

16.02.05**U - G - Vk - Wi****Verordnung**
der Bundesregierung

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren**A. Zielsetzung**

Umsetzung der Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 in der Fassung der Berichtigung vom 30. April 2004 (Abl. L 146) zur Anpassung der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte an den technischen Fortschritt in deutsches Recht mit Ausnahme der Anforderungen an Binnenschiffsmotoren. Der Bereich der Binnenschiffsmotoren der Richtlinie 2004/26/EG soll durch eine eigenständige Verordnung unter Federführung des BMVBW in nationales Recht umgesetzt werden.

B. Lösung

Änderung der 28. BImSchV gemäß §§ 33, 37, 48a des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

C. Alternativen

Keine

D. Kosten

Kosten der öffentlichen Haushalte

Die mit dieser Änderung der Verordnung verbundenen zusätzlichen Vollzugsaufgaben des Krafftahrt-Bundesamtes werden den Bundeshaushalt nicht belasten. Das Krafftahrt-Bundesamt ist bereits mit der Typgenehmigung von Motoren für mobile Maschinen und Geräte gemäß der bisherigen 28. BImSchV befasst und ist somit auf die zusätzlichen Aufgaben, die durch diese Änderung der 28. BImSchV entstehen, eingerichtet. Eventuell entstehender Mehrbedarf an Planstellen und Stellen sowie eventuelle Mehrausgaben beim Krafftahrt-Bundesamt werden im Einzelplan 12 eingespart.

Sonstige Kosten

Gegenwärtig sind Kosteneinschätzungen und Abschätzungen auf Auswirkungen auf das Preisniveau schwierig und werden bei den Lokomotiven und Triebwagen konträr diskutiert. Es hat sich noch kein richtiger Markt im Bereich der Dieselrußfilter für diese Motoren gebildet. Die Abschätzungen stützen sich weitgehendst auf allgemeine Erfahrungswerte und vor allem auf Preisentwicklungen bei den Straßenfahrzeugen. Nach Abschätzungen des Umweltbundesamtes (UBA) sind mit Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, erst bei Motoren ab der zweiten Stufe zu rechnen. Das UBA geht beim Einbau eines Dieselrußfilters in eine Maschine oder Gerät nach vorsichtigen Schätzungen nach heutigen Preisen zwischen 1 - 2 % Mehrkosten bezogen auf den Anschaffungspreis aus.

Auch bei Lokomotiven und Triebwagen geht das UBA von 1 - 2 % Mehrkosten beim Einbau eines Dieselrußfilters bezogen auf den Gesamtanschaffungspreis des Fahrzeuges aus. Dies deckt sich auch mit den Kostenabschätzungen einzelner Hersteller.

Dem gegenüber stehen die heutigen Kostenschätzungen des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (VDB). Der VDB rechnet bereits mit Auswirkungen auf das Preisniveau bereits bei der Stufe IIIA, weil nach seinem

Kenntnisstand, die Stufe IIIB nur mit Abgasnachbehandlung (Dieselrußfilter, evtl. auch Katalysator) erreicht werden kann. Zu berücksichtigen ist auch nach seiner Auffassung, dass je nach technischer Umsetzung auch weitere Komponenten neben dem eigentlichen Filter angebracht werden müssen. Der VDB schätzt daher die Mehrkosten auf mindestens 10 - 15 % des Anschaffungspreises eines Fahrzeugs; das wären bei einer großen Lokomotive zwischen 250.000 - 375.000 Euro. Der VDB erwartet, dass durch entsprechende Stückzahlen und optimierter Fertigung bis zu Beginn der Stufe IIIB eine Halbierung der Kosten möglich sein könnte.

16.02.05

U - G - Vk - Wi

Verordnung
der Bundesregierung

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler

Berlin, den 16. Februar 2005

An den
Präsidenten des Bundesrates
Herrn Ministerpräsidenten
Matthias Platzeck

Sehr geehrter Herr Präsident,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über
Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Schröder

Erste Verordnung zur Änderung der Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren*

Vom ...

Auf Grund des § 33 Abs. 1 Nr. 1, des § 37 und des § 48a Abs. 3 des Bundes-
Immissionsschutzgesetzes in der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September
2002 (BGBl. I S. 3830) verordnet die Bundesregierung nach Anhörung der beteiligten
Kreise:

Artikel 1

Die Verordnung über Emissionsgrenzwerte für Verbrennungsmotoren vom 20. April
2004 (BGBl. I S. 614) wird wie folgt geändert:

1. § 1 wird wie folgt gefasst:

§ 1

Anwendungsbereich

Diese Verordnung gilt für das Inverkehrbringen von Motoren zum Einbau in mobile
Maschinen und Geräte nach Artikel 2 erster Anstrich in Verbindung mit Anhang I Nr.
1 der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. De-
zember 1997 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maß-
nahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverun-
reinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte
(ABl. EG 1998 Nr. L 59 S. 1), zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/26/EG vom
21. April 2004 (ABl. EU Nr. L 146 S. 1, Nr. L 225 S. 3), soweit sie nicht ausschließ-
lich von der Bundeswehr oder von Streitkräften, die aufgrund völkerrechtlicher Ver-

* Diese Verordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April
2004 zur Änderung der Richtlinie 97/68/EG zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur
Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für
mobile Maschinen und Geräte.

träge in der Bundesrepublik Deutschland stationiert sind, benutzt werden sollen. Diese Verordnung findet keine Anwendung auf Motoren zum Antrieb von Binnenschiffen.

2. § 2 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

a) Nummer 1 wird wie folgt gefasst:

„1. bei Selbstzündungsmotoren der Stufe IIIA nach der Richtlinie 97/68/EG

a) mit nicht konstanter Drehzahl mit einer Nutzleistung von

aa) 130 kW bis 560 kW ab dem 1. Januar 2006,

bb) 75 kW bis weniger als 130 kW ab dem 1. Januar 2007,

cc) 37 kW bis weniger als 75 kW ab dem 1. Januar 2008,

dd) 19 kW bis weniger als 37 kW ab dem 1. Januar 2007,

b) mit konstanter Drehzahl mit einer Nutzleistung von

aa) 130 kW bis 560 kW ab dem 1. Januar 2011,

bb) 75 kW bis weniger als 130 kW an dem 1. Januar 2011,

cc) 37 kW bis weniger als 75 kW ab dem 1. Januar 2012,

dd) 19 kW bis weniger als 37kW ab dem 1. Januar 2011,

c) für Triebwagen mit einer Nutzleistung von über 130 kW ab dem 1. Januar 2006,

d) für Lokomotiven mit einer Nutzleistung von

aa) 130 kW bis 560 kW ab dem 1. Januar 2007,

bb) über 560 kW ab dem 1. Januar 2009

die zulässigen Emissionsgrenzwerte nach der Tabelle in Anhang I Nr. 4.1.2.4 der Richtlinie 97/68/EG einhalten,“

b) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

„2. bei Selbstzündungsmotoren der Stufe IIIB nach Richtlinie 97/68/EG

a) mit nicht konstanter Drehzahl mit einer Nutzleistung von

aa) 130 kW bis 560 kW ab dem 1. Januar 2011,

bb) 75 kW bis weniger als 130 kW ab dem 1. Januar 2012,

cc) 56 kW bis weniger als 75 kW ab dem 1. Januar 2012,

dd) 37 kW bis weniger als 56 kW ab dem 1. Januar 2013,

b) für Triebwagen mit einer Nutzleistung von über 130 kW ab dem 1. Januar 2012,

c) für Lokomotiven mit einer Nutzleistung von über 130 kW ab dem 1. Januar 2012,

die zulässigen Emissionsgrenzwerte nach der Tabelle in Anhang I Nr. 4.1.2.5 der Richtlinie 97/68/EG einhalten,“

c) Die bisherige Nummer 2 wird Nummer 4.

d) Nach Nummer 2 wird folgende Nummer 3 eingefügt:

„3. bei Selbstzündungsmotoren außer Motoren mit konstanter Drehzahl der Stufe IV nach Richtlinie 97/68/EG mit einer Nutzleistung von

a) 130 kW bis 560 kW ab dem 1. Januar 2014,

b) 56 kW bis weniger als 130 kW ab dem 1. Oktober 2014

die zulässigen Emissionsgrenzwerte nach der Tabelle in Anhang I Nr. 4.1.2.6 der Richtlinie 97/68/EG einhalten“,

- e) Die bisherige Nummer 3 wird Nummer 5.
- f) Die bisherige Nummer 4 wird Nummer 6.
- g) Die bisherige Nummer 5 wird Nummer 7.
- h) Die bisherige Nummer 6 wird Nummer 8 und wie folgt geändert: Im zweiten Satz wird die Angabe „Nummern 2 und 3“ durch die Angabe „Nummern 1, 2, 3 und 4“ ersetzt.
- i) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„Bei Motoren, deren Herstellungsdatum vor den in Absatz 1 genannten Terminen liegt, verlängert sich für jede Kategorie der Zeitpunkt für die Erfüllung der in Absatz 1 genannten Anforderungen um zwei Jahre.“
- j) In Absatz 3 Satz 1 werden nach dem Wort „Austauschmotor“ die Wörter „außer zum Antrieb von Triebwagen und Lokomotiven“ eingefügt.

3. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „§ 2 Abs. 1 Nr. 3“ durch die Angabe „§ 2 Abs. 1 Nr. 5“ ersetzt.
- b) In Absatz 4 wird die Angabe „§ 2 Abs. 1 Nr. 4 und § 4 Abs. 7“ durch die Angabe „§ 2 Abs. 1 Nr. 6 und § 4 Abs. 13“ ersetzt.
- c) Nach Absatz 5 werden folgende Absätze 6 und 7 angefügt:

„(6) Für Motoren, die für die Ausfuhr in Drittländer bestimmt sind, findet § 2 Abs. 1 keine Anwendung.“

(7) Motoren, die den Begriffsbestimmungen des Anhangs I Buchstabe A Ziffern i) und ii) der Richtlinie 97/68/EG entsprechen, können nach dem Flexibilitätssystem nach Artikel 2 der Richtlinie 97/68/EG und unter Beachtung der Vorschriften nach Anhang XIII der Richtlinie 97/68/EG in Verkehr gebracht werden.

”

4. § 4 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 wird wie folgt gefasst:

„(4) Motoren oder Motorenfamilien der Stufe IIIA (Motorenkategorien H, I, J und K nach Richtlinie 97/68 EG) können die Typgenehmigung gemäß Anhang VII der Richtlinie 97/68/EG nur erhalten, wenn sie bei einer Nutzleistung von

a) 130 kW bis 560 kW mit nicht konstanter Drehzahl ab dem 1. Juli 2005,

b) 130 kW bis 560 kW mit konstanter Drehzahl ab dem 1. Januar 2010,

c) 75 kW bis weniger als 130 kW mit nicht konstanter Drehzahl ab dem 1. Januar 2006,

d) 75 kW bis weniger als 130 kW mit konstanter Drehzahl ab dem 1. Januar 2010,

e) 37 kW bis weniger als 75 kW mit nicht konstanter Drehzahl ab dem 1. Januar 2007,

f) 37 kW bis weniger als 75 kW mit konstanter Drehzahl, ab dem 1. Januar 2011,

g) 19 kW bis weniger als 37 kW mit nicht konstanter Drehzahl ab dem 1. Januar 2006 und

h) 19 kW bis weniger als 37 kW mit konstanter Drehzahl, ab dem 1. Januar 2010

die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen und ihre Partikel- und Abgasemissionen insbesondere die Grenzwerte der Tabelle in Anhang I Abschnitt 4.1.2.4 der Richtlinie 97/68/EG einhalten.“

b) Nach Absatz 4 wird folgender Absatz 5 eingefügt:

„(5) Motoren oder Motorenfamilien der Stufe IIIB (Motorenkategorien L, M, N und P nach Richtlinie 97/68 EG) können die Typgenehmigung gemäß Anhang VII der Richtlinie 97/68/EG nur erhalten, wenn sie bei einer Nutzleistung von

a) 130 kW bis 560 kW mit nicht konstanter Drehzahl ab dem 1. Januar 2010,

b) 75 kW bis weniger als 130 kW mit nicht konstanter Drehzahl ab dem 1. Januar 2011,

c) 56 kW bis weniger als 75 kW mit nicht konstanter Drehzahl ab dem 1. Januar 2011 und

d) 37 kW bis weniger als 56 kW mit nicht konstanter Drehzahl ab dem 1. Januar 2012

die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen und ihre Partikel- und Abgasemissionen insbesondere die Grenzwerte der Tabelle in Anhang I Abschnitt 4.1.2.5 der Richtlinie 97/68/EG einhalten.

c) Der bisherige Absatz 5 wird Absatz 11.

d) Nach Absatz 5 wird folgender Absatz 6 eingefügt:

„(6) Motoren oder Motorenfamilien der Stufe IV (Motorenkategorien Q und R nach Richtlinie 97/68 EG) können die Typgenehmigung gemäß Anhang VII der Richtlinie 97/68/EG nur erhalten, wenn sie bei einer Nutzleistung von

a) 130 kW bis 560 kW mit nicht konstanter Drehzahl ab dem 1. Januar 2013 und

b) 56 kW bis weniger als 130 kW mit nicht konstanter Drehzahl ab dem 1. Oktober 2013

die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen und ihre Partikel- und Abgasemissionen insbesondere die Grenzwerte der Tabelle in Anhang I Abschnitt 4.1.2.6 der Richtlinie 97/68/EG einhalten.

e) Der bisherige Absatz 6 wird zu Absatz 12.

f) Nach Absatz 6 wird folgender Absatz 7 eingefügt:

„(7) Motoren oder Motorenfamilien der Stufe IIIA, die als Antriebsmotoren in Triebwagen verwendet werden (Motorenkategorie RC A nach Richtlinie 97/68 EG), können die Typgenehmigung gemäß Anhang VII der Richtlinie 97/68/EG nur erhalten, wenn sie ab dem 1. Juli 2005 die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen und ihre Partikel- und Abgasemissionen insbesondere die Grenzwerte der Tabelle in Anhang I Abschnitt 4.1.2.4 der Richtlinie 97/68/EG einhalten.“

g) Der bisherige Absatz 7 wird Absatz 13.

h) Nach Absatz 7 wird folgender Absatz 8 eingefügt:

„(8) Motoren oder Motorenfamilien der Stufe IIIB, die als Antriebsmotoren in Triebwagen verwendet werden (Motorenkategorie RC B nach Richtlinie 97/68 EG), können die Typgenehmigung gemäß Anhang VII der Richtlinie 97/68/EG nur erhalten, wenn sie ab dem 1. Januar 2011, die Anforderungen dieser

Richtlinie erfüllen und ihre Partikel- und Abgasemissionen insbesondere die Grenzwerte der Tabelle in Anhang I Abschnitt 4.1.2.5 der Richtlinie 97/68/EG einhalten.“

i) Nach Absatz 8 wird folgender Absatz 9 neu eingefügt:

„(9) Motoren oder Motorenfamilien der Stufe IIIA, die als Antriebsmotoren in Lokomotiven verwendet werden (Motorenkategorien RL A und RH A nach Richtlinie 97/68 EG), können die Typgenehmigung gemäß Anhang VII der Richtlinie 97/68/EG nur erhalten, wenn sie bei einer Nutzleistung von

a) 130 kW bis 560 kW ab dem 1. Januar 2006 und

b) über 560 kW ab dem 1. Januar 2008

die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen und ihre Partikel- und Abgasemissionen insbesondere die Grenzwerte der Tabelle in Anhang I Abschnitt 4.1.2.4 der Richtlinie 97/68/EG einhalten.

Dies gilt nicht für einen Motor, für den vor dem 20. Mai 2004 ein Kaufvertrag abgeschlossen wurde, sofern er höchstens zwei Jahre nach dem für die entsprechende Lokomotivkategorie geltenden Datum in Verkehr gebracht wird.“

j) Folgender Absatz 10 wird neu eingefügt:

„(10) Motoren oder Motorenfamilien der Stufe IIIB, die als Antriebsmotoren in Lokomotiven verwendet werden (Motorenkategorie R B nach Richtlinie 97/68 EG), können die Typgenehmigung gemäß Anhang VII der Richtlinie 97/68/EG nur erhalten, wenn sie bei einer Nutzleistung von über 130 kW ab dem 1. Januar 2011 die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen und ihre Partikel- und Abgasemissionen insbesondere die Grenzwerte der Tabelle in Anhang I Abschnitt 4.1.2.5 der Richtlinie 97/68/EG einhalten.

Dies gilt nicht für einen Motor, für den vor dem 20. Mai 2004 ein Kaufvertrag abgeschlossen wurde, sofern er höchstens zwei Jahre nach dem für die entsprechende Lokomotivkategorie geltenden Datum in Verkehr gebracht wird.“

5. § 7 wird wie folgt geändert:

Nach Absatz 4 werden folgende Absätze 5 und 6 angefügt:

„(5) Kompressionszündungsmotoren, die nach dem Flexibilitätssystem nach Artikel 2 der Richtlinie 97/68/EG in Verkehr gebracht werden, werden gemäß Anhang XIII der Richtlinie 97/68/EG gekennzeichnet.

(6) Für Motortypen oder Motorfamilien der Stufen IIIA, IIIB und IV, die den Grenzwerten der Tabelle in Anhang I Abschnitte 4.1.2.4, 4.1.2.5 und 4.1.2.6 der Richtlinie 97/68/EG schon vor den in § 2 Absatz 1 Nummer 1, 2 oder 3 aufgeführten Terminen entsprechen, gestattet die Genehmigungsbehörde eine besondere Kennzeichnung, aus der hervorgeht, dass die betreffenden Maschinen und Geräte den vorgeschriebenen Grenzwerten bereits vor den festgelegten Terminen entsprechen.“

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am Tage nach ihrer Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Begründung

A. Allgemeines

Mit der Verordnung wird die Richtlinie 2004/26/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 in der Fassung der Berichtigung vom 30. April 2004 (Abl. L 146) zur Anpassung der Richtlinie 97/68/EG des Europäischen Parlaments und des Rates zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte an den technischen Fortschritt in deutsches Recht, mit Ausnahme der Anforderungen an Binnenschiffsmotoren, umgesetzt. Der Bereich der Binnenschiffsmotoren der Richtlinie 2004/26/EG soll durch eine eigenständige Verordnung unter Federführung des BMVBW in nationales Recht umgesetzt werden.

Ziel ist es, einen Beitrag zur Verbesserung der künftigen Luftqualität hinsichtlich der Bildung von Ozon und der Emissionen von Partikeln zu leisten. Nachdem bereits fortgeschrittene Technologien zur Verminderung der Emissionen von Kompressionszündungsmotoren in Straßenfahrzeugen weitgehend verfügbar sind, sollen diese Technologien auch bei mobilen Maschinen und Geräten Anwendung finden. Erstmals werden für Eisenbahnanwendungen (Lokomotiven und Triebwagen) verbindliche Emissionsstandards eingeführt.

Die Grenzwerte wurden so weit wie möglich an die Entwicklungen in den Vereinigten Staaten angeglichen, um den Herstellern einen globalen Markt für ihre Motorkonstruktionen zu ermöglichen.

Bei der Festsetzung der Grenzwerte wurde der Stand der Technik zu Grunde gelegt. Dadurch werden die Emissionen weitestgehend gemindert und damit auch der technisch höchst mögliche Gesundheitsschutz für beide Geschlechter erreicht. Gleichstellungspolitische Auswirkungen sind von daher nicht zu erwarten.

Gegenwärtig sind Kosteneinschätzungen und Abschätzungen auf Auswirkungen auf das Preisniveau schwierig und werden bei den Lokomotiven und Triebwagen konträr diskutiert. Es hat sich noch kein richtiger Markt im Bereich der Dieselfilter für die-

se Motoren gebildet. Die Abschätzungen stützen sich weitgehendst auf allgemeine Erfahrungswerte und vor allem auf Preisentwicklungen bei den Straßenfahrzeugen. Nach Abschätzungen des Umweltbundesamtes (UBA) sind mit Auswirkungen auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, erst bei Motoren ab der zweiten Stufe zu rechnen. Das UBA geht beim Einbau eines Dieselrußfilters in eine Maschine oder Gerät nach vorsichtigen Schätzungen nach heutigen Preisen zwischen 1 - 2 % Mehrkosten bezogen auf den Anschaffungspreis aus.

Auch bei Lokomotiven und Triebwagen geht das UBA von 1 - 2 % Mehrkosten beim Einbau eines Dieselrußfilters bezogen auf den Gesamtanschaffungspreis des Fahrzeuges aus. Das bedeutet für eine große Diesellokomotive, der Dieselrußfilter zwischen 40.000 - 80.000 Euro kosten dürfte. Dies deckt sich auch mit den Kostenabschätzungen einzelner Hersteller und den Kostenerfahrungen in der Schweiz, wo bereits seit einigen Jahren Lokomotiven und Triebwagen mit Dieselrußfilter ausgestattet werden.

Die Kostensituation bei den Triebwagen und kleinerer Lokomotiven ist wesentlich entspannter, weil hier auf Dieselrußfilter aus dem Lkw-Bereich zurückgegriffen werden kann. Die Stückpreise für einen Dieselrußfilter liegen hier heute bei ca. 5.000 Euro. In der Regel stammen viele kleine Bahnmotoren von Lkw-Motoren ab und liegen auch in dieser Leistungsklasse.

Dem gegenüber stehen die heutigen Kostenschätzungen des Verbandes der Bahnindustrie in Deutschland e.V. (VDB). Der VDB rechnet bereits mit Auswirkungen auf das Preisniveau bereits bei der Stufe IIIA, weil nach seinem Kenntnisstand, die Stufe IIIB nur mit Abgasnachbehandlung (Dieselrußfilter, evtl. auch Katalysator) erreicht werden kann. Zu berücksichtigen ist auch nach seiner Auffassung, dass je nach technischer Umsetzung auch weitere Komponenten neben dem eigentlichen Filter angebracht werden müssen. Der VDB schätzt daher die Mehrkosten auf mindestens 10 - 15 % des Anschaffungspreises eines Fahrzeuges; das wären bei einer großen Lokomotive zwischen 250.000 - 375.000 Euro. Der VDB erwartet, dass durch entsprechende Stückzahlen und optimierter Fertigung bis zu Beginn der Stufe IIIB eine Halbierung der Kosten möglich sein könnte.

Die unterschiedlichen Einschätzungen liegen auch daran, dass man zur Zeit noch nicht von einem Markt in diesem Bereich sprechen kann. Momentan gibt es nur einen dominierenden Hersteller und alle Systeme sind in der Regel Einzelstücke bzw. Einzelanfertigungen. Wenn entsprechende Markteffekte eintreten, wird sich das Preisniveau erheblich senken.

Die mit dieser Änderung der Verordnung verbundenen zusätzlichen Vollzugsaufgaben des Kraftfahrt-Bundesamtes werden den Bundeshaushalt nicht belasten. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist bereits mit der Typgenehmigung von Motoren für mobile Maschinen und Geräte gemäß der bisherigen 28. BImSchV befasst und ist somit auf die zusätzlichen Aufgaben, die durch diese Änderung der 28. BImSchV entstehen, eingerichtet. Eventuell entstehender Mehrbedarf an Planstellen und Stellen sowie eventuelle Mehrausgaben beim Kraftfahrt-Bundesamt werden im Einzelplan 12 eingepart.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Artikel 1:

Zu 1.:

Die Änderung passt die Verordnung an den erweiterten Geltungsbereich der Richtlinie 97/68/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG an.

Mit dieser Verordnung erfolgt keine Umsetzung der Vorschriften für Motoren und Motorenfamilien für Binnenschiffe in deutsches Recht, wie sie die Richtlinie 2004/26/EG vorsieht. Dieser Bereich wird durch eine eigenständige Verordnung in Federführung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Wohnungswesen entsprechend geregelt. Der Verordnungsentwurf trägt den Arbeitstitel „Verordnung über die Begrenzung von Abgasemissionen aus Dieselmotoren in der Binnenschifffahrt“.

Zu 2:

In § 2 Abs. 1 werden die Voraussetzungen des Inverkehrbringens der „schweren“ Motoren mit einer Nutzleistung von 19 kW bis 560 kW in Umsetzung von Artikel 9 der Richtlinie 97/68/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG in den Nummern 1 bis 3 aufgeführt. Hier werden Motoren hubraumabhängig in Motorenstufen für definierte

Anwendungsbereiche unterschieden. Innerhalb dieser Stufen werden sie wiederum nach ihrer Nutzleistung unterschieden. Den Motoren sind die jeweiligen Zulassungstermine und Grenzwertanforderungen nach Richtlinie 97/68/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG zugeordnet.

Die bisherige Nummer 1 in § 2 Absatz 1 der 28. BImSchV wurde durch die neuen Ziffern 1, 2 und 3 ersetzt, weil die bisherigen Anforderungen an bestimmte Motoren überholt sind und andere Motorenkategorien hinzu gekommen sind. Daher war es erforderlich die bisherigen Nummern 2 bis 6 entsprechend zu verschieben ohne sie inhaltlich zu verändern.

Zu 2 i.:

§ 2 Abs. 2 wurde geändert, weil nach Artikel 9 Abs. 4a der Richtlinie 97/68/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG die Verschiebung der Termine zur Erfüllung der Emissionsanforderungen ohne Antrag (also automatisch) erfolgt, wenn die definierten Voraussetzungen hierfür erbracht sind.

Zu 2 j.:

In Abs. 3 wurde eine Ausnahme für Antriebsmotoren von Triebwagen und Lokomotiven nach Artikel 10 Abs. 1a der Richtlinie 97/68/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG aufgenommen. Triebwagen und Lokomotiven haben in der Regel eine sehr lange Lebensdauer (bis zu 30 Jahren). Ein Austauschmotor, der unter Umständen erst nach vielen Jahren in einen Triebwagen oder Lokomotive eingebaut wird, würde dann noch unverhältnismäßig lange Schadstoffe emittieren, die über den Grenzwerten liegen.

Zu 3.:

Die Änderungen der Absätze 3 und 4 enthalten Folgeänderungen zur Änderung des § 2 Abs. 1 und des § 4 Abs. 7.

Absatz 6 sieht die Ausnahme von Voraussetzungen für das Inverkehrbringen von Motoren nach § 2 Absatz 1 der 28. BImSchV vor, wenn diese in Drittländer außerhalb der Europäischen Union ausgeführt werden. In Drittländern gelten in der Regel

die EU-Bestimmungen nicht und es liegen oft andere Prüfbestimmungen für Motoren vor.

Absatz 7 regelt entsprechend Artikel 10 Absatz 5 und 7 der Richtlinie 97/68/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG unter welchen Voraussetzungen Motoren nach dem in der Richtlinie geregelten Flexibilitätssystem in Verkehr gebracht werden können.

Zu 4.:

§ 4 regelt die Voraussetzungen für die Typgenehmigung der schweren Motoren und Motorenfamilien in Umsetzung von Artikel 9 der Richtlinie 97/68/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG unter Bezugnahme der in den Anhängen dieser Richtlinie jeweils definierten Grenzwerte für Partikel- und Abgasemissionen und die jeweiligen Zeiträume zu Erfüllung der Voraussetzungen. Die neuen Motoren und Motorenfamilien sind in verschiedenen Stufen nach Verwendungsart gegliedert und entsprechend in § 4 den Absätzen 4 bis 10 zugeordnet. Der bisherige Absatz 4 wurde dabei ersetzt und die bisherigen Absätze 5, 6 und 7 wurden ohne inhaltlich Änderungen zu den neuen Absätzen 11, 12 und 13.

Zu 5.:

§ 7 Absatz 5 regelt die Kennzeichnung der Motoren, die nach dem Flexibilitätssystem, wie es die Richtlinie 97/68/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG vorsieht, in Verkehr gebracht werden können.

§ 7 Absatz 6 ermöglicht die besondere Kennzeichnung von Motortypen oder Motorfamilien der Stufen II/A, IIIB und IV, die die geforderten Grenzwerten nach der Richtlinie 97/68/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG schon vor den in § 2 Absatz 1 Nummer 1, 2 oder 3 der 28. BImSchV aufgeführten Terminen entsprechen (Umsetzung von Artikel 9 Absatz 4b der Richtlinie 97/68/EG in der Fassung der Richtlinie 2004/26/EG).

Artikel 2:

Diese Vorschrift regelt das Datum des Inkrafttretens der Verordnung.