

Stellungnahme zu diskutierten Maßnahmen zur Einhaltung der Stickoxid-Emissionsgrenzwerte in Innenstädten und Ballungsräumen

Der Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer e.V. (bdo) ist der Spitzenverband der privaten Omnibusbranche in der Bundesrepublik Deutschland. Er vertritt auf Bundesebene und im internationalen Bereich die gewerbepolitischen und fachlichen Interessen von rund 3.000 Busunternehmen, die sich im Öffentlichen Personennahverkehr, in der Bustouristik und im Busfernlinienverkehr engagieren und unter dem Dach des bdo zusammengeschlossen haben.

Der Bus gehört in die Innenstädte und Ballungsräume!

A. Ausgangssituation

In einigen deutschen Städten und Ballungsräumen werden die Emissions-Grenzwerte zeitweise überschritten. Besonderes Augenmerk gilt dabei derzeit den Stickoxidemissionen (NO_x).

In dem Bestreben, wirksame Maßnahmen zur Einhaltung der Grenzwerte ergreifen zu können, werden unterschiedliche Ansätze diskutiert. Dem Straßenverkehr wird dabei eine besondere Bedeutung beigemessen.

Politik und Gesellschaft stehen somit vor der Herausforderung, Ziele der Luftreinhaltung mit der Gewährleistung der Mobilität der Menschen in Einklang zu bringen.

Zu den aktuellen Vorschlägen gehört auch die Einführung einer sogenannten blauen Plakette, die nur bestimmten Fahrzeugen die Einfahrt in ausgewiesene Innenstadtgebiete (diese dürften sich im Wesentlichen an den bestehenden Umweltzonen orientieren) erlauben soll.

Die Umweltminister aus Bund und Ländern haben sich in einer Sonder-Umweltministerkonferenz Anfang April 2016 einstimmig für eine Fortschreibung der 35. Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV, „Kennzeichnungsverordnung“) ausgesprochen, wonach nur noch Dieselfahrzeugen mit geringen Stickoxidemissionen (NO_x) die Einfahrt in ausgewiesene Zonen gestattet werden soll.

Genauere Umsetzungspläne lagen zu diesem Zeitpunkt dem Vernehmen nach im Bundesumweltministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) bereits vor. Nach diesen sollte die Vergabe der blauen Plakette davon abhängig gemacht werden, ob ein Fahrzeug den Euro-VI-Emissionsstandard erfüllt.

Derzeit gibt es in Deutschland über 50 Umweltzonen, die seit 2008 nach und nach eingerichtet wurden.



Nach einer Umfrage des bdo zum aktuellen Fahrzeugbestand des privaten Busgewerbes dürften 81 % der Busse nicht in solche Umweltzonen einfahren, die eine an den Euro-VI-Emissionsstandard geknüpfte blaue Plakette voraussetzen.

Unseren Umfrageergebnissen nach (siehe Grafik unten) liegt der Anteil an Euro-VI-Fahrzeugen im Gesamtfahrzeugbestand der privaten Busunternehmen bereits bei 19% und damit überdurchschnittlich hoch. Allerdings würden nur diese nach den in der ersten Jahreshälfte dieses Jahres ins Spiel gebrachten Planungen eine blaue Plakette erhalten.

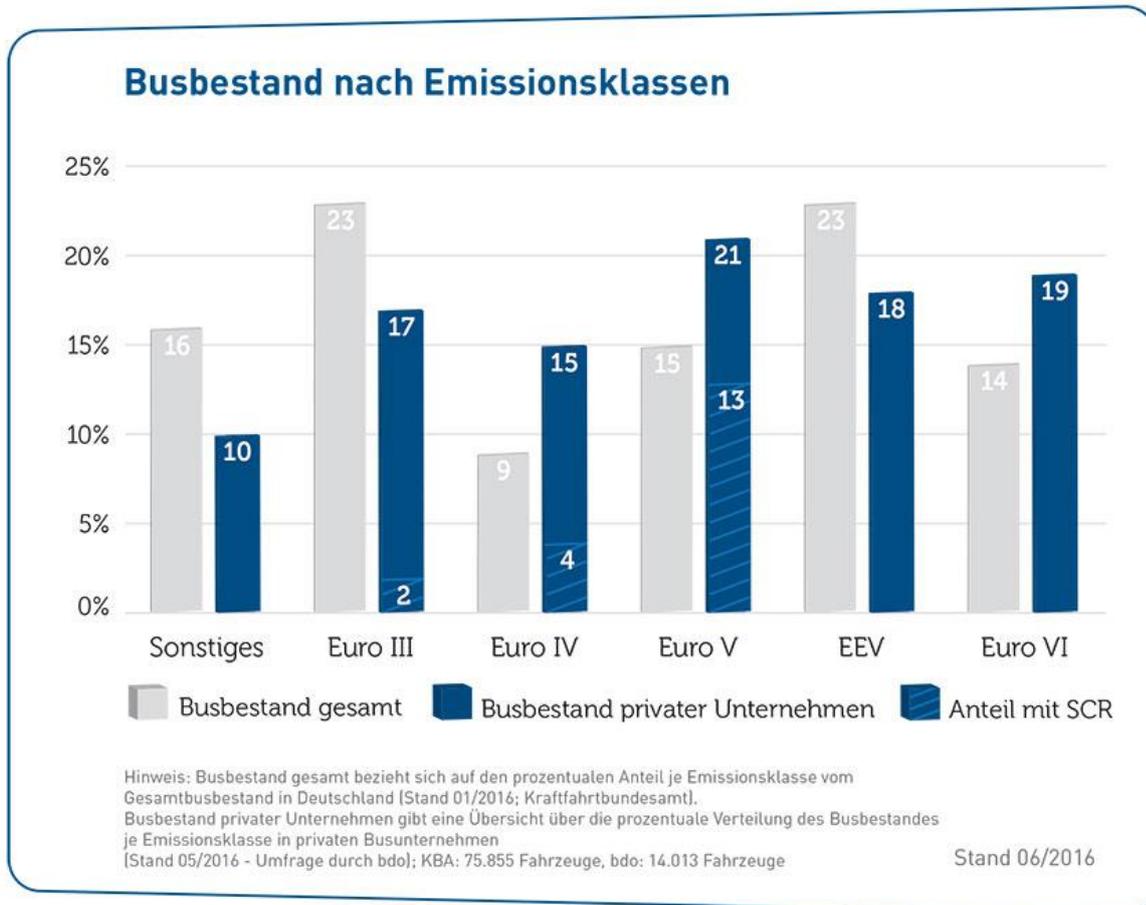
Dabei ist zu beachten, dass es sich bei dem Euro VI-Standard um eine relativ neue Technologie handelt, die erst im Jahr 2014 für neu zugelassene Fahrzeuge verpflichtend wurde. Dennoch hat das private Busgewerbe bereits rund 1,5 Milliarden EUR in Euro VI-Technologie investiert.

Die Emissionsstufe Euro V wurde noch im Jahr 2013 auf dem Markt als neuester Stand der Technik angeboten. Fahrzeuge wurden dementsprechend produziert und ausgeliefert.

In Anbetracht der Abschreibungsfristen von 8 bis 10 Jahren im ÖPNV, 4 bis 6 Jahren im Reiseverkehr und 3 bis 4 Jahren im Fernlinienverkehr erscheint es somit nicht verwunderlich, dass die Gruppe der Euro-V-Fahrzeuge mit 21% den größten Anteil des gegenwärtigen Fahrzeugbestandes bei den privaten Busunternehmern ausmacht.

Über die reine Anschaffung von Bussen nach dem jeweils aktuellen Euro-Standard hinaus haben die Busunternehmer erhebliche Investitionen in die Nachrüstung teurer SCR-Technologie (Selective Catalytic Reduction) zur Stickoxid-Reduzierung getätigt. Rund 62 % der Euro-V-Busse verfügen über diese Abgasnachbehandlung mit dem Zusatzstoff AdBlue. Auch mit nachgerüsteten SCR-Katalysatoren sind deutliche Reduzierungen der Emissionswerte bewirkt worden.

In Kauf und Nachrüstung von Euro-V-Bussen sind so ebenfalls mehrere Milliarden EUR geflossen.



Nachdem die Pläne zur blauen Plakette in der Öffentlichkeit wegen der zu erwartenden weitreichenden Konsequenzen große Aufmerksamkeit hervorriefen, stellte das Bundesumweltministerium die Pläne zur Einführung einer blauen Plakette im August 2016 zunächst zurück. Die Verkehrsministerkonferenz hat nun die Möglichkeit, eigene Vorschläge zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte zu erarbeiten.

Die Verkehrsministerkonferenz wird darüber bei der Sitzung am 6. und 7. Oktober 2016 beraten.

B. Position des bdo

Der Bus – ob im ÖPNV-, Fernlinien- oder Gelegenheitsverkehr – gehört in die Innenstädte und Ballungsräume!

Die Einführung einer blauen Plakette darf dem im Ergebnis nicht entgegenstehen. Sofern Busse nicht ohnehin generell von den möglichen Regelungen zur Einführung



einer blauen Plakette ausgenommen werden sollen, gibt es diverse Gesichtspunkte, die für eine Gewährleistung von Busverkehren bei allgemeiner Einführung einer blauen Plakette zwingend zu berücksichtigen sind.

Eine Fokussierung zunächst auf Busse bei der Schaffung zufahrtsbeschränkender Regelungen wie beispielsweise der blauen Plakette, wie vereinzelt angeregt, geht unseres Erachtens in die völlig falsche Richtung und ist daher entschieden abzulehnen. Eine derartige Vorgehensweise halten wir schon vom Ansatz her für falsch und im Ergebnis für kontraproduktiv.

Der bdo fordert:

- **Busse von beabsichtigten Regelungen für Dieselfahrverbote (beispielsweise durch Fortschreibung der Kennzeichnungsverordnung) generell auszunehmen, mindestens jedoch angemessene Übergangsfristen, die sich zumindest an den steuergesetzlichen Abschreibungsfristen für Busse orientieren, verbindlich festzulegen. Wir erachten dabei eine Übergangsfrist bis zum Jahr 2022 für sachgerecht.**
- **Kurzfristig muss auch neuere Technik, wie die Verwendung von SCR-Technologie mit dem Zusatzstoff AdBlue, bei den Einfahrtsregelungen berücksichtigt werden.**

Auch wenn mit der Verschärfung der Umweltzonenregelungen durch die Einführung einer blauen Plakette eine Modernisierung des Fahrzeugbestandes befördert werden soll, soll handelt es sich doch bezüglich des bestehenden Bestandes an Fahrzeugen schlichtweg um ein Einfahrtsverbot. Dies kommt einer „kalten Enteignung“ von Busunternehmen gleich, da diese ihre Fahrzeuge, die nicht länger zur Einfahrt berechtigt wären, nur noch zu erheblichen Wertverlusten veräußern könnten - wenn überhaupt.

Die kurzfristige Modernisierung einer ganzen Busflotte durch Anschaffung von Euro VI-Fahrzeugen bzw. ganzen Euro VI-Fuhrparks quasi „über Nacht“, völlig losgelöst von einer unternehmerischen Planung anhand von Abschreibungsfristen, ist von keinem privaten Busunternehmen finanziell zu stemmen. Dies zu fordern würde viele private Busunternehmen in ihrer Existenz gefährdenden.

Es liegt auf der Hand, dass der Kauf eines neuen Busses in der Regel die größte Investition eines Busunternehmers darstellt. Für einen ÖPNV-Bus kann eine Preisspanne von circa 180.000 bis 230.000 EUR veranschlagt werden, für Reisebusse etwa 250.000 bis 480.000 EUR.

Bis heute hat das Busgewerbe über die verschiedenen Euro-Stufen fortwährende Anstrengungen zur stetigen Verbesserung der Emissionswerte unternommen (s.o.). Mit

anderen Worten: Die Busbranche hat beim Thema Emissionsreduzierung insbesondere in den vergangenen Jahren geliefert.

Die Verteilung des Busbestandes auf die bisherigen Euro-Stufen bis einschließlich Euro-VI zeigt, dass das System der Euro-Stufen funktioniert hat. Die Unternehmer investieren in regelmäßigen Abständen unter Einbeziehung der Abschreibungsfristen in neue, noch umweltfreundlichere Technik. Somit werden die Busse in regelmäßigen Abständen ersetzt.



Diese Investitionen und dieses Engagement für die Allgemeinheit müssen nach Auffassung des bdo bei der Vergabe einer blauen Plakette angemessen berücksichtigt werden.

Für Unternehmer kaum planbare Veränderungen durch die kurzfristige Einführung einer blauen Plakette, die streng an den Euro VI-Standard anknüpft, würden dieses System hingegen empfindlich aus dem Rhythmus bringen.

Mit einem Festhalten an der starren Verknüpfung der Vergabe einer blauen Plakette an den Euro VI-Emissionsstandard würde neuere Technik bestraft. Speziell die Investitionen in kostspielige SCR-Technologie würden nachträglich und für den betriebswirtschaftlich kalkulierenden Unternehmer unvorhersehbar entwertet. Noch nicht abgeschriebene Fahrzeuge ohne Euro VI-Einstufung würden schlagartig geradezu wertlos, denn der Wiederverkaufswert für Fahrzeuge ohne eine Chance auf Einfahrtsberechtigung für Innenstädte würde dramatisch absinken.

Wer die Einfahrt von Bussen des existierenden Fahrzeugbestandes erschwert, kann diese Art der Verkehrs- bzw. Umweltpolitik nicht als fortschrittlich oder zukunftsweisend bezeichnen.

Eine wirkungsvolle und nachhaltige Minderung der Emissionen kann nur durch eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs erreicht werden. Dies hat zwingend zur Folge, dass der öffentliche Personenverkehr die Mobilität der Menschen gewährleisten muss. Diese Aufgabe ist jedoch nur zu bewältigen, wenn die verschiedenen Module der öffentlichen Personenbeförderung intelligent zusammenwirken. Der Bus ist dabei ein nicht wegzudenkender Teil der Personenbeförderungskette. Er ist Teil der Lösung für die Herausforderungen des Klimaschutzes, nicht Teil des Problems. Sein Zugang in Städte und Ballungsgebiete muss im Interesse der Allgemeinheit weiterhin uneingeschränkt gewährleistet bleiben.

Aus den aufgezählten Gründen sollten Busse für den Fall der Einführung einer blauen Plakette aus deren Anwendungsbereich gänzlich ausgenommen werden.

Anderenfalls plädiert **der bdo dringend dafür, bei der Vergabe der blauen Plakette auch vorhandene SCR-Technologie in Bussen der Vorgänger-Euronorm-Stufen zu Euro-VI zu berücksichtigen.** Auch diese Busse müssen die Chance erhalten, eine blaue Plakette zu erhalten.



C. Fazit

Die Verbesserung der Luftqualität stellt eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe dar. Private Busunternehmen dürfen mit den damit zusammenhängenden Herausforderungen nicht allein gelassen werden. Insbesondere müssen angemessene Übergangszeiträume einkalkuliert werden, welche sich an den betriebswirtschaftlichen Abschreibungszeiträumen orientieren.

Der bdo plädiert dafür, alle Lösungsansätze in die Diskussionen zur Verbesserung der Luftqualität einzubeziehen.

Wir sehen beispielsweise noch erhebliche Potentiale in einer intelligenteren Verkehrslenkung zur Verbesserung des Verkehrsflusses („Grüne Welle“) und einer Optimierung der Baustellenkoordination in den Städten.

Im Bereich der Fahrzeugtechnik halten wir die Fokussierung auf einzelne alternative Antriebstechnologien nicht für zielführend. Nach unserer Auffassung verspricht die Kombination verschiedener Ansätze den größten Erfolg. Die Weiterentwicklung des Diesels, auch für Hybridkonzepte sollte dabei ebenso im Auge behalten und berücksichtigt werden wie der Leichtbau und die Möglichkeiten von Erdgas und Biofuels. All diese Ansätze sollten gleichermaßen unterstützt werden.

Für Busse muss unabhängig von einer Einstufung nach Euro-VI die Einfahrt in Städte und Ballungsräume sichergestellt sein.

bdo, 30. September 2016/ TK