

Gemeinsame Stellungnahme der Verbände AMÖ, BGL, BIEK, BWVL und DSLV

zum Entwurf eines 13. Gesetzes zur Änderung des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und zu einem Neunten Gesetz zur
Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG)

Vorbemerkung

Vor dem Hintergrund der mit der Verhängung von Dieselfahrverboten geführten Diskussionen betonen wir, dass Nutzfahrzeuge nicht zum Selbstzweck gefahren werden. Sie dienen der Versorgung unserer in hohem Maße arbeitsteiligen Wirtschaft und der Verbraucher mit Gütern und Waren aller Art, zur Entsorgung sowie zur Erbringung handwerklicher und sozialer Dienstleistungen. Damit ist das Transport- und Logistikgewerbe ein unverzichtbarer Bestandteil der Daseinsvorsorge.

Entgegen der allgemeinen Wahrnehmung werden Handel, Gastronomie und Hotels in Städte weit überwiegend von Transportunternehmen, Speditionen, Logistikdienstleistern und Werkverkehrsflotten bedient. Dabei werden fest ausschließlich schwere Nutzfahrzeuge mit Dieselantrieb eingesetzt. Anders als für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sind für größere Lkw weder serienreife Alternativmodelle noch flächendeckende Betankungs-/Beladeinfrastrukturen zur unmittelbaren Substitution von Bestandsflotten vorhanden.

Anmerkungen zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes:

Fahrverbotsausnahmen für Euro V- und Euro VI-Nutzfahrzeuge notwendig

Vor dem Hintergrund der Vorbemerkung begrüßen wir ausdrücklich, dass Euro VI-Nutzfahrzeuge von Fahrverboten ausgenommen sind. Gleichzeitig weisen wir darauf hin, dass das kategorische Einbeziehen von Euro V-Nutzfahrzeugen in Fahrverbote nicht angemessen ist und die Versorgungssicherheit in den Innenstädten gefährdet.

Bereits heute erreichen Euro V-Nutzfahrzeuge, die im innerstädtischen Verkehr überwiegend Standard sind, enorme Schadstoffreduktionen. Gegenüber Euro IV-Fahrzeugen haben Euro V-Fahrzeuge eine um 57 Prozent verringerte NO_x-Emission. Der Austausch mit Euro VI-Fahrzeugen erfolgt seit dem 1. Januar 2014 – in Abhängigkeit vom Nutzungsumfang und von Abschreibungsfristen. Die durchschnittliche Nutzungsdauer von schweren Nutzfahrzeugen im Regionalverkehr beträgt 5-9 Jahre.

Sollten sich Kommunen gezwungen sehen, Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zu verhängen, sind daher neben Ausnahmeregelungen für Euro VI-Fahrzeuge auch Ausnahmen für Euro V-Fahrzeuge notwendig, um dem Investitionszyklus der Unternehmen Rechnung zu tragen. Kurzfristig eingeführte Flächenfahrverbote würden andernfalls de facto zu einer Entwertung technisch einwandfreier und hochwertiger Fahrzeuge führen, die am Gebrauchtwagenmarkt keine Nachfrage mehr finden. Dadurch würden der Verkehrsbranche die für die Anschaffung emissionsarmer Neufahrzeuge erforderlichen finanziellen Mittel entzogen.

Ansprechpartner:
Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Hauptgeschäftsführer

Bundesverband
Güterkraftverkehr Logistik
und Entsorgung (BGL) e.V.

Breitenbachstraße 1
60487 Frankfurt am Main

TEL 069 7919-200

FAX 069 7919-227

MAIL engelhardt@bgl-ev.de

www.bgl-ev.de

27. November 2018



Deshalb sollte sich die Anordnung von dauerhaften Fahrverboten am jeweils tatsächlichen Verbreitungsgrad und dem Emissionsniveau von vor Ort im Verkehr befindlichen Lkw und Bussen orientieren.

Fahrzeuge der Schadstoffklasse EEV

In Artikel 1 sollte aus Gründen der Rechtssicherheit explizit hinterlegt werden, ob Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse EEV der Befreiung von Verkehrsverboten unterliegen. Hinsichtlich der NOx-Emission sind EEV-Fahrzeuge der Schadstoffklasse EURO V gleichzusetzen (jeweils 2,0 g/kWh).

Möglichkeiten zu technischen Nachbesserungen müssen auf Grundlage einer fahrzeugtechnischen Betriebserlaubnis vorhanden und wirtschaftlich zumutbar sein. Die sich aus der Nachbesserung ergebenden finanziellen Belastungen dürfen nicht zu Existenzgefährdungen führen. Vor diesem Hintergrund ist ein kostendeckendes Nachrüst-Förderprogramm als flankierende Maßnahme dringend erforderlich.

Haushaltsaufgaben ohne Erfüllungsaufwand

Nach unserer Auffassung sind mit der Umsetzung des Gesetzes finanzielle und administrative Mehrbelastungen auf kommunaler Ebene verbunden. Die Aussage, dass kein Erfüllungsaufwand für Bürgerinnen, Bürger und die Wirtschaft besteht, trifft nicht zu. Die Wirtschaft muss ggf. für die Modernisierung ihrer Fahrzeuge finanzielle Aufwendungen tragen, wenn sie durch Fahrverbote von Tätigkeiten der Einnahmeerzielung abgehalten würde.

Keine pauschalen Ausnahmen für „schwere Kommunalfahrzeuge“

§ 47 Abs. (4a) Buchstabe d) des Entwurfes enthält eine pauschale Ausnahme für „schwere Kommunalfahrzeuge“. Nach unserem Verständnis soll damit ein auf Fahrzeuge der öffentlichen Hand beschränkter Freibrief geschaffen werden für Fahrzeuge bspw. des Straßenunterhaltes und der Straßenreinigung, der Müllabfuhr, zur Kanalreinigung sowie des Winter- und Streudienstes. Außerdem ist der nicht definierte Begriff „schwer“ nicht hinreichend klar bestimmbar. Da darüber hinaus sowohl für sämtliche Omnibusse (vgl. § 47 Abs. (4a) Buchstabe c) Entwurf) Ausnahmen vorgesehen sind, als auch für die mitunter mehrere Jahrzehnte alten Feuerwehrfahrzeuge (§ 47 Abs. (4a) Buchstabe g) i.V.m. 35. BImSchV, Anhang 3, Nr. 7), sollen die Fuhrparks der Kommunen somit weitestgehend von Fahrverboten verschont bleiben. Für Fahrzeuge gewerblicher Betreiber, die exakt im gleichen Segment wie die Kommunen tätig sind, sollen diese Ausnahmen hingegen nicht gelten. Diese Ungleichbehandlung ist nicht hinnehmbar.

Oftmals stehen gewerbliche und kommunale Unternehmen in einem harten Wettbewerb, insbesondere im Bereich der Entsorgungswirtschaft. Gerade hier würde es zu einer Ungleichbehandlung zwischen gewerblichen und kommunalen Unternehmen kommen, nämlich, wenn ein auf einen kommunalen Betrieb zugelassenes Fahrzeug von Fahrverboten in den Innenstädten befreit wäre, während das gleiche, aber auf ein gewerbliches Unternehmen zugelassenes Fahrzeug von der Teilnahme am Verkehr ausgeschlossen wäre. Eine solche Wettbewerbsverzerrung ist für uns nicht nachvollziehbar.



Freistellung für Lieferfahrzeuge

Die in § 47 Abs. (4a) Buchstabe e) des Entwurfs vorgesehene Ausnahme für Handwerker- und Lieferfahrzeuge von 2,8 bis 7,5 t zGM mit entsprechend verbautem NOx-Minderungssystem greift zu kurz. Es ist zweifellos richtig, auch für diese Fahrzeuge Ausnahmen vorzusehen. Allerdings ist die Begrenzung auf 7,5 t zGM für uns nicht nachvollziehbar. Auch in der amtlichen Begründung ist hierzu keine Erklärung hinterlegt. Wir regen daher an, die Beschränkung auf 7,5 t zGM aufzuheben.

Freistellung für Versorgungs- und Entsorgungsfahrzeuge

Selbst die modernste und ökologischste Kommune ist sowohl auf ein funktionierendes System der Versorgung als auch der Entsorgung angewiesen. So muss jederzeit gewährleistet sein, dass beispielsweise die Tankstellen mit Kraftstoffen und Lebensmittelmärkte mit neuer Ware versorgt werden können, während andererseits, aus hygienischen Gründen, Abfälle zeitnah entsorgt werden müssen. Daher fordern wir die Freistellung für alle Fahrzeuge, die Versorgungs- und Entsorgungsdienstleistungen in den Innenstädten durchführen, da diese Tätigkeiten dem Wohl der Allgemeinheit dienen!

Problemfeld Bautätigkeit in Fahrverbotsgebieten

Es muss sichergestellt werden, dass laufende Bautätigkeiten – sowohl der öffentlichen Hand als auch durch Private – im Nachgang eines verhängten Fahrverbots auch weiterhin ungehindert durchgeführt werden können. Hierfür ist den im Rahmen der Bautätigkeit eingesetzten Nutzfahrzeugen ggf. eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen.

Anmerkungen zum Entwurf eines Neunten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes:

Die Möglichkeit des Bundes sicherzustellen, dass die Verkehrsüberwachungsbehörden für die fahrzeugindividuelle Einhaltung der Verkehrsbeschränkungen auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters zugreifen können, ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Damit wird eine besondere Kennzeichnung der Fahrzeuge obsolet.

Aus unserer Sicht sind allerdings folgende kritische Punkte in der Umsetzung zu beachten:

Datenschutzgrundverordnung und Vorratsdatenspeicherung

Grundsätzliche müssen die Vorgaben der Datenschutzgrundverordnung beachtet werden. Eine Vorratsdatenspeicherung ist zu vermeiden.

Gleichbehandlungsgrundsatz

Deutsche Transportunternehmen und gebietsfremde sind bei der Überwachung von Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverboten aufgrund immissionsschutzrechtlicher Vorschriften in gleicher Weise zu behandeln. Der vorgelegte Gesetzesentwurf beachtet das Diskriminierungsverbot nicht. Es muss gewährleistet sein, dass gebietsfremde Fahrzeuge ebenso sicher wie deutsche Fahrzeuge identifiziert und sanktioniert werden können. Dafür müssen die entsprechenden Datenverarbeitungs- und Datenübermittlungsvorschriften geschaffen werden, die es erlauben, dass ausländische



Fahrzeugzulassungsstellen ihre Daten zur Verfügung stellen. Darüber hinaus muss sichergestellt werden, dass fällige Bußgelder auch grenzüberschreitend vollstreckt werden und nicht einer etwaigen Bagatellgrenze unterfallen. Entsprechend § 87 b des Gesetzes über die internationale Rechtshilfe in Strafsachen (IRG) ist eine grenzüberschreitende Vollstreckung jedoch nur zulässig, wenn die verhängte Geldbuße mindestens 70 Euro beträgt.

Insbesondere der Europäische Halterdatenaustausch ist hier nicht zielführend. Im Rahmen des darin hinterlegten Cross Border Enforcement (CBE) ist ein Halterdatenaustausch bei – abschließend – acht als besonders gefährlich eingestuftem Verkehrsverstößen möglich. Verkehrsverbote und Verkehrsbeschränkungen im Zusammenhang mit dem vorgelegten Gesetzesentwurf sind darin nicht aufgeführt. Somit entsteht eine Regelungslücke für gebietsfremde Fahrzeuge.

Soweit verkehrsrechtliche Ausnahmebestimmungen (z.B. im Bereich Nutzfahrzeuge) bestehen, sollten diese beim Datenabgleich berücksichtigt werden. Ein entsprechender Verwaltungsaufwand sowohl für die Behörde als auch für den betroffenen Verkehrsteilnehmer entsteht. Dieser Aufwand sollte in der Gesetzesbegründung konkret aufgeführt werden.

Dierk Hochgesang
Geschäftsführer
Bundesverband
Möbelspedition
und Logistik (AMÖ) e.V.

Prof. Dr. Dirk Engelhardt
Hauptgeschäftsführer
Bundesverband
Güterkraftverkehr
Logistik und Entsorgung
(BGL) e.V.

RA Marten Bosselmann
Geschäftsführer
Bundesverband Paket &
Expresslogistik (BIEK) e. V.

Christian Labrot
Hauptgeschäftsführer
Bundesverband
Wirtschaft, Verkehr und
Logistik (BWVL) e.V.

Frank Huster
Hauptgeschäftsführer
Deutscher Speditions- und
Logistikverband e.V.(DSLVL)

