

Merkblatt: Fragen und Antworten zu alternativen Antrieben für Unternehmen und Fahrverboten

Die Diskussion um Fahrverbote und die Diesel-Technologie hat viele Unternehmen bei der Wahl geeigneter Antriebsarten verunsichert. Dieses Merkblatt bietet einen kurzen Überblick über verschiedene Antriebsarten.

Inhalt

Welche Fahrzeuge wählen Unternehmen bisher?	1
Wären neue Dieselfahrzeuge von Fahrverboten betroffen?	1
Welche alternativen Antriebe stehen zur Verfügung?	2
Was können Unternehmen tun, um nachhaltiger mobil zu sein?	4
Welche Förderung können Unternehmen nutzen?	5

Welche Fahrzeuge wählen Unternehmen bisher?

Trotz der intensiven Berichterstattung über Emissionsprobleme bei Dieselfahrzeugen einerseits und über alternative Antriebe andererseits, behalten Motoren mit Dieselkraftstoffen eine zentrale Bedeutung. Ihr Anteil an den gewerblichen Neuzulassungen im Pkw-Segment ist von 71 Prozent in 2016 zwar auf 48 Prozent in 2017 eingebrochen, liegt damit allerdings noch immer mehr als doppelt so hoch wie bei privaten Haltern (22 Prozent). Mangels Alternativen liegt der Anteil des Dieselantriebs im Nutzfahrzeug-Bereich bei über 90 Prozent.

Wären neue Dieselfahrzeuge von Fahrverboten betroffen?

Sehr wahrscheinlich nicht: Allen offiziellen Plänen oder Urteilen rund um Fahrverbote haben bisher gemeinsam, dass keine Dieselfahrzeuge der Euro-6-Schadstoffnorm betroffen sind. Sie zielen auf der Euro-5-Norm oder älter, die heute nicht mehr neu zugelassen werden. Fahrverbote für Fahrzeuge mit aktueller Euro-6-Schadstoffnorm gelten daher als unwahrscheinlich. Mit der Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes vom 8. April 2019 sind Pkw der Schadstoffklasse Euro 6 zudem generell auszunehmen.

Eine hundertprozentige Garantie bietet dies allerdings nicht. Verwaltungsgerichte hatten die Gesetzesänderung als teilweise europarechtswidrig eingestuft. Viele Experten empfehlen Unternehmen deshalb, beim Erwerb neuer Dieselfahrzeuge auf die Schadstoffklasse Euro 6d-temp oder Euro-6d zu achten. Sie werden auf die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte auch in der Realität hin überprüft.

Welche alternativen Antriebe stehen zur Verfügung?

Bei der Entscheidung über geeignete Antriebe können Unternehmen nicht mehr nur Benzin- oder Dieselmotoren wählen. Auch Elektro, Erd- oder Autogas sowie hybride Antriebsformen werden angeboten. Sie alle weisen Unterschiede hinsichtlich der Zahl möglicher Modelle, des Anschaffungspreises, der Betriebskosten, der Reichweite sowie der Infrastruktur auf.

Übersicht der Eigenschaften verschiedener Antriebsarten

	Modellauswahl Pkw / Nutzfahr- zeuge		Kaufpreis (o. Förderung)	Betriebskosten ¹	Reich- weite	Dichte Tank-/ Ladeinfrastruktur
Diesel	hoch		mittel	mittel	hoch	hoch
Benzin	hoch	mittel	gering	hoch	mittel	hoch
Hybrid	mittel	gering	mittel	mittel	hoch	hoch
Elektro	mittel	gering	hoch	gering	gering	mittel
Wasserstoff	gering	gering	hoch	mittel	mittel	mittel
Erdgas	mittel	mittel	mittel	gering	mittel	mittel
Flüssiggas	mittel*	gering	mittel	gering	mittel	hoch

* bei Nachrüstung

Benzinfahrzeuge

Nach den Dieselfahrzeugen sind Benziner bisher die zweite Wahl für gewerbliche Nutzer. Gegenüber dem Diesel sind ihr Anschaffungspreis und die Kfz-Steuer meist geringer. Aufgrund der etwas höheren Verbräuche und Kraftstoffpreise liegen die Betriebskosten hier in der Regel höher. Bei Nutzfahrzeugen werden überwiegend kleinere Modelle angeboten.

Hybridfahrzeuge

Hybridantriebe versuchen, die Vorteile fossiler und elektrischer Antriebe zu kombinieren und sind damit bisher die im Markt erfolgreichste Alternative zu reinen Verbrennern. Überschüssige Energie des Motors sowie zurückgewonnene Bremsenergie speisen hier eine Batterie. Ihre Vorteile im Verbrauch spielen sie besonders bei Stadt- und Kurzstreckenfahrten aus. Hybridfahrzeuge besitzen zudem eine vergleichbare Reichweite wie reine Verbrenner. Bei Pkws sind heute bereits zahlreiche Modelle in allen Segmenten erhältlich. Bei den leichten und schweren Nutzfahrzeugen finden sich dagegen nur vereinzelt Fahrzeuge in der Serienfertigung. Die Kraftfahrzeugsteuer ist bei Hybridfahrzeugen aufgrund der geringeren Emissionen häufig etwas niedriger als bei Verbrennern.

¹ Bewertung richtet sich nach den im Rechner des Öko-Institut e.V. ausgewiesenen jährlichen Kosten eines Mittelklassewagens 30.000 km: <http://oekoinstitut.github.io/kostenrechner/#/>

Elektrofahrzeuge

Batterieelektrischen Fahrzeugen werden die größten Zuwachsraten vorausgesagt. Ihr meist hoher Kaufpreis rentiert sich gerade im Stadtverkehr aufgrund geringer Betriebskosten. Außerhalb der Kurzstrecken eignen sie sich aufgrund der noch geringen Reichweiten weniger. Aufgrund der notwendigen Ladesäulen sollten Unternehmen zudem auf eine vorhandene oder ggf. aufzubauende Infrastruktur achten. Im Pkw-Bereich nimmt die Zahl der angebotenen Modelle beständig zu. Einige leichte Nutzfahrzeuge befinden sich bereits in Serienproduktion, Tendenz steigend. Mit bis zu 5.000 Euro Umweltbonus und hohen Umtauschprämien können die bisher noch relativ hohen Anschaffungskosten deutlich reduziert werden. Für Elektrofahrzeuge fällt zudem für 10 Jahre keine Kfz-Steuer an und elektrische Lkw genießen reduzierte Mautsätze.

Plug-in Hybride², die Teilstrecken rein elektrisch zurücklegen können und darüber hinaus zumeist einen Benzinmotor nutzen, werden unter Elektrofahrzeugen eingeordnet. Das Fahrzeugangebot im mittleren bis oberen Pkw Fahrzeugsegment ist vorhanden. Bei leichten und schweren Nutzfahrzeugen ist erst in kommenden Jahren mit Fahrzeugen zu rechnen. Als Elektroautos können Plug-in Hybride mit 3.000 Euro über den Umweltbonus des Bundesamtes für Wirtschaft (BAFA) und den Händler bezuschusst werden.³

Brennstoffzellen-Pkw sind vereinzelt verfügbar, Nutzfahrzeuge dagegen nicht. Busse werden sukzessive eingesetzt. Das Tankstellennetz in Deutschland wächst auf 100 Tankstellen bis 2019 in Metropolen und entlang der Fernverkehrsachsen. Bis zu 400 Tankstellen sollen bis 2023 entstehen. Brennstoffzellenfahrzeuge werden insgesamt erst ab Anfang der 2020er Jahre eine Alternative.

Erdgas

Erdgas als Kraftstoff ist aufgrund einer Steuerermäßigung bis 2026 deutlich günstiger als Benzin und Diesel. Außerdem profitieren die Fahrzeuge von einer niedrigeren Kfz-Steuer und Lkw von vergünstigten Sätzen für die Autobahnmaut. Die im Vergleich zum Benziner höheren Anschaffungskosten gleichen sich dadurch mittelfristig aus. Das Tankstellennetz für CNG-Fahrzeuge (Compressed Natural Gas) ist mit rund 900 öffentlich zugänglichen Tankstellen gut ausgebaut. Auto- und Energiebranche haben einen deutlichen Ausbau angekündigt. Sowohl im Pkw- als auch im Nutzfahrzeugbereich finden sich viele Modelle in Serienproduktion. Neben den aktuellen Umtauschprämien vieler Hersteller bieten einige regionale Energieversorger Zuschüsse zum Kauf von Erdgasfahrzeugen.⁴ Erdgasfahrzeuge emittieren etwa 25 Prozent weniger CO₂ als Benzinfahrzeuge und 15 Prozent weniger als vergleichbare Dieselfahrzeuge. Auch ihre Schadstoffemissionen sind deutlich geringer.

Inzwischen kommen auch im schweren Nutzfahrzeug-Bereich Lkw, die mit verflüssigtem Erdgas (LNG) angetrieben werden, auf den Markt. Erste Hersteller bieten zwar bereits große

² Hybridfahrzeuge existieren in verschiedensten Varianten. Bei Plug-in-Hybriden kann die Batterie von außen zusätzlich geladen werden. Fahrzeuge mit sogenannten Range Extender fahren hauptsächlich mit Elektromotor und laden die Batterie nur bei niedriger Ladung mit einem Verbrennungsmotor.

³ Über Förderbedingungen und förderfähige Fahrzeuge informiert die BAFA:

http://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/elektromobilitaet_node.html

⁴ Eine detaillierte Übersicht über aktuell erhältliche Pkw, Lkw und Busse mit Erdgasantrieb sowie Fördermöglichkeiten bietet <https://www.erdgas.info/erdgas-mobil/erdgas-fahrzeuge/>

Lkw und Busse an. Allerdings gibt es aktuell in Deutschland nur 4 LNG-Tankstellen. Ein Ausbau auf rund 20 Tankstellen entlang der wichtigen Verkehrsachsen soll jedoch bis 2025 stattfinden.

Flüssiggas

Flüssiggas (Liquified Petroleum Gas, LPG) ist ein Gasgemisch, das unter geringem Druck verflüssigt wird. In Deutschland sind rund 450.000 Fahrzeuge mit LPG-Antrieb zugelassen. Die meisten sind nachträglich umgerüstete Benziner. Diese Umrüstung ist Stand der Technik, allerdings nur für Fahrzeuge mit Ottomotor. Da LPG bis Ende 2022 eine Steuerermäßigung genießt und damit die Betriebskosten günstiger sind, amortisieren sich die Umrüstkosten innerhalb weniger Jahre. Der Einbau von Gastanks geht jedoch zulasten der Ladekapazität. Im Neuwagenbereich gibt es ein sehr begrenztes Pkw-Fahrzeugangebot. Das Tankstellennetz ist in Deutschland mit 7.100 Tankstellen gut ausgebaut. Eine Alternative ist Flüssiggas unter Umweltgesichtspunkten: CO₂, Stickoxid- und Feinstaubemissionen liegen in der Regel unter denen von Diesel.

Was können Unternehmen tun, um nachhaltiger mobil zu sein?

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Ein signifikanter Anteil der Emissionen in Städten entstehen durch den Pendelverkehr von Arbeitnehmern. Mit Maßnahmen aus dem betrieblichen Mobilitätsmanagement können Unternehmen für ihre Arbeitnehmer positive Anreize zur Nutzung Öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrads setzen. Diese Verkehrsverlagerung senkt indirekt den Druck auf den Wirtschaftsverkehr und erhöht den Verkehrsfluss der verbleibenden Fahrzeuge. Wie Unternehmen betriebliches Mobilitätsmanagement umsetzen können, erklären [Leitfaden und Qualifizierungsangebot der Mittelstandsinitiative Energiewende und Klimaschutz](#).

Lastenfahrräder

Auch wenn Lastenräder den Ansprüchen des Wirtschaftsverkehrs nur in Nischenanwendungen genügen, können Sie durch neue Modelle mit elektrischer Tretunterstützung und besseren Reichweiten insbesondere in urbanen Gebieten einen Beitrag zur Senkung von Emissionen leisten. Das Deutsche Luft- und Raumfahrtinstitut (DLR) rechnet sogar mit einem möglichen Fahrtenanteil am Wirtschaftsverkehr von 8 bis 23%⁵. Einige Kommunen und Länder bieten erste Förderprogrammen. Das BMU fördert die Anschaffung von Schwerlastenrädern über seine [Kleinserien-Förderrichtlinie](#).

⁵ DLR legt Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vor: Lastenräder im Wirtschaftsverkehr haben Potenzial. http://www.dlr.de/dlr/desktopdefault.aspx/tabid-10081/151_read-17780/#/gallery/22976

Welche Förderung können Unternehmen nutzen?

Derzeit stehen eine unübersehbare Zahl an Fördermöglichkeiten für die **Anschaffung neuer Fahrzeuge** zur Verfügung. Neben der Umtauschprämie für alte Dieselfahrzeuge oder Zuschüssen lokaler Gasversorgungsunternehmen zu CNG-Fahrzeugen, sind dies besonders Zuschüsse zu Elektro- und Hybridfahrzeugen sowie der Ladeinfrastruktur. Diese Angebote des Bundes werden in einzelnen Bundesländern durch Landesförderprogramme ergänzt. Die folgende Liste hat deshalb keine Ansprüche auf Vollständigkeit.

	Was wird gefördert	Bedingungen	Frist	Anträge
Umtausch- / Umweltprämie	Preisnachlässe auf Neufahrzeuge von 1.700 bis über 10.000 € abhängig vom Hersteller. Bei alternativen Antrieben zus. zu weiterer Förderung.	Inzahlungnahme oder Verschrottung eines alten Dieselfahrzeugs ⁶	Unterschiedlich: 30.06.2019	Hersteller / Händler
Regionale Umtauschprämie (Intensivstädte)	Inzahlungnahme Diesel Euro 5 und älter. Modell- und Herstellerabhängige Prämie von VW, Audi, Mercedes und BMW	Direkt angrenzende Landkreise und beliebig entfernt wohnende Pendler der Intensivstädte		Hersteller/Händler
Erdgasprämie	Prämie oder Tankgutschein bei Anschaffung eines Erdgasfahrzeuges oder Umrüstung auf Erdgasbetrieb im Wert zwischen 100 und 1.000 €.	Unterschiedlich. Meist Einzugsgebiet des Versorgungsunternehmens	unterschiedlich	Gasversorger (Liste)
Umweltbonus	Zuschuss von 4.000 € auf reine Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeuge. 3.000 € auf Hybridfahrzeugen. Summe wird anteilig von Hersteller und Bund getragen.	Kauf eines Fahrzeugs mit Netto-Listenpreis < 60.000 € und bis zu 3,5 Tonnen Gesamtmasse (BAFA-Liste).	vorläufig bis Ende 2020 (Verlängerung geplant)	BAFA
KfW-Umweltprogramm	Zinsverbilligte Kredite für Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahr-		dauerhaft	KfW-Umweltprogramm

⁶ Einige Hersteller haben das Angebot auf Pkw oder leichte Nutzfahrzeuge (N1) beschränkt.

	Was wird gefördert	Bedingungen	Frist	Anträge
	zeuge und leichten Erdgasfahrzeuge sowie Ladestationen			
Steuerliche Förderung	Privat genutzte Elektro- und Plug-In-Hybrid-dienstwagen werden mit 0,5 Prozent des Brutto-listenpreises besteuert.	Fahrzeuge mit weniger als 50g/CO2 je Km oder rein elektrische Reichweite min. 40Km	31.12.2021 (geplant: Verlängerung bis 2030, Sonder-Afa für elektrische Transporter)	
Energieeffiziente/CO2-arme schwere Nutzfahrzeuge	Lkw mit CNG/LNG-Antrieb sowie Elektro-Lkw (Batterie/Brennstoffzelle) größer 7,5 t mit Zuschuss von 8.000 bis 40.000 €	Serienmäßige Neufahrzeuge und vier Jahre Haltedauer	31.12.2020	BAG
Förderprogramme der Länder	Neben den Bundesprogrammen gibt es eine Reihe von Landesförderprogrammen insbesondere für Elektrofahrzeuge. Die IHKs informieren Unternehmen zu geeigneten Maßnahmen vor Ort: www.ihk.de	Förderdatenbank		

Weitere Informationen zu Kraftstoffen und Modellen

ADAC

U.a. ein Autokostenvergleich und Informationen zu allen Pkw-Antriebsvarianten
<https://www.adac.de/infotestrat/autodatenbank/autokosten/>, speziell zu Erd- und Autogas-
Pkw https://www.adac.de/_mmm/pdf/g-b-d-vgl_47097.pdf und zu Elektro-Pkw
https://www.adac.de/_mmm/pdf/E-AutosVergleich_260562.pdf

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle

U.a. Flyer, Merkblatt, Antragsformulare und Liste förderfähiger Elektro- Plug-In-Hybrid- und
Brennstoffzellenfahrzeuge:
http://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/elektromobilitaet_node.htm

Zukunft ERDGAS

Informationen zu Fahrzeugen, Förderung und Tankstellen für Erdgas-Fahrzeuge:
<https://www.erdgas.info/erdgas-mobil/erdgas-fahrzeuge>

bfp fuhrpark + management

U.a. Infos rund um den Fuhrpark auch bspw. auch ein Betriebskostenvergleich für Transpor-
ter:
<https://www.fuhrpark.de/betriebskosten-berechnung/158/1808>

Industrie- und Handelskammern

Regionale Informationen zu Förderprogrammen von Ländern und Kommunen, Lade- und
Tankinfrastruktur:
www.ihk.de

Ansprechpartner DIHK

Till Bullmann
030-20308-2206
bullmann.till@dihk.de

Hauke Dierks
030-20308-2208
dierks.hauke@dihk.de

Risikobewertung für Fahrverbote in deutschen Städten

Stand: 23. April 2019

Stadt ($\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO ₂ Jahresmittelwert 2018)	Umfang Fahrverbote			Verfahrensstand		Risiko	
	angeordnet	geplant	in Kraft	Gericht	Luftreinhalteplan	Strecke	Zone
Stuttgart Am Neckartor (71)	-	Zonal Diesel ≤ Euro 5 (ab 1.9.2019)	Zonal Diesel ≤ Euro 4 (seit 1.1.2019)	rechtskräftig	2018		
Darmstadt Hügelstr. (67)	-	2 Straßen Diesel ≤ Euro 4 und Benzin ≤ Euro 2 (ab 1.7.2019)	-	außerger. Einigung	4.2019		
München Landshuter Allee (66)	Umfang unbekannt	-	-	rechtskräftig	in Auftrag		
Kiel Theodor-Heuss- Ring (60)	-	-	-	offen	Entwurf Stellungnahme		
Berlin Leipziger Str. (59*)	mind. 11 Strecken Diesel ≤ Euro 5	15 Strecken Diesel ≤ Euro 5 (ab 1.7.2019)	-	rechtskräftig	Entwurf		
Köln Clevischer Ring (59)	Zonal ≤ Euro 4 (01.04.2019) ≤ Euro 5 (01.09.2019)	keine	-	in Berufung	2019		
Düren Euskirchener Str. (58**)	-	-	-	offen	2013		
Hamburg Habichtstr. (55)	-	-	2 Straßen Diesel ≤ Euro 5	offen	2018		
Limburg Schiede (54*)	-	-	-	offen	2017		
Düsseldorf Cornelius-Straße (53/55**)	-	Zonal Diesel ≤ Euro 5 und Benzin ≤ Euro 3 (1.9.2019)	-	rechtskräftig	2019		

Stadt ($\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO ₂ Jahresmittelwert 2018)	Umfang Fahrverbote			Verfahrensstand		Risiko	
	angeordnet	geplant	in Kraft	Gericht	Luftreinhalteplan	Strecke	Zone
Reutlingen Lederstr.-Ost (53)	Umfang unbekannt	-	-	Revision möglich	2018		
Frankfurt Am Erlenbruch (52*)	Zonal Diesel Euro \leq 4 & Benzin Euro \leq 2	-	-	in Berufung	2. Fortschreibung in Arbeit		
Heilbronn Weinsberger Str.- Ost (52)	-	-	-	offen	2011		
Bochum Herner Str. 385 (51**)	-	-	-	offen	2011		
Dortmund Brackler Str. (51)	-	-	-	offen	2011		
Ludwigsburg Friedrichstr. (51)	-	-	-	offen	2012		
Hagen Graf von Galen Str. (50)	-	-	-	offen	2017		
Backnang Eugen-Adolf-Str. (49)	-	-	-	offen	Voraussichtlich Frühjahr 2019		
Aachen Wilhelmstr. (49**)	Zonal und Strecken möglich (ab 1.9.2019)	-	-	in Berufung	2019		
Oldenburg Heiligengeistwall (48)	-	-	-	offen	Entwurf		
Wiesbaden Ringkirche (48)	-	-	-	eingestellt	2019		
Bonn Reuterstr. (47**)	2 Strecken Diesel \leq Euro 5 und Benziner \leq Euro 3	-	-	in Berufung	Entwurf		

Stadt ($\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO ₂ Jahresmittelwert 2018)	Umfang Fahrverbote			Verfahrensstand		Risiko	
	angeordnet	geplant	in Kraft	Gericht	Luftreinhalteplan	Strecke	Zone
Mainz Paracusstr. (47)	-	Zonal Diesel Euro 4 und Benzin Euro 2; Diesel Euro 5; Vergrößerung der Zone	-	rechtskräftig	Entwurf	grün	rot
Bielefeld Jahnplatz 47**	-	-	-	offen	2014	gelb	grün
Essen Gladbecker Str./Alfredstr. (47**)	Zonal Diesel \leq Euro 4 & Benzin \leq Euro 3 (ab 1.7.2019) Diesel \leq Euro 5 (ab 1.9.2019)	-	-	in Berufung	Offenlage	rot	rot
Paderborn Friedrichstr. (46**)	-	-	-	offen	2011	gelb	grün
Offenbach Mainstr. 133 (46*)	-	-	-	offen	2014	gelb	gelb
Gelsenkirchen Kurt- Schumacher-Str. (46)	1 Straße Diesel \leq Euro 5 & Benzin \leq Euro 2 (ab 1.7.2019)	-	-	in Berufung	Entwurf	rot	grün
Oberhausen Mühlheimer Str. 177 (46)	-	-	-	offen	Offenlage	gelb	gelb
Wuppertal Gathe. (45)	-	-	-	offen	2013	gelb	gelb
Esslingen Grabbrunnen- Straße (45*)	-	-	-	offen	Plan	gelb	gelb
Hannover Verkehr (42)	-	-	-	offen	Offenlage	gelb	gelb
Halle (Saale) Paracelsusstr. (40)	-	-	-	offen	2011	grün	grün

* Messung durch Passivsammler Jahresmittelwert 2018

** Messung durch Passivsammler Jahresmittelwert 2017

Risiko für Fahrverbot

gering

mittel

hoch



Erläuterung zu der Risikobewertung

Unsere Bewertung entspricht einer groben Einschätzung des DIHK und soll Unternehmen einen ungefähren Orientierungsrahmen in der aktuell unübersichtlichen Situation zu möglichen Fahrverboten in Deutschland bieten. Sie ist nicht als juristische Auslegung der Frage zu verstehen, ob Fahrverbote in den genannten Städten oder Straßen zulässig sind. Wir erheben zudem keine Ansprüche in Bezug auf Vollständigkeit und inhaltliche Richtigkeit.

Unsere Risikobewertung orientiert sich an möglichst objektiven Kriterien, die sich aus den offiziellen Messungen der Luftqualität, Gerichtsurteilen sowie Luftreinhalteplänen ergeben. Derzeit laufen zahlreiche Gerichtsverfahren zu weitgehend ungeklärten Rechtsfragen. Deshalb kann sich ein geringes Risiko jederzeit in ein hohes oder ein hohes in ein geringes Risiko wandeln. Diese Darstellung kann nicht tagesaktuell alle Entwicklungen berücksichtigen.

Das Risiko wird mit hoch (rot) bewertet, wenn Gerichtsurteile oder Pläne an einzelnen Strecken oder in ganzen Zonen Fahrverbote anordneten. Außerdem werden Fahrverbote mit hoch eingestuft, wenn Belastungen an einzelnen Strecken oder mehreren Orten den Jahresmittelwert für NO₂ von 50 µg/m³ übersteigen. Mit Mittel werden Strecken oder Zonen bewertet, in denen die Belastung 50 µg/m³ oder geringer und weder Pläne noch Urteile Fahrverbote anordneten. Als gering werden Fahrverbote in Zonen oder an Strecken beurteilt, bei denen keine oder nur geringfügige Überschreitungen erwartet werden oder bei denen Gerichte insbesondere Zonale Verbote ausgeschlossen haben.