



Herrn Bundesminister
Dr. Peter Ramsauer
Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

**RUSSFREI FÜRS
KLIMA**

c/o

DEUTSCHE UMWELTHILFE E.V.
Hackescher Markt 4/
Neue Promenade 3 (Eingang)
10178 Berlin
Telefon 030 2400867-0
Telefax 030 2400867-19
E-Mail resch@duh.de
Internet www.duh.de

Berlin, 3. Juni 2013

Konkretisierung und Richtigstellung zum Schreiben der Vertreter der Bauindustrie vom 16.5.2013 zur Ausschreibungsanforderung der DB ProjektBau GmbH

Sehr geehrter Minister Dr. Ramsauer,

wir bitten Sie, sich beim Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Herrn Dr. Grube, dafür einzusetzen, dass auf Baustellen der Deutschen Bahn nur noch Baumaschinen, die mit Rußpartikelfilter ausgerüstet sind, zum Einsatz kommen. Dies hat der Vorsitzende der Geschäftsführung DB ProjektBau GmbH, Herr Bretschneider, am 13. September 2012 öffentlich angekündigt.

Im Zuge der Konkretisierung des Vorhabens haben sich Vertreter der Bauindustrie – die Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen, der Hauptverband der Deutschen Bauindustrie sowie der Zentralverband Deutsches Baugewerbe – in einem Schreiben vom 16. Mai 2013 an Sie gewandt mit der Bitte, sich beim Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Herrn Dr. Grube, für eine „eivernehmliche und tragfähige Lösung“ einzusetzen.

In diesem Schreiben sind aus unserer Sicht einige Sachverhalte verzerrt dargestellt und bedürfen der Richtigstellung. Mit unserem Schreiben wollen wir Sie gleichzeitig auffordern, die DB AG sowie insbesondere die DB ProjektBau GmbH in ihrem wegweisenden Ansatz der Filterpflicht auf Konzernbaustellen zu unterstützen. Wir nehmen im Folgenden Stellung zu den von der Bauindustrie angesprochenen Aspekten.

- Geltende Gesetzeslage

Anders als von der Bauindustrie behauptet, geht die DB Projektbau mit ihrem Anliegen keinesfalls über die derzeitige Gesetzeslage hinaus. Denn die Bahn greift die bereits durch zwei EuGH-Urteile bestätigte Möglichkeit auf, Umweltkriterien in eine Ausschreibung aufzunehmen. Dies sieht das Ausschreibungsrecht eindeutig vor, sofern die Vorgaben von allen Mitbewerbern erfüllt werden können und nicht einzelne Anbieter bevorzugen. Eine Bevorzugung einzelner Anbieter ist bei diesem Unternehmen nicht gegeben. Die DB kann also wie jeder andere Auftraggeber Filter bei Baumaschinen als Stand der Technik zum Schutz von Klima und Gesundheit fordern.

Die Kampagne Rußfrei fürs Klima wird getragen von:



Deutsche Umwelthilfe



BUND
BUND
BUND



VCD
Verkehrsclub
Deutschland



NABU

Bedauerlicherweise ist die DB ProjektBau GmbH in den Planungen zur Ausschreibungsänderung, die am 8. Mai 2013 zahlreichen Akteuren vorgestellt wurden, deutlich von dem eigentlichen Ziel abgewichen und schreibt nun ab dem 1. Juli 2013 auf innerstädtischen Baustellen eine Einhaltung des für Neumaschinen gültigen EU-Grenzwertes IIIB vor.

Dies entspricht nicht der von der Bahn angekündigten Filterpflicht, da dieser Standard auch durch innermotorische Lösungen erreicht werden kann. Dies ist aus unserer Sicht ein klarer und nicht zu akzeptierender Rückschritt gegenüber der ursprünglichen Ankündigung und hat schwerwiegende Konsequenzen: Motoren, die mit innermotorischen Maßnahmen den Grenzwert IIIB einhalten, emittieren eine um den Faktor 1.000 erhöhte Anzahl ultrafeiner Partikel, die das Gesundheitsrisiko für die Arbeiter auf der Baustelle, aber auch die Anwohner im innerstädtischen Bereich, drastisch erhöhen. Dies belegen Messungen des Schweizer Bundesamtes für Umwelt sowie eine Vielzahl von epidemiologischen und anderen Studien, darunter der Helmholtz Zentren für Epidemiologie in München und für Umweltforschung in Leipzig.

Aus diesem Grund sprechen sich die Umweltverbände und die IG BAU ausdrücklich gegen diese Abschwächung aus.

- Weitere Studien und EU-Regulierungen

Die Fertigstellung der von der Bauindustrie angesprochenen nationalen und europäischen Regelungen wird deutlich mehr Zeit in Anspruch nehmen als dies im Schreiben angegeben wird. Diese Regelungen abzuwarten ist gegenüber den Baustellenarbeitern und Anwohnern unverantwortlich.

Die für das IV. Quartal 2013 angekündigte UN ECE-Richtlinie zur Formulierung einheitlicher Anforderungen im Zusammenhang mit der Nachrüstung im Bestand wird zu diesem Zeitpunkt nur als Entwurf vorgelegt. Die Verabschiedung und Veröffentlichung wird im Anschluss noch einige Zeit in Anspruch nehmen. Selbst dann wird sie im Vergleich zu bestehenden und bewährten Zertifizierungssystemen wie dem VERT System oder auch der Anlage XXVII der StVZO schwächere Standards setzen als dies der Stand der Technik und die Praxis in Europa gegenwärtig widerspiegeln.

Der Start für die Überarbeitung der berufsgenossenschaftlichen Regelwerks TRGS 554 wird frühestens Anfang 2014 erwartet. Das Regelwerk schreibt Anforderungen insbesondere bei Anwendung der Maschinen in geschlossenen Räumen, Tunnellagen etc. bereits seit langem vor und verlangt bei dieser den Einbau eines Partikelfilters. Eine verantwortungsvolle Überarbeitung des Regelwerks unter der Berücksichtigung der krebserzeugenden Wirkung von Dieselruß würde diese Anforderungen auf alle Anwendungsbereiche ausweiten, auf die technischen Voraussetzungen für eine Nachrüstung jedoch keinen Einfluss haben.

Die ebenfalls erwähnte Revision der EU Regulierung für neue Maschinen und Geräte (NRMM-97/68/EC) ist bereits seit 5 Jahren verspätet. Mit einem Entwurf ist frühestens Ende 2013 zu rechnen. Die Neuwahlen im EU Parlament im kommenden Jahr lassen vermuten, dass es zu einer Behandlung frühestens im zweiten Halbjahr 2014 kommen wird. Selbst ohne zweite Lesung und einer zügigen Bearbeitung dürfte die Revision frühestens 2015 in Kraft treten und dann neue Standards für Maschinen vermutlich ab dem Jahr 2020 festlegen.

Ob es zu einer Festlegung von Standards für die Partikelanzahl und damit eine Anpassung an die Euro VI-Norm für schwere Nutzfahrzeuge kommt, wird im politischen Prozess entschieden werden. Sollten auch Anforderungen an den NOx-Ausstoß formuliert werden, so werden auch diese erst für neue Maschinen verbindlich werden.

Die Forderung nach Handlungssicherheit und verlässlichen Regelungen wird von uns ausdrücklich unterstützt. Allerdings darf dies nicht als Vorwand genutzt werden, um den schon lange überfälligen Schutz von Arbeitnehmern und Anrainern endlich unter Zuhilfenahme des Stands der Technik zu realisieren.

- Technische und rechtliche Schwierigkeiten der Nachrüstung

Beim Betrieb einer Maschine als Arbeitsmittel muss der betriebliche Arbeitsschutz (Arbeitsschutzgesetz und Betriebssicherheitsverordnung) beachtet werden. Diese betreffen den Gesundheitsschutz der Baustellenarbeiter, die mit den Baumaschinen umzugehen haben.

Der Arbeitgeber ist nach den maßgeblichen Bestimmungen des Arbeitsschutzgesetzes verpflichtet, eine Gefährdung für das Leben und die Gesundheit der Arbeitnehmer möglichst zu vermeiden.

Auch die Maschinenrichtlinie (2006/42/EG) stellt Sicherheits- und Gesundheitsschutzanforderungen, die jederzeit einzuhalten sind. Dies betrifft die Anforderungen zur Vermeidung oder Verminderung des Risikos von Emissionen gefährlicher Werkstoffe und von der Maschine erzeugter Substanzen. Die Maschine muss so gebaut sein, dass das Risiko des Einatmens gefährlicher Werkstoffe vermieden werden kann oder die Maschine gefährliche Werkstoffe und Substanzen filtern können muss.

Der Einbau von Abgasnachbehandlungssystemen sowohl ab Werk oder auch als Nachrüstung dient dem Schutz der Arbeitnehmer vor den gesundheitsschädlichen Rußemissionen der Maschinen und Geräte.

Da Maschinen im Laufe ihres mehrjährigen Einsatzes regelmäßig verändert werden, wurden in der Maschinenrichtlinie rechtliche Rahmenbedingungen definiert, die natürlich auch hierbei eingehalten werden müssen. Nach der europäischen Klarstellung des Begriffs „wesentliche Änderung“ müssen nun nicht mehr die gesamte Maschine, sondern nur die von der Veränderung betroffenen Bereiche auf den neusten technischen Stand gebracht werden. Auch in der Schweiz ist der Einbau von Dieselpartikelfiltern keine „wesentliche Änderung“ und führt demnach nicht zu einer umfassenden Neukonzeption der Sicherheitstechnik der Maschine.

Die von der Bauindustrie vorgebrachten „zahlreichen technische Details sowie Zulassungs-, Gewährleistungs- und Haftungsfragen“ müssen bereits heute geregelt sein, da bereits heute in Deutschland auf Baustellen die unter die TRGS 554 fallen, eine echte Filterpflicht besteht. Das bedeutet, dass die ausgeführten Probleme seit Jahren bekannt und geklärt sein müssten. Eingehen möchten wir exemplarisch auf die von der Industrie angeführte Sichtproblematik bei aufgesetzten Filtersystemen.

Hierbei sieht die Maschinenrichtlinie ganz klar vor, dass von einer Änderung keine zusätzliche Gefährdung ausgehen darf. Wird die Sicht also durch die Nachrüstung verschlechtert, muss mit Hilfe von Spiegeln oder Kamerasystemen Abhilfe geschaffen werden und die Sicht so wieder verbessert werden. Die Gewerkschaften fordern im Übrigen seit Langem flächendeckend den verpflichtenden Einbau von Spiegel und Kamerasystemen, um die allgemeine Sicherheit auf Baustellen zu verbessern.

Partikelminderungssysteme sind keine Bastellösungen, wie dies nach der Schilderung der Bauindustrie den Anschein haben könnte. Seit Jahren werden Filter entwickelt und eingesetzt. Alle Systeme haben eine offizielle Zulassung, die auf einer umfassenden Prüfung basieren und ambitionierten Anforderungen entsprechen. Beispiele für Anwendungen gibt es weltweit, auch in Deutschland – und auch für die zitierten Gleisbaumaschinen.

Filtersystemen kann nach § 22 Absatz 8a der Anlage XXVII StVZO eine Betriebserlaubnis erteilt werden. So genehmigte Systeme können in mobilen Maschinen und Geräten verbaut werden, ohne dass die Betriebserlaubnis erlischt.

Selbstverständlich fordert die Bahn – und auch wir – nur den Einsatz geregelter und über VERT zertifizierter Systeme. Dies gewährleistet auf der einen Seite den Einbau von Qualitätsprodukten – vorwiegend aus Deutschland – die die Emissionen auch in der Realität reduzieren und ermöglicht es dem Betreiber, qualitativ hochwertige Produkte zu erwerben, die professionell auf die Maschinen abgestimmt und eingebaut werden. So werden Probleme minimiert.

- Hohe wirtschaftliche Belastung

Bei einer wie von der Bahn vorgesehenen Regelung über die öffentliche Ausschreibung werden die für alle gleich hohen Zusatzkosten durch die Nachrüstung anteilig an den Auftraggeber weitergereicht. Eine Wettbewerbsverzerrung oder unangemessene Belastung einzelner Unternehmen findet nicht statt.

- Fehlende ökologische Ausgewogenheit

Ebenfalls nicht korrekt ist die Aussage der Bauindustrie, dass die Nachrüstung von Bestandsmaschinen mit Partikelfiltern im Regelfall zu einem signifikanten Kraftstoffmehrverbrauch und zu einem höherem CO₂- und NO_x-Ausstoß führen würde. Nutzt man die in der Schweiz und der TRGS vorgegebenen VERT-zertifizierten Systeme, begrenzt sich der Mehrverbrauch auf unter 4%. Dies liegt deutlich unterhalb der durch die Handhabung des Fahrers zu beeinflussende Verbrauchsunsicherheit.

Darüber hinaus gibt VERT vor, dass die Emissionen der anderen Luftschadstoffe, die über die Maschinenrichtlinie reglementiert werden, nicht steigen dürfen. Für alle Anwendungszwecke sind bereits Systeme auf dem Markt erhältlich und werden in der Schweiz seit mehr als 10 Jahren sehr erfolgreich eingesetzt.

Letztlich bleibt es dem Betreiber überlassen, ob er eine Maschine nachrüsten oder mit einer vielfältig optimierten neuen Maschine an den Ausschreibungen teilnehmen möchte.

- Gemeinsame Bitte der Umweltverbände und der IG BAU

Die Ausstattung von Baumaschinen mit Partikelminderungssystemen ist dringend notwendig, um die Gesundheit der Arbeiter zu schützen. Zusätzlich kann hierdurch ein entscheidender Beitrag zum Klimaschutz und der Luftreinhaltung erreicht werden.

Die Einführung strenger und einheitlicher gesetzlicher Regelungen in Europa für Neufahrzeuge ist wichtig. Insbesondere die Einführung eines Grenzwerts für die Partikelanzahl für alle Maschinengrößen ist entscheidend, um die negativen Auswirkungen der ultrafeinen Partikel auf die menschliche Gesundheit und das globale Klima zu minimieren. Eine Regelung analog zu der Euro VI-Norm bei Straßenfahrzeugen ohne zusätzlich Übergangsfristen durch Flexibilisierungsmechanismen wird die Emissionen in Zukunft deutlich senken.

Auf die Umsetzung strengerer Grenzwerte können wir jedoch nicht warten, denn bereits heute leiden Millionen von Menschen an den Folgen zu hoher Luftverschmutzung, gerade auch auf und im Umfeld von Baustellen. Daher müssen die Verantwortlichen bereits heute die technisch verfügbaren, erprobten und ökonomisch sinnvollen Möglichkeiten zur Abgasminderung nutzen und den Ausstoß von krebserregendem Dieselruß so weit wie möglich verringern.

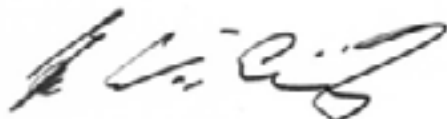
Als Vertreter der Eigentümer der Deutschen Bahn fordern wir Sie daher auf, dieser Verantwortung gerecht zu werden und Herrn Dr. Grube in diesem Anliegen zu bestärken. Bereits vor Jahren hatte die DB AG zugesagt, dieselbetriebene Schienenfahrzeuge nur mit Partikelfilter anzuschaffen. Diese Auflage muss auch für Baumaschinen gelten, die Ausschreibungen müssen entsprechend gestaltet werden.

Aus diesem Grund bitten wir Sie, Herrn Bundesminister, sich beim Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn AG, Herrn Dr. Grube, für die Einhaltung der getätigten Zusagen einzusetzen und die öffentlich angekündigte Partikelfilterpflicht für Baumaschinen auf Bauvorhaben der Deutschen Bahn ab diesem Jahr auch zu realisieren.

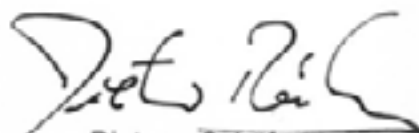
Mit freundlichen Grüßen



Jürgen Resch
Bundesgeschäftsführer
Deutsche Umwelthilfe e.V.
(für die Kampagne „Rußfrei fürs Klima“)



Klaus Wiesehügel
IG Bauen-Agrar-Umwelt
Bundesvorsitzender



Dietmar Schäfers
IG Bauen-Agrar-Umwelt
Stellvertretender Bundesvorsitzender