

Positionspapier der IHK-Vollversammlung zur Luftreinhaltung in den Städten

Die Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen hat den gesetzlichen Auftrag, das Gesamtinteresse ihrer rund 160.000 Mitgliedsunternehmen im Münsterland und der Emscher-Lippe-Region zu vertreten. Vor diesem Hintergrund unterstützt sie die Kommunen in ihren Bemühungen, die gesetzlichen EU-Grenzwerte für Luftschadstoffe (u. a. Feinstaub und Stickoxide) einzuhalten, die nationalen Klimaschutzziele voranzubringen (u. a. Reduktion des klimaschädlichen CO₂) und hierbei für die regionale Wirtschaft verträgliche Lösungen zu finden. Bei der Erarbeitung von Maßnahmenkatalogen sind insbesondere die Mobilitätsanforderungen der Unternehmen angemessen zu berücksichtigen.

Eine Optimierung des Verkehrsflusses, Anreize zur Bündelung und Verlagerung von Verkehr, baulich/technische Maßnahmen zur Verminderung von Schadstoffkonzentrationen an den sogenannten „hotspots“ sowie Anreize zur schnelleren Marktdurchdringung schadstoffarmer Fahrzeuge (Diesel mit SCR-Kat, Diesel-Hybrid-Fahrzeuge, Elektrofahrzeuge, LNG-Fahrzeuge) stellen aus Sicht der Wirtschaft geeignete Maßnahmen zur Erreichung der Ziele der Luftreinhaltung dar. Pauschale oder streckenbezogene Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge schränken hingegen die Mobilität von Mitarbeitern, Kunden sowie Unternehmern ein – verbunden mit negativen Folgen für die Wirtschaft. Angesichts der gerade oft geringen jährlichen Laufleistung der im Stadtverkehr eingesetzten Fahrzeuge sind kurzfristige Flottenerneuerungen insbesondere für kleine und mittelständische Betriebe wirtschaftlich nur schwer verkraftbar. Fahrverbote sollten daher – wenn überhaupt – nur als ultima ratio sowie räumlich/zeitlich beschränkt in Betracht gezogen werden. Soweit sie unumgänglich sind, sollten angemessene Ausnahmetatbestände sowie Übergangsfristen für den Wirtschaftsverkehr eingeräumt werden.

Diesel differenziert betrachten

Die aktuelle Diskussion zu möglichen Fahrverboten in den Innenstädten fokussiert sich auf Dieselfahrzeuge, da sie für den überwiegenden Teil der Stickoxidemissionen verantwortlich gemacht werden. Auch bei Dieselfahrzeugen ist jedoch eine differenzierte Betrachtung erforderlich. Einerseits gibt es eine zunehmende Anzahl von Diesel-Fahrzeugen, die auch im Echtbetrieb die geltenden Emissionsgrenzwerte einhalten, andererseits sind die um etwa 15 – 20 % niedrigeren CO₂-Emissionen von Dieselfahrzeugen gegenüber einem vergleichbaren benzingetriebenen Fahrzeug zu berücksichtigen. Bereits die Diskussionen über mögliche Fahrverbote haben dazu geführt, dass bei den Neuzulassungen der Anteil der Benziner deutlich steigt, zu Lasten der verbrauchs- und damit CO₂-ärmeren Dieselfahrzeuge, selbst wenn diese mit modernster SCR-Katalysatortechnik ausgestattet sind. Eine nochmals forcierte Fortsetzung dieser Entwicklung wäre somit der Erreichung der nationalen Klimaschutzziele eher abträglich.

Mögliche negative Auswirkungen von Fahrverboten für den Wirtschaftsverkehr

Fahrverbote führen zu erheblichen Betroffenheiten im Wirtschaftsverkehr, bei Berufspendlern und Kunden von Unternehmen. Der Einzelhandel muss mit Waren beliefert, Pakete und Post zugestellt sowie Dienstleistungen erbracht werden. Da bei den hier zum Einsatz kommenden Fahrzeugen alternative Antriebe (Elektro/Hybrid/Erdgas) noch kaum verfügbar sind, gibt es hier gegenwärtig praktisch keine Alternativen zum Diesel. Zudem ist zu berücksichtigen, dass neuzugelassene Diesel-Lkw und Busse seit dem 1. Januar 2014 die Anforderungen der Euro-VI-Norm im Realbetrieb erfüllen müssen und somit über wirksame Filtertechnologien zur deutlichen Verminderung des NO₂-Ausstoßes verfügen.

Ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge, die nicht die Euro 6-/Euro-VI-Norm erfüllen, würde im IHK-Bezirk Besitzer von insgesamt rund 390.000 Diesel-Pkw (85 Prozent aller Diesel-Pkw, Stand 1.1.2017) und rund 70.000 Lkw (93 Prozent aller Lkw, Stand: 1.1.2016) betreffen. Die Kosten in Form von Wertverlusten für Altfahrzeuge oder von Anschaffungskosten für Nachrüstfiltersätze oder Neufahrzeuge sind insbesondere für Unternehmen, die Fahrzeuge mit relativ geringen Laufleistungen einsetzen, wirtschaftlich kaum darstellbar. Fahrverbote für diese Fahrzeuge und der hiermit erzielbare NO₂-Minderungseffekt dürften in keinem angemessenen Verhältnis zu den hiermit verbundenen Auswirkungen für die jeweiligen Unternehmen stehen.

Alternativen zu Fahrverboten

Die NO₂-Emissionen von Nutzfahrzeugen wurden seit dem Jahr 2000 um über 80 Prozent reduziert. Dies hat zur Folge, dass Nutzfahrzeuge heute nur noch mit einem Anteil von 19 % an den verkehrsbedingten NO₂-Emissionen beteiligt sind. In den Innenstädten dürfte der Anteil aufgrund des geringen Nutzfahrzeugaufkommens noch geringer sein. Dagegen nimmt der Bestand an emissionsarmen Euro 6-/Euro-VI-Fahrzeugen stetig zu.

Der Fahrzeugindustrie ist zu empfehlen, Diesel-Neufahrzeuge konsequenter als bisher mit hocheffizienter AdBlue-Technologie auszustatten und verstärkt an der Marktfähigkeit alternativer Antriebe (Diesel-Hybrid-Fahrzeuge, Elektrofahrzeuge, LNG-Fahrzeuge) zu arbeiten. Für die Besitzer von Diesel-Bestandsfahrzeugen, die heute noch nicht mit der aktuellen AdBlue-Technologie ausgerüstet sind, könnten finanzielle Anreize zum Einbau entsprechender Nachrüstätze mit AdBlue-Technologie geschaffen werden.

Die IHK sieht auch in der Optimierung des Verkehrs und in der Förderung innovativer Mobilitätskonzepte (z. B. im Rahmen der betrieblichen Mobilität) geeignete Ansätze zur Lösung der NO₂-Problematik in den betroffenen Städten des IHK-Bezirks.

Naheliegend sind:

- die weitere Verbesserung des kommunalen und regionalen ÖPNVs, z. B. engere Takte bei den erfolgreichen regionalen Schnellbus-Linien unter Nutzung der Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV-Gesetzes NRW,
- ein besseres Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV),
- die Schaffung attraktiver Rahmenbedingungen für den Rad- und Fußverkehr, insbesondere vor dem Hintergrund der Zunahme von Pedelecs und E-Bikes,

- Anreize für den Umstieg auf den ÖPNV, insbesondere für Berufspendler,
- Investitionen in die Infrastruktur: beispielsweise die Elektrifizierung der Strecke Münster – Enschede, der zweigleisige Ausbau der Strecke Münster – Lünen (-Dortmund) für den RRX-Außenast oder die Reaktivierung der WLE-Strecke,
- Car- und Bike-Sharing-Angebote zu nutzen sowie Mobilitätsstationen als Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern zu schaffen,
- die digitale Vernetzung aller Verkehrsträger inklusive Informationen über Verfügbarkeiten und Fahrzeiten aller Verkehrsträger,
- intelligente Verkehrsleitsysteme und Ampelsteuerungen, Sensoren und Prognosesoftware sowie ein gut abgestimmtes Baustellenmanagement, um Verkehr zu verflüssigen,
- ein effizientes Parkraummanagement und die digitale Bereitstellung aktueller Kapazitätsauslastungen, um Parksuchverkehre zu reduzieren,
- die Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements, das Dienstreisen, Arbeitswege und Fuhrparks in Unternehmen optimiert,
- die Nutzung elektrisch angetriebener Verteilerfahrzeuge sowie Lastenfahrräder in der City-Logistik.

Zusammenfassung und Forderungen der Wirtschaft

Es bestehen Alternativen zu Fahrverboten, mit denen die Mobilität im IHK-Bezirk Nord-Westfalen nachhaltig gesichert und Schadstoffkonzentrationen an den „hotspots“ gesenkt werden können.

Die IHK spricht sich dafür aus

- auf Fahrverbote – soweit irgend möglich – zu verzichten,
- falls Fahrverbote unvermeidbar sind, unbürokratische Ausnahme- und Übergangsregelungen für den Wirtschaftsverkehr zu schaffen, die sich an den Investitionszyklen der Fahrzeugflotten orientieren,
- den besonderen Nutzen von Dieselfahrzeugen hinsichtlich Energieeffizienz und CO₂-Emissionen zu berücksichtigen,
- alternative Maßnahmen zur Emissionsvermeidung wie Verkehrsflussoptimierung, Anreize zur Flottenerneuerung, die weitere Förderung der Elektromobilität/des Diesel-Hybrids und innovativer Mobilitätskonzepte unter Nutzung webbasierter Technologien voranzutreiben sowie
- finanzielle Anreize für die Nachrüstsätze älterer Dieselfahrzeuge mit SCR-Kat und Ad-Blue zu prüfen.

Die IHK Nord Westfalen bietet an, sich zur Förderung der Umsetzung der oben genannten Maßnahmen, insbesondere beim JobTicket und beim betrieblichen Mobilitätsmanagement, aktiv einzubringen.

Erarbeitet durch den IHK-Verkehrsausschuss und verabschiedet von der Vollversammlung am 6. Juli 2017.