



Stellungnahme des Westdeutschen Handwerkskammertages

**„Landesregierung ebnet den Weg ins Fahrverbot“,
Antrag der Fraktion der SPD, Drucksache 17/1439**

und

**„Ergebnisse des Diesel-Gipfel greifen zu kurz – wirksame Sofortmaßnahmen zur Luft-
reinhaltung umsetzen“,
Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Drucksache 17/1669**

Anhörung des Ausschusses für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz und des Verkehrsausschusses am 12. April 2018

Die Richtlinie 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft in Europa wurde mit Wirkung vom 6. August 2010 durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie durch Einführung der 39. Verordnung zur Durchführung des BImSchG in deutsches Recht umgesetzt. Damit bestand reichlich Zeit, im Interesse des Gesundheitsschutzes unter Beachtung der üblichen Nutzungsdauer von Fahrzeugen Maßnahmen zur Umsetzung der verbindlichen Grenzwerte einzuleiten, so dass sich jedermann rechtzeitig darauf hätte einstellen können. Bekanntlich wurde dies versäumt. Dadurch wurden Rechtssicherheit und Vertrauensschutz beschädigt. Verantwortlich als eigentliche Verursacher dieser Problematik sind Autoindustrie und Bundespolitik, keinesfalls aber die Städte, von denen jetzt Abhilfe erwartet wird.

Es fehlt deshalb an einem eigentlichen Masterplan, der alle Bereiche und Handlungsmöglichkeiten umfasst, damit die Stickstoffdioxidgrenzwerte eingehalten werden können, bis ausreichend Diesel-Fahrzeuge zur Verfügung stehen, die eine entsprechende Schadstoff-Reduzierung im realen Straßeneinsatz zeigen. Stattdessen haben wir eine wild wuchernde Diskussion um angeblich unvermeidliche Fahrverbote zu verzeichnen, die – nicht nur, aber insbesondere auch – bei Handwerksbetrieben und ihren Mitarbeitern Schaden anrichtet.

Wir lehnen Fahrverbote ab.

- Der Diesel-Anteil im handwerklichen Fuhrpark ist hoch; er liegt bei rund 80 %; in einigen Gewerken, die, wie zum Beispiel im Bauhauptgewerbe, auf den Einsatz schwerer Fahrzeuge angewiesen sind, besteht der Fuhrpark fast ausschließlich aus Diesel-Fahrzeugen.



- Der weit überwiegende Teil der handwerklichen Nutzfahrzeuge wäre von Fahrverboten betroffen; die KBA-Zulassung von Euro-5-Nutzfahrzeugen war noch bis September 2015 möglich. Somit würden auch nahezu neue Fahrzeuge von ab September 2019 möglichen Fahrverboten betroffen.
- Gemäß einer Umfrage der Handwerkskammer zu Köln aus dem Frühjahr 2017 werden allein im Kölner Kammerbezirk im Handwerk rund 80.000 Nutzfahrzeuge eingesetzt, von denen wie zuvor beschrieben ca. 80 Prozent dieselbetrieben sind. Von diesen Fahrzeugen erfüllen etwas über 50 Prozent die Schadstoffnorm Euro 5 und ca. 30 Prozent nur die Schadstoffnormen Euro 4 und schlechter.
- In bestimmten Nutzfahrzeugkategorien gibt es keine Alternativen zum Dieselantrieb.
- Die Umsetzung und vor allem die Kontrolle von Dieselfahrverboten wäre eine nahezu unlösbare Aufgabe.¹
- In Köln wäre im Falle eines Diesel-Zonenfahrverbotes der Messestandort KölnMesse gefährdet. Für die Erreichbarkeit des Messegeländes müssten für eine Vielzahl von Messenzulieferern, Ausstellern und Besuchern Ausnahmegenehmigungen erteilt werden, ein unverhältnismäßiger und kaum zu leistender Aufwand.
- Das Gleiche gilt für das Veranstaltungszentrum „Lanxessarena“ in Köln
- Durch die ohnehin laufend stattfindende Modernisierung der Fahrzeugflotten besteht die begründete Aussicht, dass Grenzwerte eingehalten werden können.²
- Andere Handlungsmöglichkeiten statt Fahrverbote werden nicht hinreichend beachtet.³
- Infrastruktur-Mängel erzeugen ein hohes Verkehrsaufkommen an neuralgischen innerstädtischen Punkten durch Ausweich-Verkehre.

Wir begrüßen es, dass in der Folge des Bundesverwaltungsgerichtsurteils zu Dieselfahrverboten vom 27.02.2018 eine Beruhigung und Versachlichung der Diskussion eingetreten ist.^{4 5}

¹ <https://www.duesseldorf.de/aktuelles/news/detailansicht/newsdetail/urteil-bundesverwaltungsgericht-am-27218-ob-geisel-dieselfahrverbote-wuerden-duesseldorf-vor-ein.html>

² Reduzierung der NOX-Belastung laut geltendem Luftreinhalteplan Düsseldorf von 2005 bis 2010 – 26 % (S. 71), Die Zahl der Kommunen, in der die NO₂-Grenzwerte überschritten wurden, ging Schätzungen zufolge von 90 auf 70 zurück (UBA, Stand 2017), z. B. in Bonn, Reuterstraße, von über 60 µg/cbm in 2010 auf 49 µg/cbm in 2016 und Overath, Hauptstraße, von 53 µg/cbm in 2009 auf 41 µg/cbm in 2016.

³ Beispiel: „Bemerkenswert ist der hohe Anteil des Schiffsverkehrs an der NO₂-Gesamtbelastung. (...) Auch in der Corneliusstraße und der Dorotheenstraße macht sich die Nähe zum Rhein bemerkbar.“ (Luftreinhalteplan Düsseldorf, S. 64)

⁴ <https://www1.wdr.de/nachrichten/landespolitik/laschet-diesel-fahrverbote-100.html>

⁵ <https://www.bild.de/politik/inland/dieselmotor/vorerst-keine-fahrverbote-groko-verschont-diesel-fahrer-55274896.bild.html>



Wir hoffen, dass diese Gelegenheit genutzt wird, das gesamte Spektrum von Maßnahmen zu nutzen, die es jenseits von Fahrverboten gibt, um die Grenzwerte einzuhalten.

3

Das nordrhein-westfälische Handwerk sieht sich dabei als Partner der betroffenen Städte, mit denen wir eng kooperieren.

Im Folgenden wollen wir auf einige Einzelpunkte eingehen, die in den Anträgen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angesprochen worden sind.

Möglichkeit der technischen Nachrüstung

Das deutsche Handwerk fordert Hardwarenachrüstungen zur NOx-Abgasreduzierung.

Sie bieten nicht nur eine Chance, Perspektiven für Euro-5-Fahrzeuge und insbesondere Nutzfahrzeuge mit teuren Einbauten zu sichern. Sie würden auch eine Chance bieten, den schon jetzt eingetretenen Vermögens-Schaden durch die Fahrverbots-Diskussion zumindest teilweise abzufedern.

Der Zentralverband des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes (ZDK) hat aktuell eine Umfrage bei 1817 Automobilhändlern quer durch alle Marken durchgeführt. Ein Drittel der Befragten gab an, Euro-5-Diesel für den Verkauf zwischen 30 und 50 Prozent abwerten zu müssen, ein weiteres Drittel wertet die Fahrzeuge zwischen 10 und 30 Prozent ab. Für 10,6 Prozent der Händler sind Euro-5-Diesel derzeit gar nicht zu verkaufen.⁶

Diese Ergebnisse geben eine Vorstellung von den Vermögensverlusten, die bereits – auch ohne Fahrverbote - eingetreten sind, selbstverständlich nicht nur bei Händlern, sondern auch bei jedem Halter eines Euro-5-Diesels. Es geht hier um fast sechs Millionen Diesel, die zum Zeitpunkt der Zulassung alle vorgeschriebenen Normen erfüllt hatten.

Tests der Zeitschrift „auto motor sport“ (8. Juni 2017) haben gezeigt, dass durch eine Hardware-Nachrüstlösung der NOx-Ausstoß um 90 % reduziert werden kann. Allerdings gibt es Nachrüstungs-Lösungen nur für einzelne Modelle. Voraussetzung für die Entwicklung und Produktion auf breiter Front sind Investitionen, die nur erfolgen werden, wenn ein entsprechender Markt vorhanden ist, der sich wiederum erst heraus bilden wird, wenn klar ist, wer bezahlt. Die Kosten werden derzeit auf ca. 1500 Euro plus Einbau geschätzt. Eine Beteiligung der Diesel-Fahrer lehnen wir ab.

⁶ <https://www.kfzgewerbe.de/presse/pressemitteilungen/euro-5-diesel-bis-zu-50-prozent-abgewertet.html>



Blaue Plakette

4

Im Zusammenhang mit der Forderung nach einer schnellen Hardware-Nachrüstung wird im Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die bundesweite Einführung der Blauen Plakette verlangt. Die Blaue Plakette sollen nachgerüstete Euro-5-Diesel und Euro-6-Diesel bekommen.

Zunächst einmal wäre es durchaus einer gesonderten Diskussion wert, ob nachgerüstete Euro-5-Diesel und Euro-6-Diesel tatsächlich bessere NOx-Werte haben, als Euro-5-Diesel. Vermutlich käme man zu einem je nach Fahrzeugtyp unterschiedlichen Ergebnis.

Weiter stehen Nachrüst-Möglichkeiten in der erforderlichen Breite aktuell nicht zur Verfügung.

Einzelne Modelle mit Euro-6d-Standard werden gerade erst auf dem Markt eingeführt. Sie sind derzeit noch keine wirkliche Alternative, schon gar nicht im Nutzfahrzeug-Bereich.

Bei dem bisherigen Umgang mit Rechtssicherheit und Vertrauensschutz würde nach Einführung einer bundesrechtlichen Regelung in kürzester Zeit der politische Druck steigen, Fahrverbotszonen in sehr vielen Städten umzusetzen – auch in Städten, die mit anderen Maßnahmen die Grenzwerte zeitnah unterschreiten könnten.

Wir lehnen die Einführung einer Blauen Plakette ab. Wir begrüßen es ausdrücklich, dass sowohl die Bundes-, wie auch die Landesregierung dieser Auffassung sind.

Das gibt jetzt die Möglichkeit, sich auf die Wiederherstellung von Vertrauensschutz und Rechtssicherheit zu konzentrieren und Maßnahmenpakete umzusetzen, die tatsächlich die Einhaltung der Grenzwerte näher bringen.

Wirksame Maßnahmen

Die nordrhein-westfälischen Handwerkskammern arbeiten gemeinsam mit den nordrhein-westfälischen Industrie- und Handelskammern eng mit den betroffenen Städten zusammen. Das betrifft auch eigene Initiativen zur Verbesserung des betrieblichen Mobilitäts-Managements und insbesondere auch zur Unterstützung der E-Mobilität⁷.

Zur Erreichung der Grenzwerte sind aus unserer Sicht insbesondere folgende Punkte wichtig:

⁷ <https://www.duesseldorf.de/umweltamt/umweltthemen-von-a-z/bildung/mobilitaetspartnerschaft.html>



- Zügige Umrüstung des ÖPNV und der städtischen Fahrzeugflotte auf Batterie- und Wasserstoffhybrid-Antrieb; Bundesmittel für diesen Zweck helfen natürlich sehr;
- in der Übergangsphase Förderung der Nachrüstung des ÖPNV- und des städtischen Fuhrparks mit SCRT-Filtertechnik.
- Umstellung des ruhenden Schiffverkehrs auf Landstromversorgung mit Anschlusspflicht;
- Verkehrsverflüssigung durch Grüne Welle und bessere Verkehrsleitung; Transitverbote für LKW;
- bessere baulastträgerübergreifende Koordinierung von Baustellen im Straßen- und Schienennetz aller Straßenbaulastträger (s. Konferenz zur Koordinierung der Baustellenmanagements der Bezirksregierung Köln per TIC 3) sowie Optimierung der Baustellenabläufe;
- wirksamere Gewerbe-Bestandspflege, um dadurch als Stadt der kurzen Wege unnötige Verkehre zu vermeiden;
- Förderung (verlorene Zuschüsse) der betrieblichen E-Mobilität/Mobilität mit „alternativen“ Antriebstechniken durch praxisnahe Förderprogramme mit KMU-gerechten Antragsverfahren;
- Förderung von Maßnahmen zur Steigerung der betrieblichen E-Mobilität/Mobilität mit „alternativen“ Antriebstechniken (s. Kampagne „E-Mobilität im Handwerksbetrieb in der Region Köln/Bonn“ der Handwerkskammer zu Köln unter Schirmherrschaft des Staatssekretärs Christoph Dammermann);
- Ausbau/Förderung des Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge;
- Systematischer Ausbau des Radwegenetzes;
- Ganzheitliche Verkehrs- und Stadtentwicklungspolitik gemeinsam mit der Wirtschaft;
- neuer, durchgreifender Impuls zur Förderung Erneuerbarer Energien im Neubau sowie der Energetischen Gebäudesanierung im Bestand.

Ausnahmegenehmigungen

Das nordrhein-westfälische Handwerk begrüßt, dass in beiden Anträgen wie auch generell in der Bundes- und Landespolitik mögliche Ausnahmen von Fahrverboten für Handwerksunternehmen mitbedacht werden.

Das kann aber aus den hier dargelegten Gründen nichts an unserer grundsätzlichen Ablehnung von Fahrverboten ändern. Im Übrigen haben wir auch die Belange der Mitarbeiter in den Handwerksunternehmen zu vertreten.

Sollte es wider Erwarten zu Fahrverboten kommen, dann muss mit generellen, überregional wirksamen Ausnahmeregelungen gearbeitet werden. Bei der Vielzahl von möglicherweise betroffenen Fahrzeugen und bei der intensiven regionalen Verflechtung kann es keine anderen Regelungen geben.



In der Praxis bedeutet das, dass man sich am Vorbild des Handwerker-Parkausweises orientiert. Die Einführung der „grünen“ Umweltzonen war mit einer Reihe von generellen Ausnahmen verbunden, die sich im Grunde bewährt haben.

Düsseldorf, 06. April 2018

Dipl.-Volksw. Josef Zipfel
stv. Hauptgeschäftsführer
Handwerkskammer Düsseldorf

Dipl.-Ing./Dipl.-Wirt.-Ing. Ulrich Fesser
Hauptabteilungsleiter
Handwerkskammer zu Köln