



Positionspapier

der Vereinigung zur Förderung des deutschen Brandschutzes

Dieserverbot – Kraftfahrzeuge bei Sicherheitsbehörden und –organisationen – erforderliche Ausnahmen für Fahrbeschränkungen



21. Dezember 2018

Vereinigung zur Förderung des deutschen Brandschutzes
Geschäftsstelle
Postfach 4967
48028 Münster

Präsident Dirk Aschenbrenner
Vizepräsidentin Dr. Anja Hofmann-Böllinghaus
geschaeftsstelle@vfdb.de

Sicherheitsbehörden und -organisationen und Umweltschutz

Die Feuerwehren – und auch alle anderen in der Gefahrenabwehr tätigen Organisationen – sind mit ihrer Tradition und in ihrem täglichen Handeln von jeher dem Umweltschutz verpflichtet.

Das liegt nicht nur in ihren Aufgaben und den daraus folgenden Tätigkeiten, sondern auch im schonenden Umgang mit Ressourcen. Die Fahrzeuge werden über Jahrzehnte genutzt. Gebäude werden für ein halbes Jahrhundert geplant, aber oft über mehr als ein Jahrhundert verwendet. Allein das verringert durch die lange Nutzungszeit den Verbrauch von Ressourcen erheblich.

Eine schnelle Anpassung an neue Standards ist daher oft nur langsam und mit sehr hohem Aufwand darstellbar, wenn es überhaupt technisch möglich ist. Die öffentliche Hand muss dann dazu finanziell auch in der Lage sein.

Feuerwehren waren und sind Wegbereiter in modernen Antrieben – sind aber an Zwänge und Herausforderungen im Einsatzdienst gebunden.

Bedürfnisse der Sicherheitsbehörden und -organisationen auf dem Fahrzeugmarkt

Neue Umweltstandards bei Fahrzeugen richten sich an den Massenmarkt. Für den produzieren auch die Hersteller der Fahrgestelle. Die Einsatzfahrzeuge stellen mit ihren Aufbauten in Deutschland nur sehr seltene Nischenprodukte dar und verwenden fast ausschließlich Serienfahrgestelle. Fahrgestellsonderentwicklungen sind unter den heutigen Anforderungen an Genehmigungsverfahren für den BOS-Markt mit ganz wenigen Sonderanwendungen z.B. für Flughafensonderlöschfahrzeuge kaum mehr darstellbar.

Während ein LKW im Durchschnittsbetrieb der Speditionen in wenigen Jahren mehrere hunderttausend Kilometer an Fahrleistungen erbringt, dann nach Afrika, Asien oder in den weiteren Osten verkauft wird, haben die weitaus meisten Einsatzfahrzeuge in der flächendeckenden Gefahrenabwehr – insbesondere auch im Katastrophen- und Zivilschutz - deutlich geringere Fahrleistungen, dafür aber je nach Aufgabe auch Motorbetrieb unter Teil- bis Vollast im Stand. Dieser Betriebszustand hat mit denen im Fern- oder Verteilerverkehr so gut wie nichts gemeinsam.

Für die nächsten Jahre ist zu prüfen und wissenschaftlich zu untersuchen, wie künftig Fahrzeuge noch wie bisher über 15 – 25 Jahre genutzt werden können, ohne vorzeitig ersetzt werden zu müssen, weil z.B. die im Zuge der Verbrauchsoptimierung immer weiter leistungsverdichteten Motoren die Verwendung im harten Einsatzbetrieb so lange nicht mehr mitmachen.

Notwendige Ausnahmen für die BOS für Fahrverbote durch Umweltzonen für Verbrennungsmotoren bestimmter Bauart bzw. Schadstoffklassen

Diese Thematik ergibt sich ebenfalls im Zuge der Umweltdiskussion der KFZ. Es ergeben immer mehr Urteile, die früher oder später – ohne Gegenmaßnahmen der Politik – zwangsläufig in Fahrverboten enden müssen. So sind z.B. seit 31.05.2018 in Hamburg

bereits auf zwei kleineren Straßenabschnitten Dieselfahrverbote bis inkl. Euro V verhängt. 2019 sollen nach bereits ergangenen Urteilen bzw. politischen Beschlüssen weitere Fahrverbote u.a. in Stuttgart, Berlin und Köln eingesetzt werden.

Mittelfristig ist zu befürchten, dass Fahrverbote auf Fahrzeuge bis inkl. Euro 6c ausgeweitet werden, vgl. <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/diesel-fahrverbote-berlin-sperrt-womoeglich-euro-6-autos-aus-a-1232211.html> – und auch Benzinmotoren davon betroffen sein können. Nach dem letzten Urteil des europäischen Gerichtshofes von Mitte Dezember 2018 kann das sogar für einige Fahrzeuge nach Euro 6d noch kommen.

Ehemalige Einsatzfahrzeuge mit einer historischen Verwendung, aber keiner weiterbestehenden Zulassung als Sonder-KFZ Feuerwehr etc. auf einen entsprechend berechtigten Besitzer, dürfen ohne regionale Ausnahmen (z.B. für Museen, Privatsammler etc.) in Gebieten mit Fahrverboten nach derzeitiger Rechtsauffassung grundsätzlich nicht mehr bewegt werden, weil

- sich die Fahrverbote bisher nur nach Schadstoffklassen orientieren,
- etwaige Ausnahmen sich nur auf die (aktiven) Einsatzfahrzeuge beziehen und
- bisher keine allgemeinen Ausnahmen für Fahrzeuge mit „H-Kennzeichen“ erlassen sind.

Auch die Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) sind hiervon in vielen Teilbereichen betroffen. Dies liegt daran, dass aufgrund der langen Nutzungsdauern der weitaus größte Teil der Fahrzeugflotte bei den LKW, die dazu noch den weitaus größten Anteil am Fuhrpark der Einsatzorganisationen stellen, nicht dem Standard Euro VI entsprechen. Selbst Fahrzeuge in Euro III oder weniger werden noch zahlreich im Einsatzdienst vor allem zum Katastrophenschutz eingesetzt.

Neben den Problemen mit den organisationseigenen Fahrzeugen kann es aber auch für Einsatzstrukturen, die in Deutschland alle auf die Mobilität der ehrenamtlichen Helfer setzen, zu Problemen kommen. So bestimmen die rund 1,7 Mio. ehrenamtlich tätigen Helferinnen und Helfer in Deutschland (Quelle: BMI) maßgeblich die Leistungsfähigkeit unserer Organisationen der nichtpolizeilichen Gefahrenabwehr (Feuerwehren, THW, Hilfsorganisationen). Für viele der Mitglieder gerade in Sondereinheiten des Katastrophenschutzes, der besonderen Gefahrenabwehr (Wasser- oder Berg- bzw. Höhlenrettung), Fachberater uvm. ist dabei die Mobilität auch mit ihren privaten PKW über bzw. durch mehrere Gemeindegrenzen hinaus notwendig, um sowohl die Einsatzbereitschaft zu erhalten, wie auch Einsätze durchführen zu können.

Geht man von den publizierten statistischen Pkw-Daten aus, fahren mindestens 40 % davon einen Diesel-PKW, weil im ländlichen Raum oder im Umfeld von Städten ein höherer Anteil an Diesel-PKW zugelassen ist und wird, als in den (Innen-)Städten selbst. Das betrifft dann daraus geschätzt ca. 800.000 der ehrenamtlich in der Gefahrenabwehr tätigen Einsatzkräfte mit einem Diesel-Pkw. Mit diesem Fahrzeug erreichen sie bisher im Alarmfall ihre Gerätehäuser, Wachen usw. Im Gegensatz zu planbaren Fahrten zu einer Arbeitsstelle oder zum Einkaufen sind die Alarmierungen nicht planbar. Das KFZ ist für die Anfahrt zum Einsatz nicht durch ÖPNV oder nur sehr selten durch das Fahrrad zu ersetzen. Die aktuelle politische Diskussion zum Umgang mit Fahrzeugen berücksichtigt dies nicht. Die betroffenen ehrenamtlich tätigen Einsatzkräfte können – oder wollen – ihre Funktionen möglicherweise in der Zukunft nicht mehr erfüllen, falls sie zur Immobilität (Fahrverbote, Fahrzeugstilllegung etc.) gezwungen werden.

Während die Politik anscheinend die Nachrüstung oder den Ersatz kommunaler Fahrzeuge, des ÖPNV, oder Ausnahmeregelungen bei Handwerkern und Lieferanten erwägt, sind bislang keine angemessenen Lösungsansätze bezüglich des o.g. Kollektivs der Ehrenamtler vernehmbar.

Ohne allgemeingesetzliche Regelung sind daher schnellstmöglich und rechtzeitig regionale Ausnahmegenehmigungen notwendig, wo immer Fahrverbote verhängt werden – oder dies zu befürchten ist. Ausnahmen können z.B. auf den allgemeinen Ausnahmen im Rahmen der 35. BImSchV, dort Anhang 3 basieren. Dieser hat allerdings einige Regelungslücken – ursächlich im Wortlaut des § 35 StVO - v.a. für den Rettungsdienst und für die bisher gar nicht berücksichtigten zahlreichen ehrenamtlichen Einsatzkräfte. Außerdem dürfen nach Ansicht des wissenschaftlichen Dienstes des Bundestags „Dieselfahrverbote“ o.ä. nur auf Basis von § 45 StVO erlassen werden. Dann gelten die Ausnahmen des BImSchG nicht ohne weiteres!

Daher wird als Text für die Ausnahmen, die ohne allgemeingesetzliche Regelungen jeweils einzeln von den regional zuständigen Behörden zu erlassen sein werden, folgendes vorgeschlagen:

Folgende Kraftfahrzeuge sind von umweltbedingten Fahrverboten allgemein ausgenommen:

1. mobile Maschinen und Geräte,
2. Arbeitsmaschinen,
3. land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen,
4. zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge,
5. Kranken-, Rettungs- und Notarztwagen/-einsatzfahrzeuge, andere Einsatzfahrzeuge der Hilfsorganisationen sowie Arztwagen mit entsprechender Kennzeichnung „Arzt Notfalleinsatz“ (gemäß § 52 Abs. 6 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung),
6. Kraftfahrzeuge, mit denen Personen fahren oder gefahren werden, die außergewöhnlich gehbehindert, hilflos oder blind sind und dies durch die nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 der Schwerbehindertenausweisverordnung im Schwerbehindertenausweis eingetragenen Merkzeichen „aG“, „H“ oder „Bl“ nachweisen,
7. Fahrzeuge, die für den Betrieb der Organisation notwendig sind bzw. für die im Einsatz Sonderrechte nach § 35 der Straßenverkehrs-Ordnung in Anspruch genommen werden können, jederzeit auch außerhalb konkreter Einsatzlagen,
8. In- und ausländische Militärfahrzeuge, inklusive ziviler oder teilmilitarisierter Fahrzeuge der Militärverwaltung oder Truppenunterhaltung. Zivile Kraftfahrzeuge, die im Auftrag der Bundeswehr sowie der Gefahrenabwehrorganisationen bzw. von Kommunen genutzt werden, soweit es sich um unaufschiebbare Fahrten zur Erfüllung hoheitlicher Aufgaben oder konkreter Einsatzmaßnahmen handelt ^[1] und
9. Oldtimer (gemäß § 2 Nr. 22 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung), die ein Kennzeichen nach § 9 Abs. 1 oder § 17 der Fahrzeug-Zulassungsverordnung führen, sowie Fahrzeuge, die in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union,

[1] Damit sind dann alle militärischen Fahrzeuge (vom „Jeep“ bis zum Bergepanzer) sowie alle zivilen Fahrzeuge z.B. der Standortverwaltungen oder Logistikeinrichtungen der Streitkräfte mit ausgenommen, unabhängig davon, wem sie gehören und wie sie ggf. zugelassen sind.

einer anderen Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Türkei zugelassen sind, wenn sie gleichwertige Anforderungen erfüllen. Außerdem ehemalige Einsatzfahrzeuge, die zwar altersbedingt nicht mehr im Einsatzdienst genutzt werden, aber noch keine Oldtimer im Sinn der FZV sind.

Folgende Fahrzeuge sind anlassbezogen von Fahrverboten ausgenommen:

1. Fahrzeuge mit denen Einsatzkräfte einen Ausrücke- bzw. Einsatzort erreichen müssen und
2. Fahrzeuge von Einsatzkräften für die im Schichtdienst arbeiten.

Für die Gruppe der Schichtdienst leistenden Mitarbeiter (nicht nur der Gefahrenabwehr) müssen – wie in Stuttgart per Ausnahmeregelungen verfügt – zumindest übergangsweise eigene Regelungen getroffen werden, weil je nach Schichtbeginn/-wechsel ein Ausweichen auf den ÖPNV oft einfach nicht möglich ist und gerade vor dem Hintergrund der letzten Entscheidungen z.B. des EuGH der Neukauf eines KFZ zum unkalkulierbaren nächsten Risiko wird.

Hinweis:

Eine ausführliche Darstellung der Problematik erfolgt in der vfdb-Zeitschrift in der Ausgabe 01/2019.