



Statement von Herrn Dr. Ortwin Weltrich, Hauptgeschäftsführer der Handwerkskammer zu Köln, anlässlich des Kommunalpolitischen Forums von Handwerk.NRW auf Schloss Raesfeld

Meine sehr geehrten Damen und Herren,

der Tagungstitel lautet: „Verkehrspolitik und Mobilität im kommunalen Raum“. Haben wir denn noch Mobilität? Manche Handwerksunternehmen lehnen mittlerweile Aufträge ab, weil sie ihre Kunden in vertretbarer Zeit nicht mehr erreichen können. Die Ergebnisse der Stauumfrage unserer Handwerkskammer aus dem Frühjahr 2017 sprechen hierzu eine klare Sprache.

Die Handwerkswirtschaft in der Region Köln/Bonn verzeichnete laut dieser Umfrage im letzten Jahr einen finanziellen Schaden durch Staus in Höhe von 290 Millionen Euro. Dabei handelt es sich nur um den Schaden, der unseren Unternehmen durch die unproduktiven Stunden der im Stau stehenden Mitarbeiter entstanden ist.

Das sind rund 19.000 Euro pro Betrieb pro Jahr. Unsere Betriebe, berichten, dass durchschnittlich 6 Mitarbeiter mehrmals täglich in Staus stehen.

Das entspricht in etwa der durchschnittlichen Beschäftigtenzahl unserer Unternehmen. Wir haben in den sieben Kammerbezirken in Nordrhein-Westfalen ca. 190.000 Mitgliedsbetriebe mit über einer Million Beschäftigten und einem Umsatz von fast 120 Milliarden Euro, die ihre Produktions- und Dienstleistungen zum überwiegenden Teil innerhalb der Region erbringen. Wir gehen davon aus, dass jedes zweite Mitgliedsunternehmen auf den ständigen Einsatz von Kraftfahrzeugen angewiesen ist. Damit wird deutlich, wie wichtig neben einer intakten Straßeninfrastruktur auch ein optimaler Verkehrsfluss ist.

Die Bevölkerung in unseren Metropolen und in den darum liegenden Ballungsräumen wird aufgrund von Konzentrationsprozessen in den nächsten Jahren weiter wachsen. Es wird in den Metropolen und in ihren Speckgürteln zu weiterer Wohnraumverdichtung kommen. Die Verkehrsverhältnisse in den Ballungsräumen werden somit durch das innergemeindliche Pendleraufkommen, aber auch durch das Einpendleraufkommen geprägt. Die Zahlen für die drei größten Städte in NRW will ich hier einmal nennen. Köln hat es täglich mit über 400.000 innergemeindlichen Pendlern und über 316.000 Einpendlern zu tun, Düsseldorf mit 215.000 innergemeindlichen und mit knapp 300.000 Einpendlern und Dortmund mit 175.000 innergemeindlichen und 122.000 Einpendlern. Das sind Zahlen von IT.NRW.

Meine Damen und Herren,

die zuvor beschriebenen Zahlen zeigen anschaulich, wir müssen den Verkehr besser organisieren, um ihn wieder besser zum Fließen zu bringen.

Ich möchte Ihnen jetzt einige aus meiner Sicht dringend erforderliche Maßnahmen zur Verkehrsoptimierung nennen, die ich im Verlauf der Gesprächsrunde gerne noch detaillierter erläutere.

Wir brauchen auf den Autobahnen ebenso wie im kommunalen Straßennetz wirksame Maßnahmen zur Verkehrsverflüssigung. Baustellen müssen koordiniert - Baustellenabläufe optimiert werden. Wir brauchen minimalinvasive Baustellen.

Völlig unvertretbar ist zum Beispiel die Baustelle auf der A 3 zwischen dem Hildener Kreuz und dem Leverkusener Kreuz.

Das Motto möglichst viel Straße sperren und sanieren, muss endlich durch intelligente Lösungen einer Sanierung in kleinen Abschnitten abgelöst werden. Straßen.NRW hat immer noch nicht die Zeichen der Zeit erkannt und Schlafbaustellen gibt es auch immer noch.

In verkehrsträchtigen Zeiten müssen auch Standstreifen auf den Autobahnen für den Verkehr freigegeben werden. Wir brauchen vor allem ein intelligentes Verkehrsmanagement in Verbindung mit einem zentralen Verkehrsrechner und einer Verkehrsleitzentrale.

Die Funktionalität des Straßennetzes darf nicht durch Rückbau oder den Einbau künstlicher Hindernisse beeinträchtigt werden. Und dort wo es erforderlich ist, brauchen wir im Straßennetz auch Neu- und Ausbaumaßnahmen, wie beispielsweise in Bonn oder die neue Rheinbrücke bei Wesseling.

Neben der Bekämpfung von Staus stehen wir in Nordrhein-Westfalen vor einer weiteren Herausforderung, bei der der Verkehr ebenfalls eine zentrale Rolle spielt, nämlich der Verbesserung der Luftqualität in unseren Innenstädten. Gelingt uns dies nicht, wird die Mobilität durch Fahrverbote für das Handwerk existenzgefährdend eingeschränkt.

Das Handwerk beteiligte sich von Beginn an bei der Erarbeitung von Konzepten zur Luftreinhaltung. Leider sind unsere Anregungen und Forderungen in der Vergangenheit zu oft unberücksichtigt geblieben. Wir waren von vorneherein für integrierte Konzepte, die alle Emittentengruppen in die Verantwortung nehmen, auch die Schifffahrt, den Hausbrand und die Industrie. Wir haben immer Maßnahmenbündel gefordert und nicht Einzelmaßnahmen wie Umweltzonen, die sich als unverhältnismäßig und bei den Stickoxiden - wie von uns prognostiziert - als unwirksam erwiesen haben und die auch nicht effizient zu kontrollieren sind. Das was jetzt durch die Klagen der Deutschen Umwelthilfe mit Dieselfahrverboten aufgerollt wird, ist für das Handwerk existenzbedrohend, denn 80 Prozent der Nutzfahrzeuge im Handwerk sind dieseltreiben.

Deshalb haben wir in Köln im Rahmen eines „Runden Tisches Luftreinhaltung“ mit allen betroffenen Interessengruppen ein Maßnahmenbündel erarbeitet. Dabei spielen Fahrverbote eine untergeordnete Rolle und gelten als letzte Option.

Das Handwerk braucht, besser gesagt unsere Unternehmen brauchen, vor allem eines: Sie brauchen eine verlässliche Luftreinhaltungspolitik. Sie brauchen Planungssicherheit und politische Unterstützung seitens des Landes beim Kampf gegen Dieselfahrverbote.

Es ist für mich nicht nachvollziehbar, dass sich das Land beim Thema Dieselfahrverbot einerseits in die Sprungrevision zum Bundesverwaltungsgericht

begibt, andererseits die Bezirksregierungen anweist, Dieselfahrverbote „vorsorglich“ und ohne Not in den Luftreinhalteplänen festzuschreiben.

Sehr geehrter Herr Minister Wüst, Luftreinhaltung ist Landessache. Wo ist die Stickoxidstrategie des Landes? Warum passiert beim Schiffsverkehr seit Jahren nichts? Was hat das Land seit 2008, seit Einrichtung der ersten Umweltzone in Köln, unternommen, außer weiteren Kommunen Umweltzonen zu verordnen?

Das Handwerk hat seitdem kontinuierlich in den betrieblichen Fuhrpark investiert. Unsere Betriebe haben neue Fahrzeuge gekauft. Euro 4, Euro 5 und zuletzt Euro 6 Dieseltransporter angeschafft, alle mit „Grüner“ Umweltplakette ausgestattet, in dem Glauben, man sei mit diesen Fahrzeugen vor Fahrverboten und verkehrsbeschränkenden Maßnahmen gefeit.

Leider hat der frühere Umweltminister mit der ideologischen Fixierung auf Umweltzonen viel Zeit verloren.

Es muss jetzt dringend gehandelt werden. Wir brauchen an den Hotspots neben der zuvor bereits genannten Verkehrsverflüssigung wirkungsvolle Maßnahmen, die aber die Wirtschaft nicht unverhältnismäßig belasten.

Wir brauchen umweltsensitive Signalanlagen bzw. grüne Wellen. Es müssen an den Hotspots LKW-Transitverbote ausgesprochen werden.

Der ÖPNV muss im Bereich der Hotspots mit Elektrobussen erfolgen. Bis zur kompletten Umstellung auf alternative Antriebe müssen Dieselbusse mit SCR-Filtern nachgerüstet werden.

Städtische Servicefahrzeuge müssen mit emissionsfreier bzw. besonders emissionsarmer Antriebstechnik ausgestattet sein. Dies gilt insbesondere für die Müllabfuhr.

An Hotspots, die unmittelbar angrenzend an Bundesautobahnen liegen, wie zum Beispiel in Leverkusen, muss verlässlich ermittelt werden, ob die Beschichtung der Lärmschutzwände mit stickoxid-absorbierendem Titandioxid wie auf der A1 bei Osnabrück wirksam eingesetzt werden kann.

Die regionale bzw. die urbane Hintergrundbelastung macht an den Hotspots oft zwei Drittel des Stickstoffdioxidgrenzwertes von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter aus.

Dazu tragen unter anderem die Emissionen von den Autobahnen bei, insbesondere wenn es dort aufgrund mangelhaft organisierter Baustellen zu Staus kommt.

Das Land muss dafür Sorge tragen, dass eine Rechtsgrundlage für eine zwingende Landstrom-versorgung der vor Ort liegenden Schiffe und eine gesetzliche Verpflichtung für stickoxidreduzierende Maßnahmen im Binnenschiffverkehrsverkehr (Nachrüstung mit SCR-Filter mit Adblue-Einsatz) geschaffen wird.

Es muss ein Bund-Länderförderprogramm aufgelegt werden, über das bis zur völligen Umstellung der ÖPNV-Busflotte auf alternative Antriebe eine Nachrüstung von Dieselbussen mit SCR-Filter und Adblue bezuschusst wird.

Für das Handwerk brauchen wir seitens der Automobilindustrie technische Lösungen für die Hardware-Nachrüstung unserer „Leichten“ Dieselnutzfahrzeuge, die auch im innerstädtischen Betrieb nachweislich stickoxidmindernde Wirkung erzielen.

Neben dem von mir zuvor angesprochenen Bund-Länderprogramm zur Förderung der Dieselnachrüstung bei kommunalen Fahrzeugen benötigen wir ein adäquates Förderprogramm für die Nachrüstung der Diesel-Nutzfahrzeuge unserer Handwerksbetriebe. Die Umstellung auf alternative Antriebe wie Elektromobilität dauert zu lange.

Sehr geehrter Herr Wüst, seitens des Landes muss nun schnell ein Paket zur Luftreinhaltung geschnürt werden. Das nordrhein-westfälische Handwerk wird Sie dabei gerne tatkräftig unterstützen. Wie wir konkret helfen können, das können wir in der Diskussionsrunde abstimmen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.