neuen Absatz 4a wird zudem ausdrücklich bestätigt, dass Kommunen weitere Ausnahmen, insbesondere nach § 40 Absatz 1 Satz 2 BImSchG zulassen können.

Um die Einhaltung der aufgrund § 40 i.V.m § 47 BImSchG erlassenen Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote effektiv kontrollieren zu können, erfolgte zusätzlich eine Änderung des StVG. Nach dieser dürfen die nach Landesrecht zuständigen Überwachungsbehörden im Rahmen von Kontrollen bestimmte Daten automatisiert erheben und speichern sowie auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters zugreifen. Gemäß dem neu eingefügten § 63c StVG sind dies: Das Kennzeichen und bestimmte relevante Merkmale des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination, das Bild des Fahrzeugs und des Fahrers sowie der Ort und die Zeit des Befahrens eines Gebietes mit Verkehrsbeschränkungen oder -verboten. Anhand des Kennzeichens sollen die Behörden unmittelbar abrufen können, ob für das Fahrzeug eine Verkehrsbeschränkung oder ein Verbot gilt.

Sobald feststeht, dass ein Fahrzeug berechtigt ist, am Verkehr teilzunehmen oder im Falle der Nichtberechtigung ein Bußgeldverfahren eingeleitet wurde, müssen die Überwachungsbehörden die Daten unverzüglich sowie alle weiteren erhobenen Daten spätestens nach zwei Wochen löschen. Der neue § 63c StVG schafft damit eine Rechtsgrundlage für die Datenverarbeitung in der Verkehrsüberwachung in Ergänzung zum bestehenden § 35 StVG, der die Ermächtigungsgrundlage zur Erteilung von Auskünften aus dem Zentralen Fahrzeugregister bildet.

Der Deutsche Bundestag hatte den Gesetzentwurf wegen datenschutzrechtlicher Bedenken der Länder in einigen Punkten geändert. Kritisch sahen diese insbesondere die flächendeckende Überwachung, die anlasslose Datenerhebung aller Fahrer sowie die zu langen Löschungsfristen. Hier waren ursprünglich sechs Monate vorgesehen.

Die Änderungen des BImSchG und des StVG sind am 12. April 2019 in Kraft getreten.

Mit freundlichen Grüßen

Verein Bremer Spediteure e.V.

Robert Völkl

Anlagen