



ZDH
ZENTRALVERBAND DES
DEUTSCHEN HANDWERKS

Deutscher Bundestag

Ausschuss für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

Ausschussdrucksache

19(16)156-C

zur Anhörung am 30.01.2019

23.01.2019

Stellungnahme

Zum Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Berlin, im November 2018, aktualisiert im Januar 2019
Abteilung Wirtschaft, Energie und Umwelt

Im Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH) sind die 53 Handwerkskammern und 48 Fachverbände des Handwerks organisiert. Der ZDH vertritt damit die Interessen von rund einer Million Handwerksbetrieben in Deutschland mit über 5,5 Millionen Beschäftigten und 365.000 Auszubildenden.

Entwurf eines Dreizehnten Gesetzes zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Der ZDH hatte zum Referentenentwurf für ein 13. Gesetz zur Änderung des BImSchG des BMU (Stand 30. Oktober 2018) eine vorläufige Stellungnahme abgegeben, da vor dem Hintergrund der sehr kurzen Rückmeldefrist keine vollständige Einbeziehung der Handwerksorganisation möglich gewesen war, und konzentriert sich dabei vor allem auf Aspekte der sachgerechten Einbeziehung von Nutzfahrzeugen in die geplanten Regelungen. Diese Stellungnahme hat der ZDH im Folgenden in Hinblick auf den nun vorliegenden Beschlussentwurf (Bundesregierung vom 15.11.2018 gemäß Bundesratsdrucksache 575/18) aktualisiert.

Das deutsche Handwerk bekennt sich ausdrücklich zum Gesundheitsschutz sowie zum Ziel der weiteren Verbesserung der Luftqualität und setzt sich aktuell in den Städten und Regionen in Zusammenarbeit mit den regionalen Behörden und durch eigene Initiativen intensiv für weitere Schadstoffreduzierungen ein. Der ZDH erachtet begleitend zu diesen Maßnahmen vor Ort eine Präzisierung der Bestimmungen des Immissionsschutzrechtes (unter Berücksichtigung der Leitsätze der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018) als sinnvoll und dringend erforderlich. Klarstellungen sind insbesondere in Hinblick auf die Präzisierung der Voraussetzungen für den Erlass von Fahrverboten im Rahmen der Luftreinhaltepolitik und die Berücksichtigung von erfolgten Nachrüstungen

und neueren Fahrzeugmodellen bei Ausnahmen von Fahrverboten notwendig. Damit kann sowohl Städten und deren Bewohnern als auch den betroffenen Betrieben ein klarerer Rahmen und mehr Investitions- und Planungssicherheit gegeben werden. Dies ist unabdingbare Voraussetzung für die planmäßige Umsetzung von Luftreinhaltemaßnahmen und eine geordnete und beschleunigte Fuhrparkmodernisierung.

Bestimmung der Verhältnismäßigkeit

Von Seiten des Handwerks ist es nicht beabsichtigt und nicht möglich zu beurteilen, inwieweit der rechtliche Ansatz und die gewählte Methodik zur Ermittlung einer Schwelle der „regelmäßigen“ Verhältnismäßigkeit bzw. Unverhältnismäßigkeit von Fahrverboten zulässig und im Detail geeignet sind.

Grundsätzlich ist es aus Sicht des ZDH aber nachvollziehbar und zu unterstützen, dass angenommen wird, dass in den allermeisten Städten, in denen heute Grenzwertüberschreitungen in Bezug auf Stickstoffdioxid (NO₂) auftreten, bei intensiver Nutzung aller bereits jetzt bzw. in Kürze zur Verfügung stehenden Instrumente zur Schadstoffreduzierung eine zeitnahe Unterschreitung der Stickoxidgrenzwerte wahrscheinlich ist. Vor diesem Hintergrund ist es richtig, für Städte mit vergleichsweise geringen Überschreitungswerten Fahrverbote als unverhältnismäßig einzuschätzen, insbesondere in Hinblick auf die erheblichen Wirkungen auf Eigentumsrechte, die mit der – ökonomisch und ökologisch fragwürdigen - Entwertung teils relativ neuer Fahrzeugbestände verbunden wären. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass sowohl der Deutsche Städte- und Gemeindebund als auch der Bund der Deutschen Verwaltungsrichtern und Verwaltungsrichter eine grundsätzlich positive Einschätzung dieses Ansatzes abgegeben haben und keine Einschränkung der

Rechte der Kommunen oder sonstige grundsätzliche rechtliche Problemlagen sehen.

Die aktuell diskutierten Fahrverbote für Dieselmotoren bis hin zur Klasse Euro 5 (die bis September 2015 im Pkw-Bereich und im leichten Nutzfahrzeugbereich bei den Gruppen II und III der Klasse N1 bis September 2016 erst zugelassen wurden) führen zu erheblichen verfassungsrechtlichen Bedenken, die auch nicht vollständig durch temporäre Ausnahmen ausgeräumt werden können und bedürfen deshalb einer sehr sorgfältigen Abwägung der Verhältnismäßigkeit. Die Angaben zu den letzten Zulassungsdaten machen deutlich, dass es sich bei potenziell von Fahrverboten betroffenen Fahrzeugen nicht um „alte Dieselstinker“ handelt, deren Entwertung damit neben ökonomischen auch ökologische Fragestellungen in Hinblick auf Ressourcenverbrauch aufwirft. Dieselfahrzeuge wurden insbesondere im Handwerk bisher zudem weder genuin aus Gründen der Ersparnis von Betriebskosten erworben, noch liegen im Handwerk dem Erwerb von Dieselfahrzeugen irrationale Erwägungen zugrunde (die teils im Rahmen der SUV-Diskussion im Privatbereich angenommen werden): Erworben wurden Dieselfahrzeuge, weil sie für die notwendige anspruchsvolle Transportfähigkeit die technisch besten (und zumeist einzigen) Angebote waren. Im Bereich der Nutzfahrzeuge liegt der Dieselhandel im Handwerk deshalb bei über 90 %. Mittlerweile kommen immer mehr Diesel mit sehr guten Abgaseigenschaften sowie zunehmend für mehr Gewerke geeignete elektromobile Angebote in den Markt. Der Marktdurchdringungsprozess erfordert aber – sehr zum Bedauern des Handwerks – noch Zeit, um in allen Anwendungsbereichen und allen Gewerken realistische und vor allem perspektivisch zukunftssichere Umsteigemöglichkeiten zu gewährleisten. (Noch ist nicht einmal ein durchgängiges Angebot von Euro 6dTemp im leichten Nutzfahrzeugbereich gewährleistet.)

Die zurzeit geplanten Verbote sind nicht mit den bisherigen – für den Halter gleichfalls schmerzlichen – Fahrverboten im Zuge der Umweltzonen-debatte der Jahre 2006/2010 (mit Schwerpunkt Feinstaubreduzierung) zu vergleichen, da die betroffenen Fahrzeuge damals im Schnitt älter, ihr Anteil am Gesamtfuhrpark geringer war und zudem zeitnah technisch ausgereifte Filternachrüstsysteme zur Verfügung standen. (Erschwerend für die heutige Situation kommt hinzu, dass Unternehmen, die damals auf Anraten der Politik ihren Fuhrpark vorzeitig auf Euro 5 umstellten, nun bereits wieder von Verboten für ihre neuen Fahrzeuge - mit typischerweise geplanter langer Lebensdauer - bedroht wären.)

Ebenso wenig sind die in Deutschland diskutierten Fahrverbote mit aktuell vorgesehenen Fahreinschränkungen in europäischen Metropolen (Paris, Madrid, Brüssel) zu vergleichen, die zurzeit (Stand Jahreswechsel 2018/2019) gerade einmal das Eingriffsniveau der älteren deutschen Umweltzonen zum Zeitpunkt ca. 2010/12 erreichen (zumeist Ausschluss von Dieselfahrzeugen bis einschließlich Euro 3, bzw. Fahrzeugen mit Zulassung bis Anfang 2006).

Neben den erheblichen verfassungsrechtlichen Bedenken sind jedoch auch verkehrspolitische Erwägungen einzubeziehen. Der Erlass von Fahrverboten – bzw. deren Anordnung durch Gerichte – kann in seiner Konsequenz zum Abbruch von laufenden und nachhaltig angelegten (und kostenintensiven) Initiativen zur quellenübergreifenden Schadstoffreduzierung sowie zu einem Abflauen von Anstrengungen zu einer besseren Verkehrsorganisation in den Städten (ÖPNV-Ausbau, Digitalisierung und Elektrifizierung) führen. Bei konsequenter Umsetzung einer nachhaltig angelegten Luftreinhaltepolitik – wie sie hinsichtlich des Ausbaus von ÖPNV, Digitalisierung im Verkehr und Förderung des Radverkehrs in aktuellen Luftreinhalteplänen einiger Städte beispielhaft angelegt ist – wären mittel-

fristig sogar stärkere Unterschreitungen von Grenzwerten (nicht nur NO₂) zu erreichen als mit dem kurzfristigen Erlass von Fahrverboten für bestimmte Fahrzeugklassen. Auch vor diesem Hintergrund ist es erforderlich, vor dem Erlass von Fahrverboten eine intensive Prüfung der Verhältnismäßigkeit vorzunehmen.

Um die Intention und Ernsthaftigkeit der Gesetzesänderung zu unterstreichen und die Akzeptanz vor den Gerichten sicherzustellen, ist es unabdingbar, dass sehr schnell alle bundesrechtlich notwendigen Rahmenregelungen für Nachrüstmaßnahmen und deren Finanzierung festgelegt und anschließende Zulassungsverfahren beschleunigt durchgeführt werden. Andernfalls laufen alle Anstrengungen zur Vermeidung von Fahrverboten ins Leere. Das Handwerk wird sich – sobald verfügbar – nachdrücklich für eine schnelle Umsetzung von Nachrüstangeboten einsetzen. Die zum Jahreswechsel 2018/19 veröffentlichten Förderrichtlinien für Handwerker- und Lieferfahrzeuge werden vom ZDH ausdrücklich begrüßt. Das Handwerk bemüht sich aktuell intensiv, noch bestehende Unklarheiten in den Förderbedingungen abzarbeiten.

Keinesfalls sollte durch die Gesetzesänderung zudem der Eindruck vermittelt werden, dass Städte mit NO₂-Werten über 50 µg/m³ grundsätzlich Fahrverbote benötigen, um den Grenzwert von 40 µg NO₂/m³ zu unterschreiten. Je nach lokaler Situation kann dies ggf. auch in diesen Städten durch andere Maßnahmen erreicht werden.

Vor diesem Hintergrund regen wir an, den folgenden Satz in der Begründung auf Seite 6 zu streichen:

~~In Gebieten mit einer Stickstoffdioxidbelastung von über 50 Mikrogramm pro m³ im Jahresmittel werden häufig spezielle Anordnungen zur Beschränkung des Kraftfahrzeugverkehrs erforderlich sein,~~

~~um den Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid von 40 Mikrogramm pro m³ im Jahresmittel einzuhalten.~~

Von Fahrverboten grundsätzlich ausgenommenen Fahrzeuge (Euro 6 und VI) in den Punkten a) und f)

Der ZDH begrüßt, dass in Weiterentwicklung des Referentenentwurfs, wie vom Handwerk ange-regt, aus Gründen der Gleichbehandlung auch eine Befreiung von „Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro VI“ (schwere LKW gemäß EG 582/2011) vorgenommen wird. (Analog zur Ausnahme für „Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6“.)

Aus unserer Sicht nicht nachvollziehbar ist jedoch, warum einschränkend eine Möglichkeit geschaffen wird, „im Einzelfall“ dennoch (pauschale) Verbote für Euro VI vorzusehen.

Dies ist in mehrfacher Hinsicht problematisch:

- Zum einen wird diese Einschränkung erneut zur Verunsicherung der Gewerbetreibenden mit schwereren Fahrzeugen (im Handwerk vor allem der Baubereich) führen. Dies hat zur Folge, dass Fuhrparkerneuerungen unterbleiben und die Betriebe es vorziehen könnten, so lang als möglich ihre schweren Fahrzeuge der älteren Normen Euro III, IV und V weiter zu nutzen.
- Die Einschränkung ist nicht nachvollziehbar, da Euro VI tendenziell sogar eine bessere Reinigungsleistung erreicht als frühe Euro 6-Varianten im Pkw- und leichten Nutzfahrzeugbereich, da Lkw (ca. über 3,5 Tonnen) seit 2013 der Prüfung im Fahrbetrieb unterliegen.
- Eine erleichterte Verbotsmöglichkeit für Euro VI im Vergleich zu Euro 6 ist zudem aus Gründen der Versorgungssicherheit nicht vertretbar, da es im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge bei einem Verbot aller „Euro VI“ und damit de facto aller Dieselfahrzeuge

keine Alternativen für die Belieferung der Städte, Bauarbeiten und kommunale Dienstleistungen: 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 sehr langsam. (Laut KBA-Statistik gab es deutschlandweit Anfang 2018 nur 340 Elektrofahrzeuge mit Nutzlast über 2 Tonnen.)

Wir regen vor diesem Hintergrund die Streichung der Passage an. Sollten aus spezifischen örtlichen Gegebenheiten heraus einzelne Lkw-Durchfahrtsverbote erwogen werden, bietet das Straßenverkehrsrecht unabhängig von aktuellen Änderungen des BImSchG dazu die Möglichkeit.

Punkt b) Von Fahrverboten ausgenommene nachgerüstete Fahrzeuge

Im Änderungsentwurf wird auf einen Wert von 270 mg NO_x pro km verwiesen, den Fahrzeuge der Normen 4 und 5 im Realbetrieb (i.d.R. nach einer Hardwarenachrüstung mit einem SCR-System) erreichen müssen, um von Fahrverboten befreit zu werden. Dieser Wert entsteht durch die Bezugnahme auf den für Euro 5 (im damaligen Prüfzyklus NEFZ) für Pkw festgelegten Wert von 180 mg/km in Kombination mit einem anspruchsvollen Konformitätsfaktor von 1,5 für den „realen Straßenbetrieb“. (Ein Wert, wie er erst im Rahmen der neuen Euro 6d-Norm ab ca. 2020 angewendet wird.) Ohne diesen Wert im Einzelnen zu beurteilen, ist dieser Ansatz im Bereich der Bestandsnachrüstung im Grundsatz sinnvoll.

Zu berücksichtigen ist hinsichtlich dieser Grenze jedoch, dass die ebenfalls in der Norm 715/2007/EG einbegriffenen leichten Nutzfahrzeuge andere Basiswerte (im Prüfstand bei

NEFZ) für mg NO_x/km gemäß Anhang 1 Tabelle 1 aufgrund ihrer höheren Gesamtmasse erfüllen müssen: Nur die Klasse „N1 Gruppe I“ entspricht hinsichtlich des vorgesehen maximalen NO_x-Ausstoßes vollständig den Pkw (Klasse M) mit einem Prüfstandswert von 180 mg/km.

Für „N1 Gruppe II“ ist jedoch ein Wert von 235 mg/km NO_x und für „N1 Gruppe III“ und „N2“ jeweils 280 mg/km NO_x festgelegt. Diese Werte wären für eine analoge Befreiungsregelung jeweils mit dem Konformitätsfaktor 1,5 zu multiplizieren (Ergebnis: 352,5 bzw. 420 mg/km). Da die neue Nachrüstrichtlinie (für Nutzfahrzeuge zwischen 2,8 bis 3,5 Tonnen zGG) genau diese – gerade für das Handwerk enorm wichtigen – Fahrzeugtypen umfasst, wäre die Ergänzung dieser Zielwerte nach einer Nachrüstung im Sinne der Gleichberechtigung unbedingt geboten. Ansonsten wäre eine Nachrüstung, die die betreffenden Nutzfahrzeuge von Fahrverboten befreit, für diese Fahrzeugtypen unmöglich.

Der einfachste Weg, um auch leichte Nutzfahrzeuge bei entsprechender Abgasreinigungsnachrüstung in die Ausnahme einzubeziehen, wäre der Verweis auf die Basiswerte in Anhang 1 Tabelle 1 in Kombination mit dem Konformitätsfaktor 1,5. Alternativ könnten auch neben dem Wert von 270 mg/km auch die abweichenden Werte für die weiteren leichten Nutzfahrzeugklassen konkret genannt werden. (Siehe Vorschlag am Ende der Stellungnahme.)

In gleicher Weise müssten auch nachgerüstete schwere Nutzfahrzeuge (meist über 2,61 Tonnen Bezugsmasse bzw. 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht: der Großteil der Fahrzeuge der Klasse N2 und alle N3), die in die Norm für schwere Lkw und Busse (Euro IV und V, Richtlinie EG/96/1999) fallen, befreit werden. Hierzu müsste entweder der dort vorgegebene Grenzwert (2 g/kW für Euro V) ebenfalls mit dem Konformitätsfaktor kombiniert, oder auf den Zielwert

der Nachrüstrichtlinie des BMVI für schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge verwiesen werden.

Aktualisierung: Alternativ wäre eine Verweis auf die Erfüllung der Voraussetzungen der Ende 2018 veröffentlichten Nachrüstrichtlinien möglich, wenn dort die bisher vorgesehenen Einschränkungen hinsichtlich Gewicht und Region entfallen (siehe Punkt e).

Punkt e) Handwerker- und Lieferfahrzeuge

Im Beschlussentwurf, der dem Bundestag vorliegt, wurde im Gegensatz zum Referentenentwurf die Problematik der leichten und mittelschweren Nutzfahrzeuge insoweit aufgegriffen, dass in Punkt e) ausgeführt wird, dass auch Nutzfahrzeuge zwischen 2,8 bis 7,5 Tonnen befreit sind, wenn ihre Nachrüstung durch den Bund gefördert wurde bzw. wegen der Erfüllung der technischen und räumlichen Voraussetzungen der Förderrichtlinie für „Handwerker- und Lieferfahrzeuge“ hätte gefördert werden können. Da zur Förderrichtlinie zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Erfahrungen vorliegen, kann nicht abgeschätzt werden, ob der Punkt e) im Falle der oben vorgeschlagenen Anpassung von Punkt b) entbehrlich wäre. Wahrscheinlich ist aber, dass der neue Punkt e) – trotz gewisser Überschneidungen – eine sinnvolle Ergänzung darstellt, da er die Bewertung der Erfüllung der Voraussetzungen der Ausnahme mit dem Verweis auf die Nachrüstrichtlinie – und damit ohnehin schon vorliegende Unterlagen - vereinfacht. Zudem betrifft der Punkt e) auch mittelschwere Nutzfahrzeuge außerhalb des Geltungsbereiches der Norm EG/715/2007, die in Punkt b) bisher nicht erwähnt werden.

Durch die Formulierung von Punkt e) wären jedoch alle Nutzfahrzeuge, die nicht in den „räumlichen Anwendungsbereich der Förderung“ fallen, aber trotzdem auf eigene Kosten des

Halters nachgerüstet wurden und dabei alle technischen Anforderung der Richtlinie erfüllen, von der Möglichkeit der Ausnahme ausgeschlossen.

Warum ein nachgerüstetes Nutzfahrzeug (das der Halter ggf. aus freien Stücken und auf eigene Kosten technisch einwandfrei nachgerüstet hat) an der Einfahrt in eine Stadt (z.B. Berlin), von der der Betriebssitz mindestens zwei Landkreise entfernt ist (z.B. in der Uckermark, damit außerhalb der Förderrichtlinie), gehindert werden soll, bleibt unklar. Die Ungleichbehandlung zu einem baugleich nachgerüsteten Fahrzeug mit Standort in Berlin, das innerhalb von Berlin fahren dürfte oder einem aus Hamburg (das ebenfalls im Geltungsbereich der Richtlinie liegt) stammenden Nachrüstfahrzeug, dass sogar von weiter her nach Berlin einfahren könnte, ist sachlich nicht begründbar. Auch angesichts der mutmaßlich sehr geringen Fallzahl einer solchen Konstellation, sollte engagierten Fahrzeugbesitzern in anderen Regionen, die sogar ohne öffentliche Unterstützung nachrüsten, nicht noch zusätzliche Erschwernisse in den Weg gelegt werden. Ein immissionsschutzpolitischer Grund ist nicht erkennbar. Insbesondere könnten durch eine solche Einschränkung Probleme für kleine Nutzfahrzeughändler und -handwerker in ländlichen Regionen entstehen, die ggf. auf eigene Rechnung ihren schwer verkäuflichen Dieselbestand modern nachrüsten wollen, wenn sie potenziellen Käufern noch nicht einmal den Zugang zu Ballungsräumen garantieren könnten.

Zudem schlagen wir vor, die Gewichtsgrenze 2,8 bis 7,5 Tonnen im Gesetzestext grundsätzlich zu streichen: U.E. ist es ohnehin notwendig, auch für sehr leichte (unter 2,8 Tonnen) und schwere Nutzfahrzeuge (über 7,5 Tonnen) eine Nachrüstungsoption anzubieten. Das Handwerk setzt sich für eine dementsprechende Nachbesserung der Richtlinien ein. Eine Fixierung der Tonnagen

im Gesetzestext würde eine spätere Anpassung der Richtlinien jedoch unnötig erschweren.

Hinweis zum Prüfverfahren:

Der ZDH regt an, für die Anerkennung nachgerüsteter Euro-4- und Euro-5-Fahrzeuge eine vereinfachte Prüfsystematik vorzusehen, um eine schnelle Umsetzung von Nachrüstungen durch sehr aufwändige Prüfverfahren (insbesondere für Typenvarianten) nicht unnötig zu behindern. Bisher ist noch nicht eindeutig erkennbar, ob der vorliegende Entwurf dazu praxisgerechte Möglichkeiten bietet.

Exkurs: Relevante Messstationen:

Wir regen zudem an klarzustellen, dass als Messwerte im Sinne des § 47 (ebenso wie des § 48a BImSchG i.V. mit 39. BImSchV) nur Ergebnisse des Vorjahres von ortsfesten Messstationen (kontinuierlich messende „Probenahmestellen“) gelten können, die alle Anforderungen der 39. BImSchV sowie ihrer Anlagen (insbesondere 1, 3 und 6) erfüllen. In letzter Zeit werden zunehmend weitere Messwerte von orientierenden Messungen und Ergebnisse von Modulationen in die politische Debatte, aber auch in gerichtliche Entscheidungsprozesse eingebracht und teils mit den ortsfesten Probenahmestellen gleichgesetzt, was unter Würdigung der deutschen Vorgaben, aber auch des EU-Rechtes (EU-Richtlinie 2008/50/EG) nicht statthaft ist.

Die 39. BImSchV führt eindeutig aus, dass zur „Beurteilung der Luftqualität ortsfeste Messungen durchzuführen“ sind und legt in den Anlagen dazu genaue Kriterien fest. (Siehe § 13 Abs. 2 für die Beurteilung der Qualität sowie § 21 zur Bestimmung von Grenzwertüberschreitungen der 39. BImSchV). Andere „orientierende“ Messungen und Modulationen können durchgeführt werden, „um angemessene Informationen über die räumliche Verteilung der Luftqualität zu er-

halten“ (§ 13). Diese Messungen und Berechnungen haben gemäß Immissionsschutzrecht ihre Berechtigung, nur sind sie den auf den Vorgaben des EU-Rechts fußenden ortsfesten und kontinuierlich messenden Probenahmestellen nicht gleichzustellen, insbesondere nicht bei Entscheidungen über Fahrverbote. Im § 21, der die Kontrolle der Einhaltung der Grenzwerte regelt, wird ausdrücklich nur auf ortsfeste Probenahmestellen nach Anlage 3 Bezug genommen. Diese Probenahmestellen müssen zudem gemäß geltender Referenzmethode (Chemilumineszenz) arbeiten (Anlage 6). Wenn eine andere Methode (wie z.B. Passivsammler) gewählt wird, muss vorab auf Basis des europäischen Rechts (insbesondere des von der Kommission vorgelegten Leitfadens) ein Äquivalenznachweis erstellt werden, wie es der § 16 (2) 39. BImSchV vorschreibt. Ein deutschlandweit gültiger Äquivalenznachweis gemäß EU-Leitfaden für die NO₂-Messung liegt u.E. nicht vor.

Wir erachten es als sinnvoll, wenn der Gesetzgeber hier nochmals eine eindeutige Klarstellung vornimmt, um für die betroffenen Städte die Planungssicherheit zu erhöhen.

Das Handwerk beteiligt sich nicht an der Diskussion über die Sinnhaftigkeit der geltenden EU-Grenzwerte. Wir argumentieren auf Basis der EU-rechtlichen Vorgaben. Der ZDH legt aber Wert darauf, dass neben den geltenden Grenzwerten innerhalb des vorgeschriebenen konsistenten Messkonzeptes selbstverständlich auch alle anderen Vorgaben in Bezug auf die großräumige und kleinräumige Positionierung der Messpunkte und in Hinblick auf das Messverfahren gemäß Referenzmethode strikt und einheitlich gehandhabt werden.

Vorschlag zu Änderungen des § 47 BImSchG
(Zusammenfassung):

„(4a) Verbote des Kraftfahrzeugverkehrs für Kraftfahrzeuge ~~mit Selbstzündungsmotor~~ kommen wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid in der Regel nur in Gebieten in Betracht, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel des Vorjahres, der durch ortsfeste Probenahmestellen gemäß den Vorgaben der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes unter besonderer Berücksichtigung der Anlagen 3 und 6 ermittelt wurde, überschritten worden ist. Folgende Kraftfahrzeuge sind von Verkehrsverboten ausgenommen:

- a) Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6,
- b) Kraftfahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 und 5, sofern diese im praktischen Fahrbetrieb in entsprechender Anwendung des Artikels 2 Nummer 41 in Verbindung mit Anhang IIIa der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1), die zuletzt durch die Verordnung (EU) 2017/1221 (ABl. L 174 vom 7.7.2017, S. 3) geändert worden ist, weniger als 270 Milligramm Stickstoffoxide pro Kilometer ausstoßen, soweit es sich um Fahrzeuge der Klassen M und N1 Gruppe 1 handelt. Fahrzeuge der Klasse N1 Gruppe 2, die weniger als 352,5 mg Stickstoffoxide pro km und Fahrzeuge der Klasse N1 Gruppe 3 und der Klasse N2, die weniger als 420 mg Stickstoffoxide pro km ausstoßen, sind ebenfalls von Verkehrsbeschränkungen und –verboten ausgenommen.
- c) Kraftomnibusse mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für ein Stickstoffoxid-Minderungssystem mit erhöhter Minderungsleistung, sofern die Nachrüstung finanziell aus einem öffentlichen Titel des Bundes gefördert worden ist, oder die die technischen Anforderungen erfüllen, die für diese Förderung erforderlich gewesen wären,

tion, sofern die Nachrüstung finanziell aus einem öffentlichen Titel des Bundes gefördert worden ist, oder die die technischen Anforderungen erfüllen, die für diese Förderung erforderlich gewesen wären,

d) schwere Kommunalfahrzeuge mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für ein Stickstoffoxid-Minderungssystem mit erhöhter Minderungsleistung, sofern die Nachrüstung finanziell aus einem öffentlichen Titel des Bundes gefördert worden ist, oder die die technischen Anforderungen erfüllen, die für diese Förderung erforderlich gewesen wären;

e) Handwerker- und Lieferfahrzeuge zwischen ~~2,8 und 7,5 Tonnen~~ mit einer Allgemeinen Betriebserlaubnis für ein Stickstoffoxid-Minderungssystem mit erhöhter Minderungsleistung, sofern die Nachrüstung finanziell aus einem öffentlichen Titel des Bundes gefördert worden ist, oder ~~die in den räumlichen Anwendungsbereich für diese Förderung fallen und~~ die technischen Anforderungen erfüllen, die für diese Förderung erforderlich gewesen wären,

f) Kraftfahrzeuge der Schadstoffklasse Euro VI und

g) Kraftfahrzeuge im Sinne von Anhang 3 Nummer 5, 6 und 7 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung vom 10. Oktober 2006 (BGBl. I S. 2218), die zuletzt durch Artikel 85 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) geändert worden ist.

~~Im Einzelfall kann der Luftreinhalteplan im Fall des Satzes 2 Buchstabe f auch für diese Kraftfahrzeuge ein Verbot des Kraftfahrzeugverkehrs vorsehen, wenn die schnellstmögliche Einhaltung des Immissionsgrenzwerts für Stickstoffdioxid anderenfalls nicht sichergestellt werden kann.~~ Die Vorschriften zu ergänzenden technischen Regelungen, insbesondere zu Nachrüstmaßnahmen bei Kraftfahrzeugen, im Straßenverkehrsgesetz und in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung bleiben unberührt.