



**HK**

Handelskammer  
Hamburg

# ANALYSEN

## MITGLIEDERBEFRAGUNG

*Luftqualität in Hamburg –  
Auswirkungen des „Diesel-Urteils“  
auf den Wirtschaftsstandort Hamburg*



## Vorwort

Viele Diesel-Pkw emittieren Messungen zufolge im realen Fahrbetrieb deutlich mehr Schadstoffe, als auf dem Prüfstand zulässig, und haben daher innerhalb kurzer Zeit substantziell an Wert verloren. Mit dem Grundsatz-Urteil des Bundesverwaltungsgerichts sind außerdem Ende Mai 2018 die beiden Durchfahrtsbeschränkungen für ältere Dieselfahrzeuge in Altona in Kraft getreten. Gemäß Beschluss unseres Plenums vom 3. Mai 2018 haben wir vor diesem Hintergrund eine Befragung unserer Mitgliedsunternehmen und Berechnungen zum erwarteten Wertverlust in Hamburg durchgeführt und in diesem Analysepapier aufbereitet. Zu den wesentlichen Ergebnissen und Inhalten zählen insbesondere:

- Von insgesamt rund 2 600 zufällig ausgewählten und per Email angeschriebenen Mitgliedsunternehmen haben sich 304 an der Befragung beteiligt. Die Rücklaufquote lag damit bei knapp zwölf Prozent. 80 Prozent der befragten Unternehmen nutzen Firmenfahrzeuge, 84 Prozent davon wiederum sind Dieselfahrzeuge. Knapp 60 Prozent der Unternehmen haben dabei alle Firmenfahrzeuge gekauft, bei kleinen Unternehmen mit bis zu drei Beschäftigten ist dieser Anteil besonders hoch (knapp 80 Prozent).
- Rund zwei Drittel der befragten Unternehmen planen nicht, ihre gekauften Dieselfahrzeuge vorzeitig abzustoßen. Fast 20 Prozent geben jedoch an, dies aufgrund bestehender oder drohender Fahrverbote zu tun. Wegen Wertverlusten ihrer Fahrzeuge ziehen dies sieben Prozent in Betracht. Bei einer Neuanschaffung würde fast die Hälfte der Befragungsteilnehmer mit Dieselfahrzeugen erneut einen Diesel anschaffen, 30 Prozent würden Fahrzeuge mit alternativen Antrieben wählen (Mehrfachantworten möglich).
- Nach unserer Berechnung beläuft sich der Wertverlust für gewerbliche Diesel-Pkw in Hamburg insgesamt auf ca. 52 Mio. Euro, davon neun Mio. Euro im Kfz-Gewerbe, 43 Mio. Euro in anderen Wirtschaftszweigen. Auffällig, aber nicht überraschend, ist, dass der durch die Unternehmen selbst geschätzte Wertverlust über dem von uns berechneten liegt. Wegen längerer Haltedauer und weil die realen Emissionen kaum die vorgegebenen Grenzwerte überschreiten, ist dagegen bei den Nutzfahrzeugen kein signifikanter Wertverlust festzustellen.
- Die Unternehmen mit Dieselfahrzeugen sehen bei der Kostenübernahme von Nachrüstungen größtenteils die Hersteller in der Pflicht (93 Prozent). Ein Drittel der Befragten gibt jedoch an, auch der Staat solle sich an den Kosten beteiligen. Knapp 43 Prozent der Befragten mit Dieselfahrzeugen geben an, dass sich die beiden Hamburger Durchfahrtsbeschränkungen negativ auf ihre Geschäftstätigkeit auswirkten. 56 Prozent aller Unternehmen spüren jedoch keine Auswirkungen.

Bereits im Rahmen ihrer Stellungnahme zur Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans und ihres Forderungspapiers zur Bundestagswahl aus dem Jahr 2017 hat unsere Handelskammer die Bundespolitik dazu aufgefordert, zeitnah effektive Maßnahmen zu ergreifen, die zur Einhaltung der gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte von Diesel-Pkw im realen Fahrbetrieb führen. Dazu gehören auch Hardware-Nachrüstungen, vorausgesetzt, diese sind technisch sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar. Auch der Deutsche Industrie- und Handelskammertag DIHK hat sich im Juni 2018 auf Grundlage eines Vorstandsbeschlusses mit dem Positionspapier „Luftqualität verbessern – Mobilität optimieren“ in die öffentliche Diskussion eingebracht. Die nun von der Bundesregierung vorgelegten Maßnahmen kommen zwar spät, gehen jedoch in die richtige Richtung. Selbstverständlich müssen sie durch weitere Maßnahmen zur Stärkung nachhaltiger Mobilität in Städten – wie den Ausbau intelligenter Verkehrslenkung und -steuerung sowie die Förderung alternativer Antriebe – flankiert werden.

Handelskammer Hamburg

Tobias Bergmann  
Präses

Christi Degen  
Hauptgeschäftsführerin



## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Vorwort</b>	3
<b>Einleitung</b>	4
<b>Hintergrund</b>	5
<b>Ergebnisse der Mitgliederbefragung</b>	7
<b>Berechnung zum Wertverlust von Dieselfahrzeugen</b>	12
<b>Positionierung der IHK-Organisation</b>	14
<b>Fazit und Ausblick</b>	16
<b>Methodik</b>	17

## Einleitung

Bedingt durch die Vorgaben der EU zur Luftreinhaltung beschäftigt die öffentliche Diskussion um Dieselfahrzeuge und deren Schadstoffemissionen zahlreiche Unternehmen und Verbraucher. Im Zentrum des Interesses stehen dabei Fragen nach möglichen Fahrverboten, dem Wertverlust der Dieselfahrzeuge sowie zu erwarteten Nachrüstungskosten in Folge des so genannten Dieselskandals. In Hamburg geht es vor allem um die beiden im Frühjahr 2018 in Kraft getretenen Durchfahrtsbeschränkungen in Altona. Die Handelskammer Hamburg hat hierzu die Meinung der Hamburger Unternehmen eingeholt. Wie verbreitet sind Dieselfahrzeuge im Wirtschaftsverkehr? Welche Auswirkungen haben die lokalen Durchfahrtsbeschränkungen auf die Geschäftstätigkeit der Unternehmen? Befürchten die Unternehmen Wertverluste ihrer Dieselfahrzeuge? Dazu wurden auf Grundlage eines Plenarbeschlusses eine Mitgliederbefragung durchgeführt und eigene Berechnungen zum erwarteten Wertverlust von Dieselfahrzeugen vorgenommen. Die Ergebnisse werden in dem vorliegenden Analysepapier präsentiert. Abschließend erfolgt ein Ausblick auf kommende Aufgaben und Herausforderungen mit einer Reihe von Maßnahmen, wie die Luftqualität durch die Optimierung der Mobilität verbessert werden kann.

## Hintergrund

Mit der novellierten Luftqualitätsrichtlinie aus dem Jahr 2008 (2008/50/EG) hat die Europäische Kommission strengere Immissions-Grenzwerte für diverse Luftschadstoffe (u. a. Arsen, Benzol, Blei, Cadmium, Feinstaub, Stickstoffdioxid) zur Verbesserung der Luftqualität vorgegeben. Während seit 2012 die Grenzwerte für Feinstaub sowie für fast alle weiteren Schadstoffe eingehalten werden, werden ausschließlich die Jahresmittelwertgrenzen für Stickstoffdioxid von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  an den vier Luftverkehrsmessstationen an viel befahrenen Straßen in Hamburg dauerhaft nicht erreicht. Dies gilt jedoch genauso für 27 andere deutsche Regionen und insgesamt 130 europäische Städte. Die entsprechenden Tagesmittelwertgrenzen und der Kurzzeitgrenzwert von  $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pro Stunde hingegen werden in Hamburg seit Jahren eingehalten.

## Schnellstmögliche Einhaltung der Grenzwerte gefordert

Die Europäische Kommission hat aufgrund anhaltender Verstöße Deutschlands gegen die vorgeschriebenen Grenzwerte im Mai 2018 Klage bei dem Gerichtshof der Europäischen Union erhoben. In der Vergangenheit hatte die Europäische Kommission Deutschland im Rahmen des EU-Vertragsverletzungsverfahrens wiederholt zu der Einhaltung der Stickstoffdioxidwerte in der Luft ermahnt.

Mit Urteil vom 5. November 2014 hatte das Verwaltungsgericht Hamburg die Stadt Hamburg zudem dazu verpflichtet, „den derzeit gültigen Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Immissionswertes für  $\text{NO}_2$  von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  enthält.“<sup>1</sup> Eine entsprechende zweite Fortschreibung des Luftreinhalteplans für Hamburg wurde zum 30.06.2017 vom Senat der Freien- und Hansestadt Hamburg beschlossen.

## Zweite Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans

Mit der zweiten Fortschreibung des Luftreinhalteplans hat die Stadt Hamburg es sich zum Ziel gemacht, die schnellstmögliche Einhaltung der Immissionsgrenzwerte unter Berücksichtigung privater wie öffentlicher Interessen zu gewährleisten. Im Rahmen von zehn gesamtstädtischen Maßnahmenpaketen werden dabei umfassende

Maßnahmen vom Ausbau des ÖPNV und Radverkehrs, über den Wandel zu einem effizienten und emissionsarmen Kraftfahrzeugverkehr bis hin zu der Reduktion der Luftbelastung aus der Schifffahrt aufgezeigt. Dabei werden grundsätzlich auch verkehrsbeschränkende Maßnahmen an Straßenabschnitten mit Grenzüberschreitungen in Gestalt von Durchfahrtsbeschränkungen in Erwägung gezogen und für zwei Straßenabschnitte in der Stresemannstraße und der Max-Brauer-Allee konkret empfohlen, die allerdings zunächst unter Vorbehalt eines Urteils des Bundesverwaltungsgerichts standen.

## Breit angelegter Erarbeitungsprozess der Handelskammer Hamburg

Die Handelskammer Hamburg hat im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Beteiligung der Öffentlichkeit Stellung zu dem Entwurf des Hamburger Luftreinhalteplans 2017 genommen. Die Stellungnahme zu diesem Entwurf ist in einem breit angelegten Prozess mit Ehren- und Hauptamt erarbeitet und von dem Plenum der Handelskammer einstimmig beschlossen worden. Grundlage war dabei eine breit angelegte Mitgliederbefragung, um ein möglichst breites Stimmungsbild zu erhalten. Die Handelskammer Hamburg hat in ihrer Stellungnahme die Durchfahrtsbeschränkungen in ihren Konsequenzen für die anliegenden Betriebe als vertretbar bewertet, da umfangreiche Ausnahmen vorgesehen sind, die praktische Umsetzung jedoch als schwierig eingestuft und ergänzende Prüfungen gefordert.

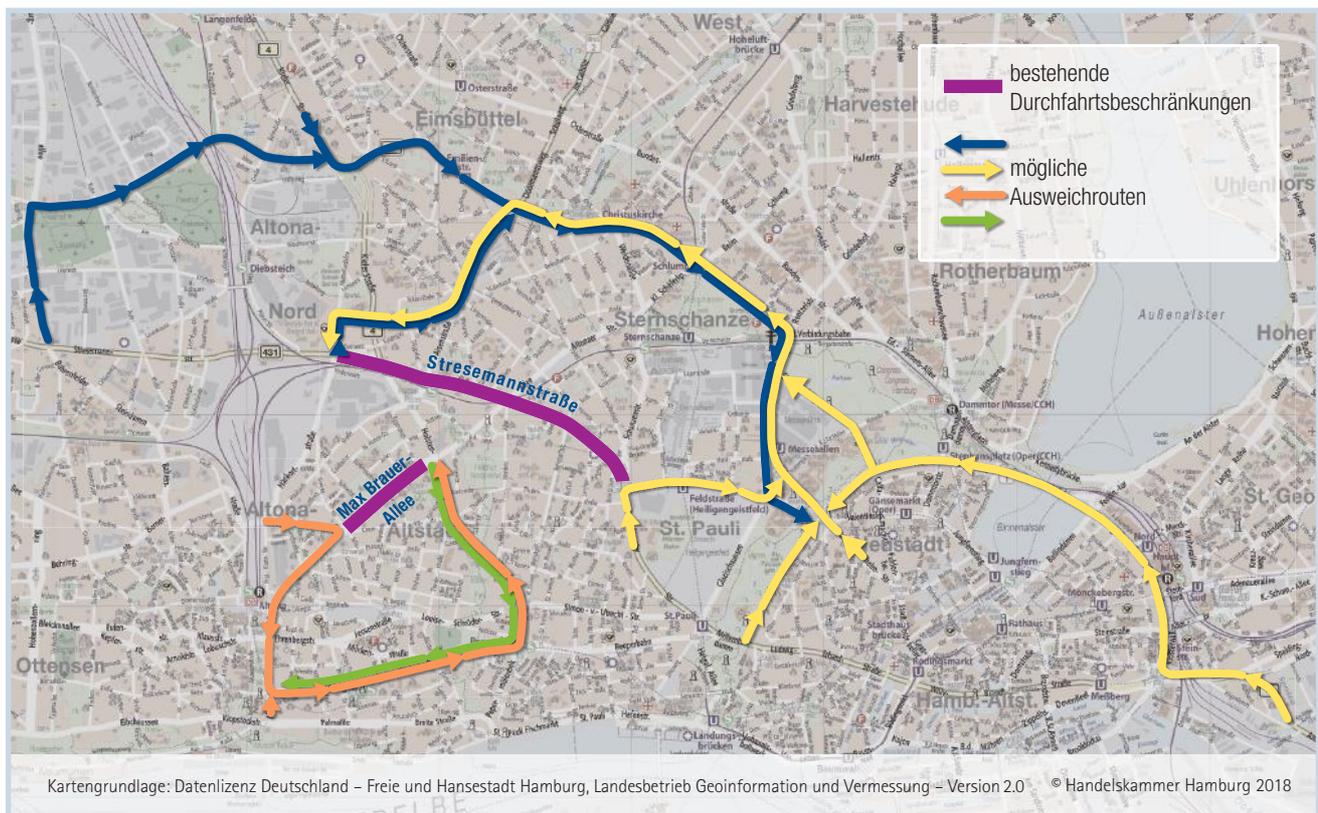
## Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu Fahrverboten

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil aus Februar 2018 ausgeführt, dass streckenbezogene Verkehrsverbote, die lediglich einzelne Straßen oder Straßenabschnitte betreffen, für bestimmte Dieselfahrzeuge rechtlich zulässig sind.<sup>2</sup> Voraussetzung ist allerdings, dass diese verhältnismäßig sind. In den Luftreinhalteplänen muss daher darauf geachtet werden, dass das Ziel der Verringerung der Gefahr der Verschmutzung erreicht wird und gleichzeitig die verschiedenen betroffenen öffentlichen und privaten Interessen in Ausgleich gebracht werden. Konkret fordert das Bundesverwaltungsgericht, dass „zwischen den mit der Überschreitung der geltenden  $\text{NO}_2$ -Grenzwerte verbundenen Risiken für die menschliche Gesundheit mit den Belastungen und Einschränkungen, die mit einem Verkehrsverbot insbesondere für die betroffenen Fahrzeugeigentümer, Fahrzeughalter und

<sup>1</sup> VG Hamburg, Urteil vom 05.11.2014 – 9 K 1280/13

<sup>2</sup> BVerwG, Urteil vom 27.02.2018 – BVerwG 7 C 26.16

## Übersicht: Durchfahrtsbeschränkungen in Hamburg und mögliche Ausweichrouten



Fahrzeugnutzer – und darüber hinaus auch für die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft – verbunden sind“ abzuwägen ist.

Vor dem Hintergrund dieses Urteils hat der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Landesverband Hamburg, eine neue Klage beim Hamburger Verwaltungsgericht eingereicht, um eine Prüfung und Ausweisung großflächiger Durchfahrtsverbote für Dieselfahrzeuge kurzfristig herbeizuführen, wie sie auch das Bundesverwaltungsgericht für Stuttgart als rechtmäßig eingestuft hatte.

### Hamburg als erste Stadt mit Durchfahrtsbeschränkungen für Dieselfahrzeuge

Mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts sind in Hamburg am 31. Mai 2018 als erste deutsche Stadt lokale Durchfahrtsbeschränkungen für ältere Dieselfahrzeuge in Kraft getreten. Diese Maßnahmen gelten seitdem in der Max-Brauer-Allee zwischen Julius-Leber-Straße und Holstenstraße auf einer Länge von ca. 580 Metern für Diesel-PKW und LKW bis einschließlich Euro 5 (V) und an der Stresemannstraße auf einer Länge von ca. 1 600 Metern, hier nur für LKW bis einschließlich Euronorm V. Es gibt jedoch zahlreiche Ausnahmen von den Durch-

fahrtsbeschränkungen: ausgenommen sind etwa die Anwohner sowie deren Besucher oder der Lieferverkehr.

Um die Konsequenzen des „Diesel-Urteils“ auf die Hamburger Wirtschaft ermitteln und die Interessen Hamburger Unternehmen gegenüber Politik und Verwaltung fundiert vertreten zu können, hat das Plenum der Handelskammer Hamburg in seiner Sitzung am 3. Mai 2018 folgende weitere Aktivitäten beschlossen:

- Durchführung einer Mitgliederbefragung zur Gesamthematik,
- Berechnung des zu erwarteten Wertverlustes von Dieselfahrzeugen in Hamburg,
- Hinwirken auf eine Positionierung des DIHK, Deutscher Industrie- und Handelskammertag e.V.

Die Ergebnisse dieser Maßnahmen werden in den nächsten Kapiteln vorgestellt.

## Ergebnisse der Mitgliederbefragung

Um die Auswirkungen des Urteils zu Fahrverboten für Dieselfahrzeuge auf den Wirtschaftsstandort Hamburg ermitteln zu können, hat die Handelskammer Hamburger eine Mitgliederbefragung zu dem Thema Dieselfahrzeuge und Durchfahrtsbeschränkungen durchgeführt.<sup>3</sup> Dabei wurden rund 2 600 zufällig ausgewählte Mitgliedsunternehmen per Mail erreicht, von denen 304 Unternehmen an der Befragung teilgenommen haben. Die Rücklaufquote lag damit bei 11,7 Prozent.

Die Struktur der antwortenden Unternehmen ähnelt hinsichtlich Branchen und Beschäftigtengrößenklassen im Wesentlichen der entsprechenden Struktur der gesamten hiesigen Wirtschaft. Sowohl in der Stichprobe als auch in der Realität dominieren Dienstleistungsunternehmen und kleinere bis mittlere Unternehmen.

### Dieselfahrzeuge dominieren

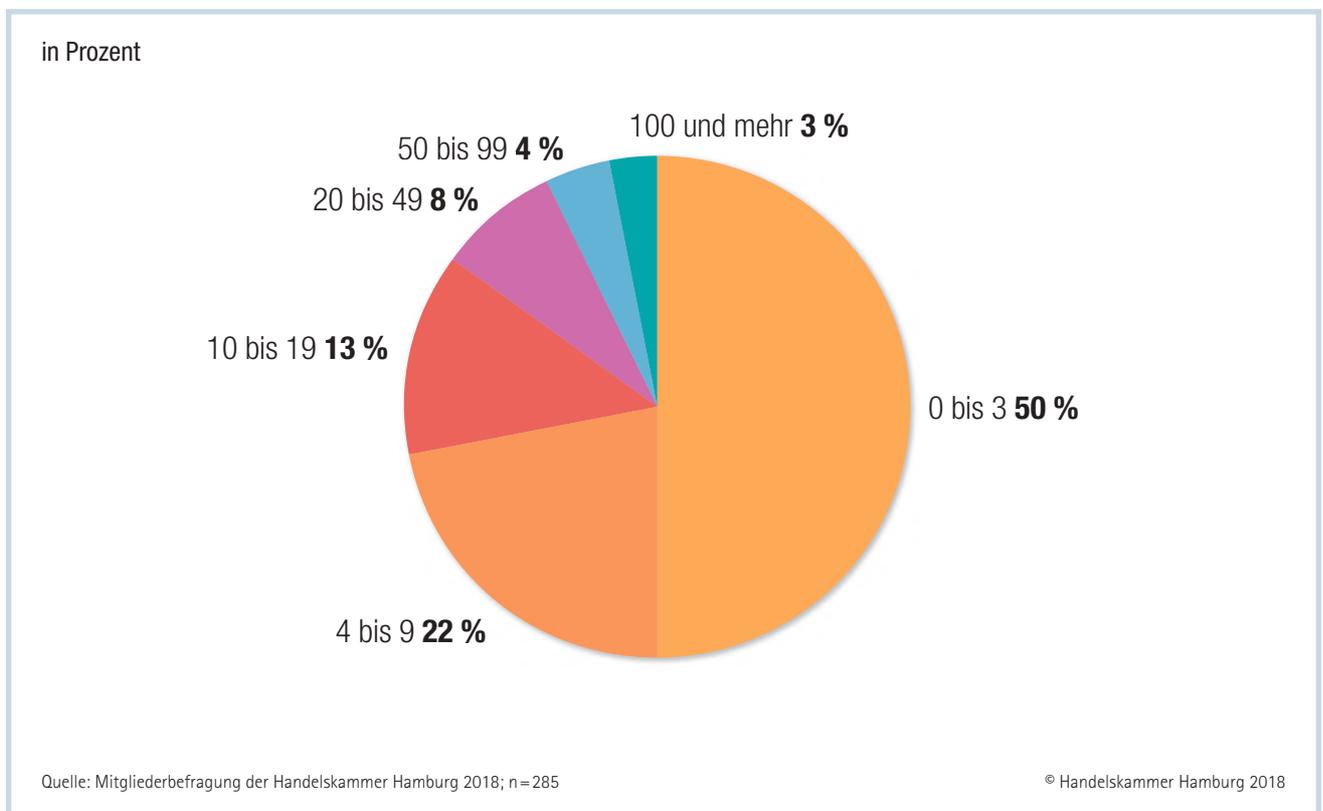
Die Ergebnisse der Unternehmensbefragung zeigen, dass die überwiegende Mehrheit der Unternehmen über

Firmenfahrzeuge verfügt (80 Prozent), wobei Fahrzeuge mit Dieselmotor mit Abstand am häufigsten genutzt werden (84 Prozent). 70 Prozent der Unternehmen haben dabei einen Fuhrpark von ein bis drei Fahrzeugen (PKW). Die Nutzfahrzeuge der befragten Unternehmen sind dabei fast ausschließlich Dieselfahrzeuge.

Die Mehrheit der befragten Unternehmen plant nicht, ihre gekauften Dieselfahrzeuge vorzeitig abzustoßen (65 Prozent). Knapp 19 Prozent der befragten Unternehmen mit Dieselfahrzeugen geben jedoch an, dies sei aufgrund der drohenden Fahrverbote geplant. Wegen Wertverlusten der Dieselfahrzeuge ziehen dies knapp 7 Prozent in Betracht.

48 Prozent der befragten Unternehmen geben an, als Ersatz für ihre derzeitigen Dieselfahrzeuge wieder ein Fahrzeug mit Dieselmotor nach Euro 6 anzuschaffen. 42 Prozent der befragten Unternehmen würden einen Benzinmotor anschaffen, 30 Prozent der Befragten würden zu einem alternativen Antrieb greifen. Beachtlich ist dabei, dass das Interesse an der Anschaffung eines Fahrzeugs mit Dieselmotor trotz der anhaltenden Diskussion im Vergleich zu der Mitgliederbefragung im Vorjahr sogar geringfügig zunahm (2017: 42 Prozent).

Abbildung 1: Wie viele Beschäftigte hat Ihr Unternehmen in Hamburg?



<sup>3</sup> Der vollständige Fragebogen befindet sich im Anhang.

Abbildung 2: Zu welcher Branche gehört Ihr Unternehmen?

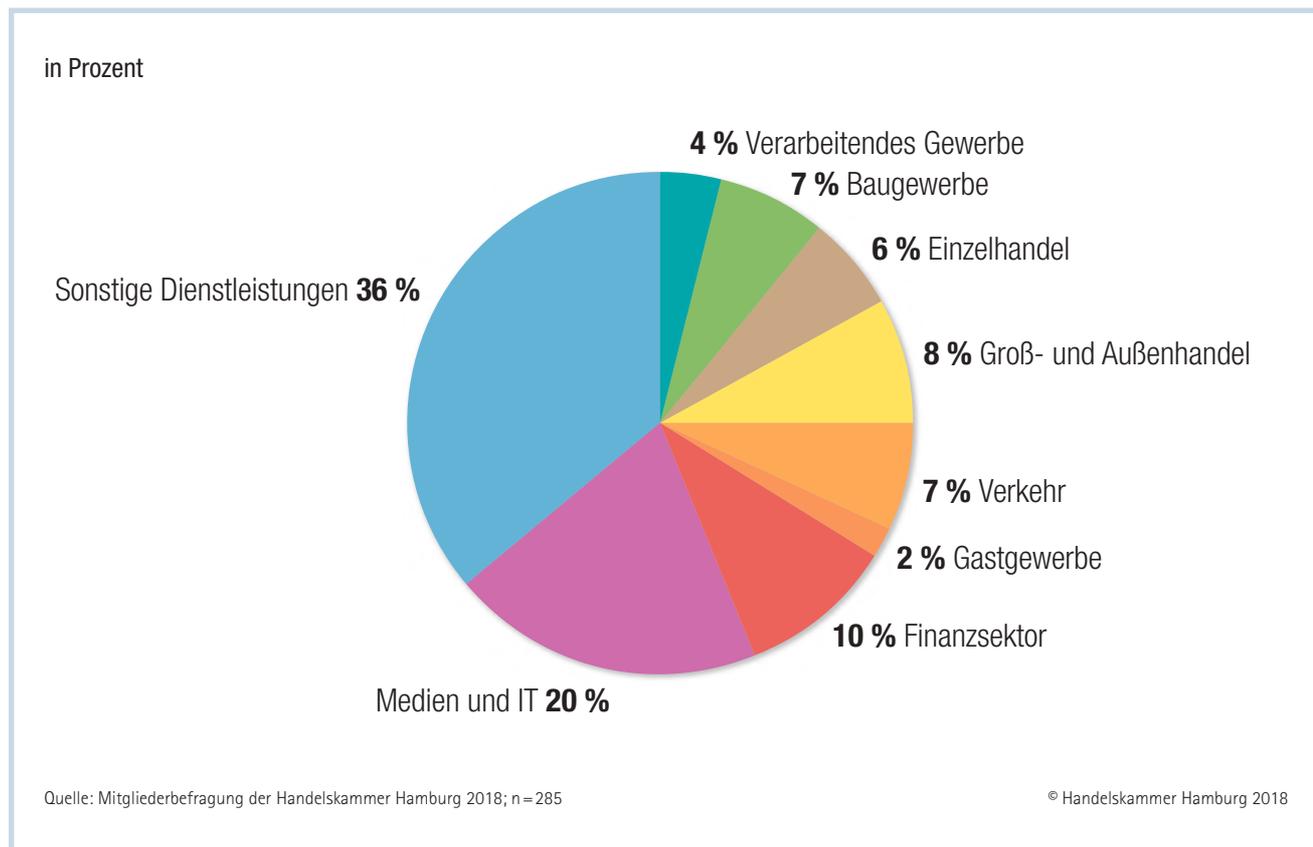
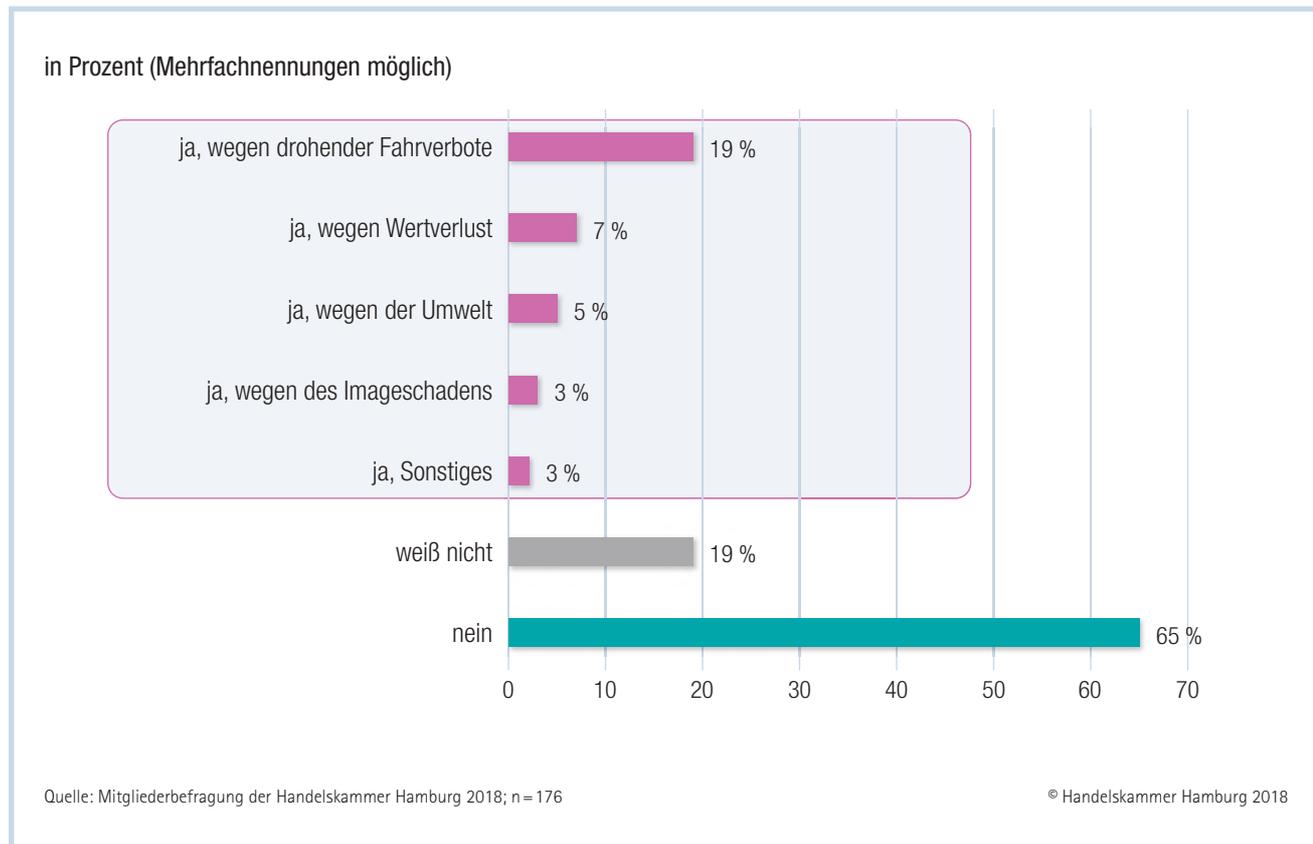


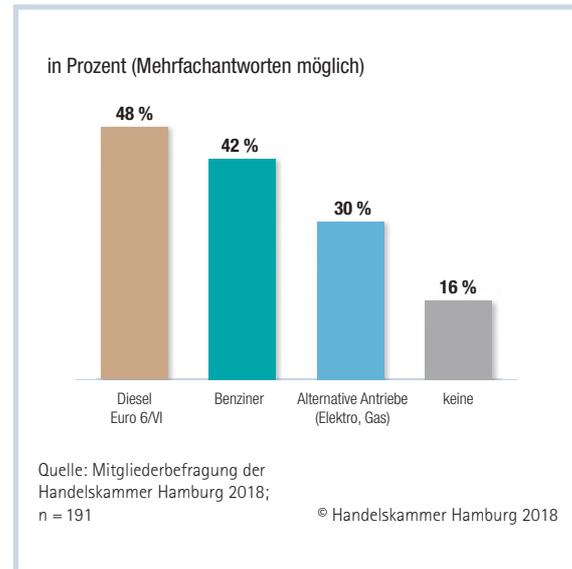
Abbildung 3: Falls Sie Dieselfahrzeuge gekauft haben? Planen Sie diese vorzeitig abzustoßen?



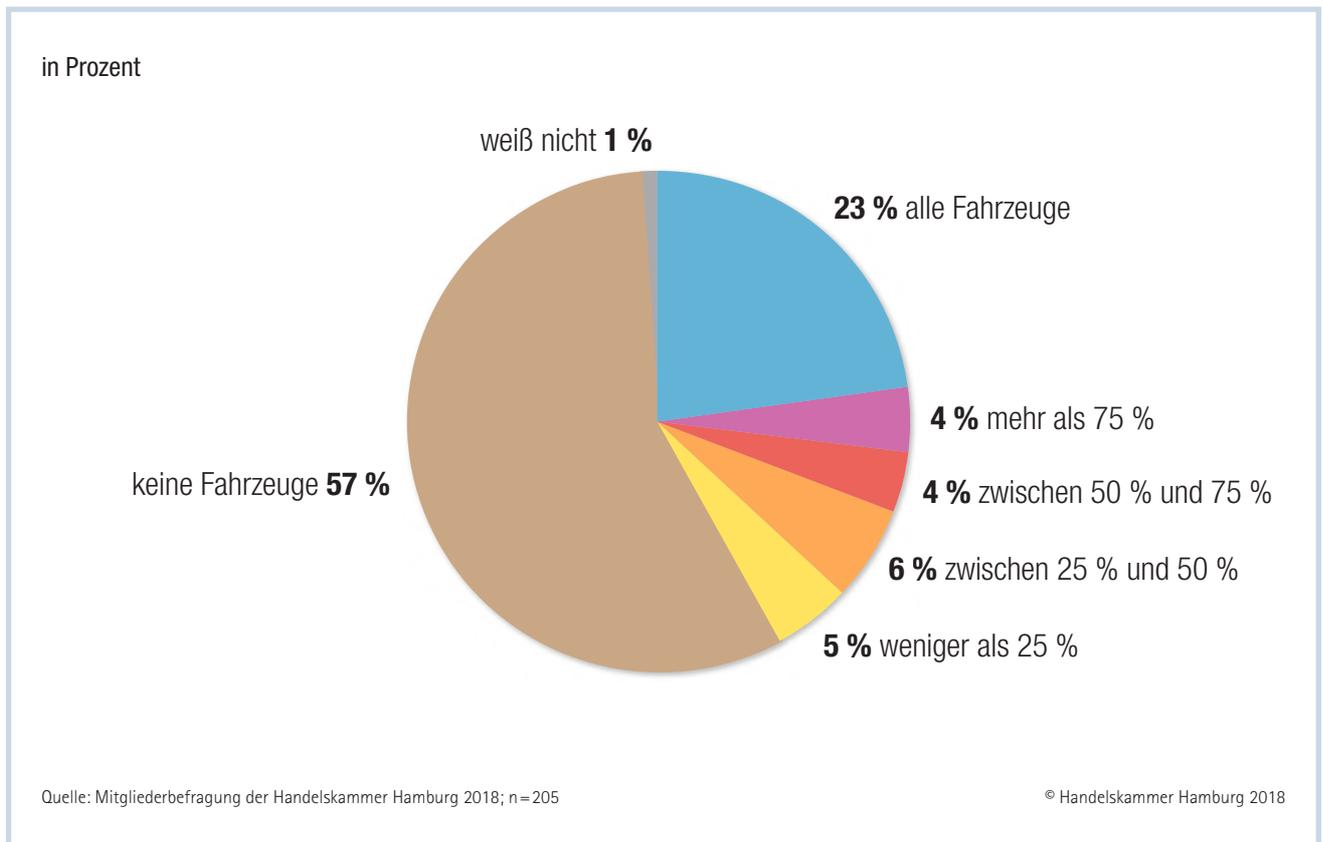
## Unternehmen befürchten hohen Wertverlust

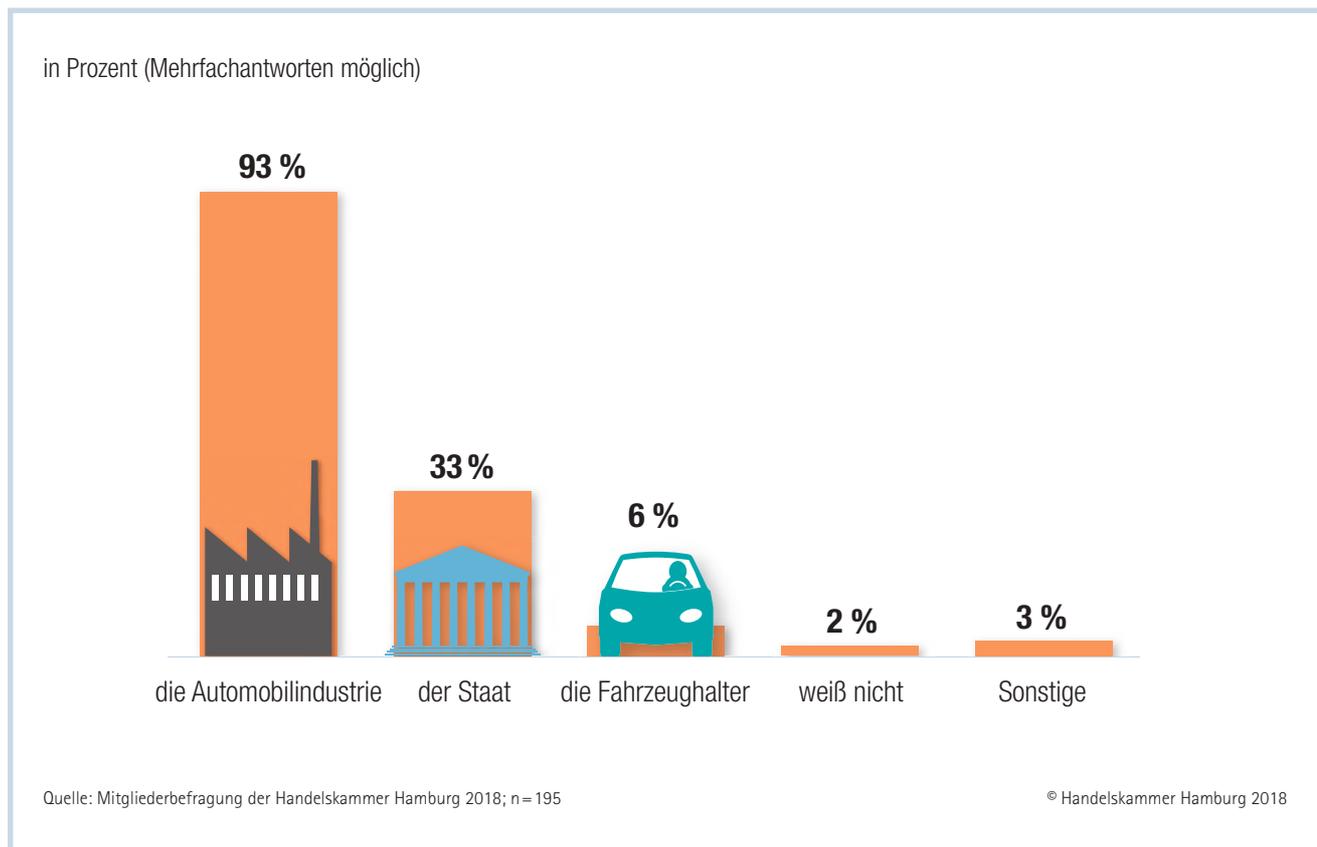
Rund 23 Prozent der befragten Unternehmen haben alle ihre Fahrzeuge geleast. Mehr als die Hälfte (57 Prozent) hat hingegen gar kein Firmenfahrzeug geleast, sondern ausschließlich gekauft. Dabei ist der Anteil der gekauften Fahrzeuge insbesondere bei kleinen Unternehmen mit bis zu drei Beschäftigten besonders hoch (rund 77 Prozent). Mögliche Wertverluste bringen mithin unmittelbare wirtschaftliche Nachteile für die Unternehmen mit sich. Die Unternehmen selbst schätzen, dass die Durchfahrtsbeschränkungen einen erheblichen Wertverlust für ihre Dieselfahrzeuge bedeuten. Bei ihren PKWs und Nutzfahrzeugen befürchten die befragten Unternehmen im Mittel jeweils einen Wertverlust von 5 000 Euro pro Fahrzeug. Dabei weisen die Schätzungen allerdings eine erhebliche Spannweite auf.

**Abbildung 4: Welche Fahrzeuge werden Sie voraussichtlich als Ersatz kaufen oder leasen?**



**Abbildung 5: Wie viele Ihrer Fahrzeuge haben Sie geleast?**



**Abbildung 6: Wer sollte sich Ihrer Meinung nach finanziell an der Nachrüstung von Dieselfahrzeugen beteiligen?**

### Hersteller sollen Nachrüstungskosten tragen

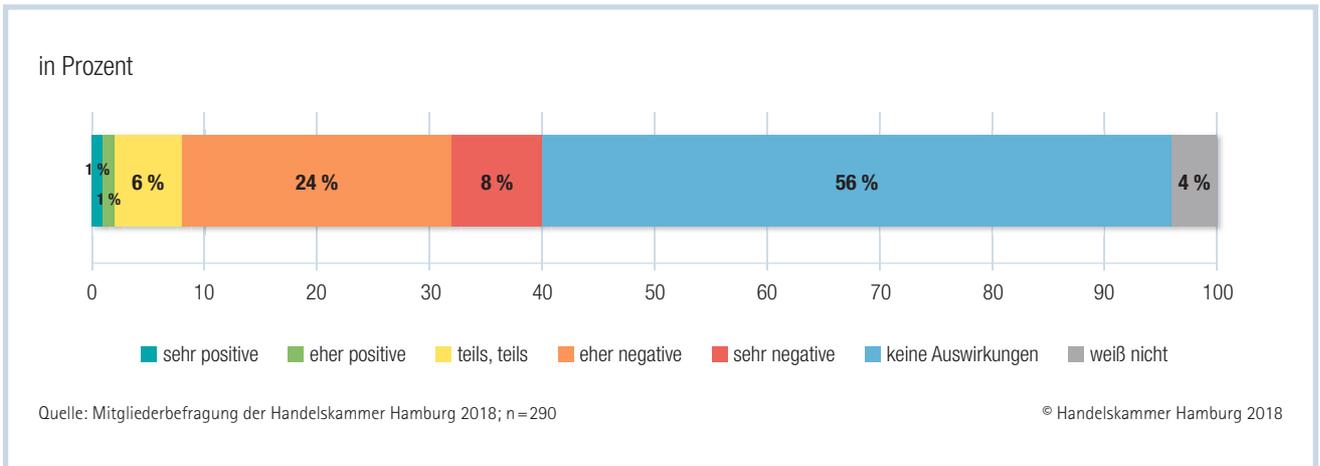
Die Unternehmen mit Dieselfahrzeugen sehen bei der Kostenübernahme von Hardware-Nachrüstungen größtenteils die Hersteller in der Pflicht (93 Prozent). Rund ein Drittel der Befragten gibt an, der Staat solle sich zudem an den Kosten beteiligen.

### Auswirkungen erster Durchfahrtsbeschränkungen spürbar

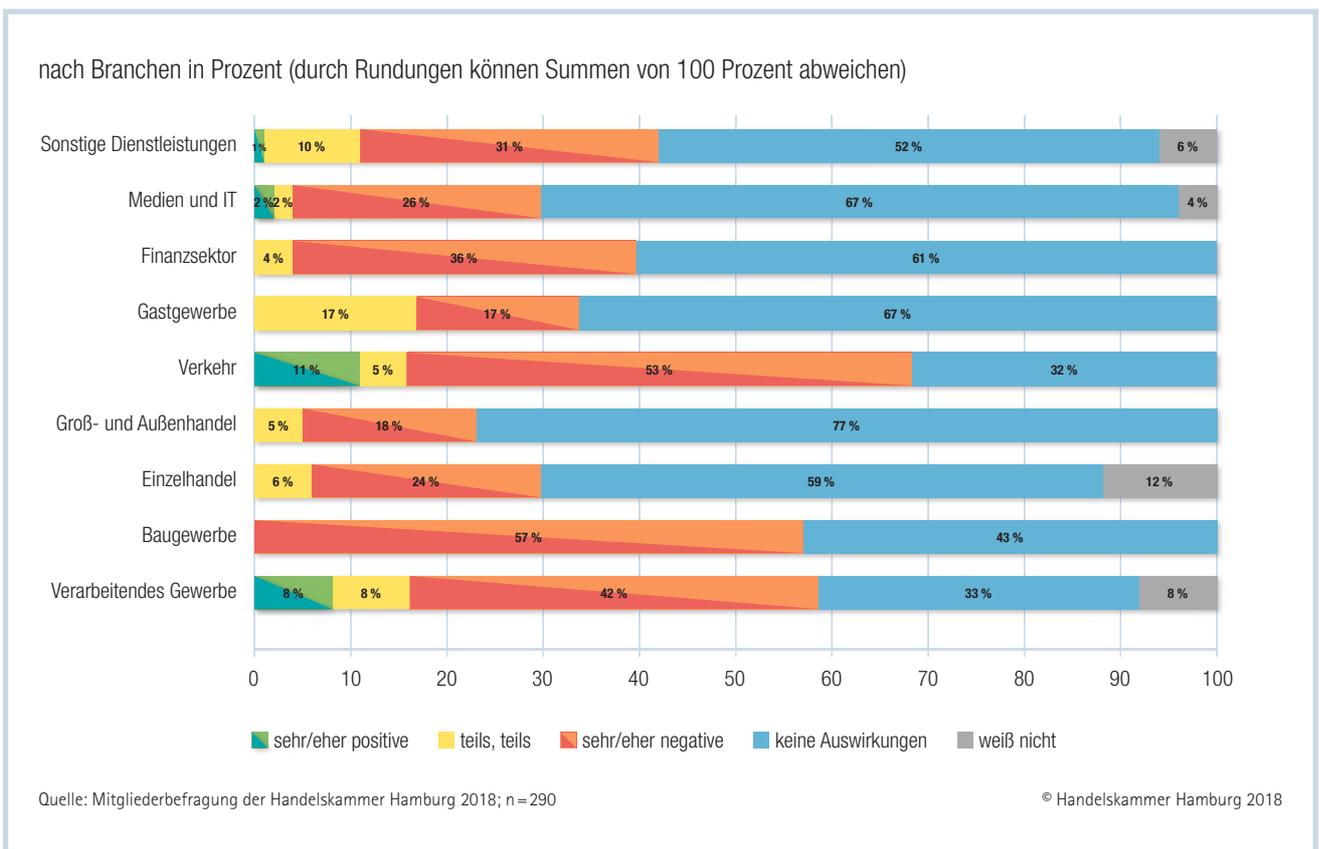
Rund 32 Prozent der Befragten geben an, die beiden Durchfahrtsbeschränkungen in Hamburg-Altona wirkten sich negativ auf die Geschäftstätigkeit aus, bei den Unternehmen mit Dieselfahrzeugen sind es knapp 43 Prozent. Über die Hälfte aller befragten Unternehmen gibt hingegen an, keinen Einfluss zu spüren (56 Prozent). Bei Unternehmen, die selbst über kein Dieselfahrzeug verfügen, äußerten 73 Prozent der Befragten, sie spürten keine Auswirkungen der Durchfahrtsbeschränkungen. Die vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass sich die Durchfahrtsbeschränkungen durchaus auf die Geschäftstätigkeit Hamburger Unternehmen auswirken, obwohl es sich hierbei lediglich um zwei Straßenabschnitte mit einer Länge von zusammen knapp 2,2 km handelt.

Besonders negativ werden die lokalen Durchfahrtsbeschränkungen von den in Altona und Hamburg-Nord ansässigen befragten Unternehmen bewertet. Unternehmen aus den Branchen Verkehr und Baugewerbe geben zudem häufiger an, negative Auswirkungen auf ihre Geschäftstätigkeit zu spüren (ca. 52 bzw. 57 Prozent) als Unternehmen aus dem Bereich des Groß- und Außenhandels, des Gastgewerbes sowie aus der Medien- und IT-Branche. Dies kann insbesondere darauf zurückgeführt werden, dass Unternehmen aus dem Verkehrssektor und Baugewerbe durchschnittlich stärker auf eine gute Straßeninfrastruktur für ihre Geschäftstätigkeit angewiesen sind.

**Abbildung 7: Welche Auswirkungen haben die beiden Durchfahrtsbeschränkungen in Altona insgesamt auf die Geschäftstätigkeit Ihres Unternehmens?**



**Abbildung 8: Welche Auswirkungen haben die beiden Durchfahrtsbeschränkungen in Altona insgesamt auf die Geschäftstätigkeit Ihres Unternehmens?**



## Berechnung zum Wertverlust von Dieselfahrzeugen

Aufgrund der hier und anderswo geplanten oder zu erwarteten Fahrbeschränkungen, die der Einhaltung der von der EU vorgegebenen Grenzwerte für Stickoxide dienen, ist derzeit von einem Wertverlust von Dieselfahrzeugen auszugehen. In Ergänzung zu der Mitgliederbefragung hat die Handelskammer Hamburg daher eigene Berechnungen zum erwarteten Wertverlust von Dieselfahrzeugen in Hamburg vorgenommen. Die Berechnungssystematik wurde mit dem DIHK abgestimmt und durch eine qualitative Umfrage bei Gebrauchtfahrzeughändlern für PKW und Nutzfahrzeuge zur Anpassung an regionale Besonderheiten ergänzt.<sup>4</sup>

### Ältere Dieselfahrzeuge im Fokus

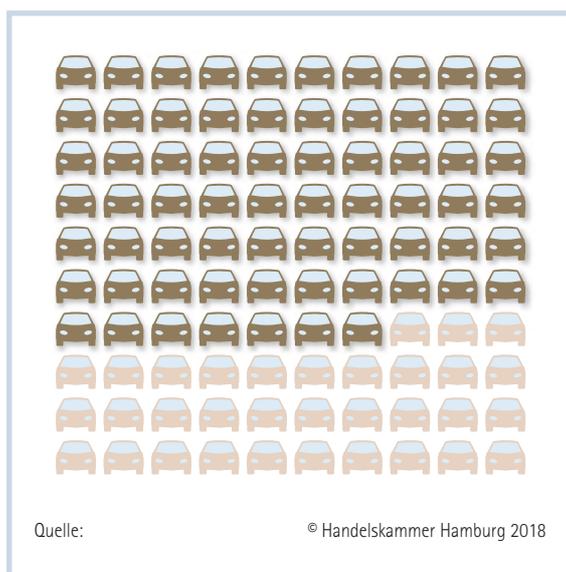
Besonders betroffen von Wertminderungen sind insbesondere Fahrzeuge der Abgasnorm EURO 5 oder älter, weil diese unter realen Fahrbedingungen deutlich mehr Stickoxide emittieren als gesetzlich vorgeschrieben und damit im Fokus der öffentlichen Diskussion stehen. Sie machen mit rund 33 000 Fahrzeugen einen Anteil von ca. 32 Prozent an den gewerblichen Dieselfahrzeugen in Hamburg aus. EURO 6-Fahrzeuge wurden in dieser Systematik nicht berücksichtigt, insbesondere weil sie nicht betroffen sind von den Durchfahrtsbeschränkungen.

## Wertminderungen bei rund 10 Prozent

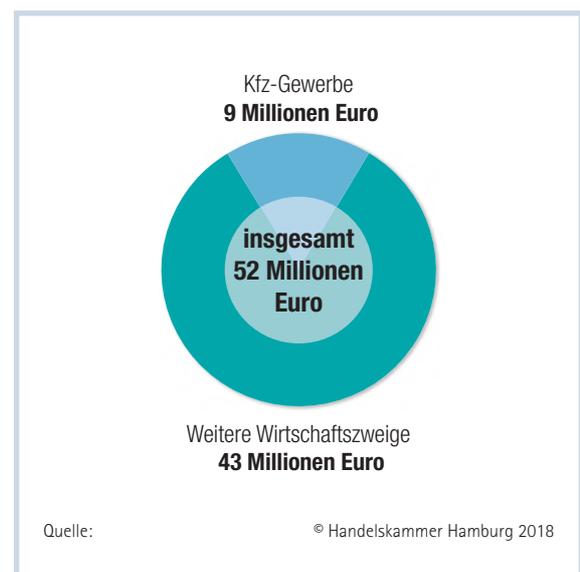
Im Ergebnis ist festzuhalten, dass die durchschnittliche Wertminderung für Diesel-PKW älter Euro 6 inklusive verlängerter Standzeiten bis zum Wiederverkauf bei rund 2 004 Euro pro Fahrzeug liegt. Dabei wurde als Referenzfahrzeug ein VW Passat mit einem Restwert von 15 000 Euro nach vier Jahren festgesetzt. Die DAT, Deutsche Automobil Treuhand GmbH und Herausgeber des DAT Diesel-Barometers, geht bundesweit von einem durchschnittlichen Wertverlust von 4,6 Prozent bei Diesel PKW aus, weist zugleich aber auf mögliche regionale Abweichungen hin. Daher wurden in Ergänzung qualitative Gespräche mit lokalen Gebrauchtwagenhändlern geführt, die eine Wertminderung von durchschnittlich 10 Prozent beschreiben. Dieser lokale Wert wurde den vorliegenden Abschätzungen zugrunde gelegt. Zudem entstehen Fahrzeughändlern durch die längeren Standzeiten der Fahrzeuge vor Verkauf (durchschnittlich 18 Tage länger als zum Referenzzeitraum) zusätzliche Kosten in Höhe von 28 Euro pro Tag. Die Fahrzeuge verlieren entsprechend beim Händler 504 Euro zusätzlich an Wiederverkaufswert.

Als Ergebnis der aktuellen Abschätzungen sind Wertminderungen für gewerbliche Diesel-PKW in Hamburg von ca. 52 Mio. Euro zu erwarten, davon neun Mio. Euro im KFZ-Gewerbe und in weiteren Wirtschaftszweigen rund 43 Mio. Euro.

**Abbildung 9:**  
Anteil Euro 6 bei gewerblichen Dieselfahrzeugen

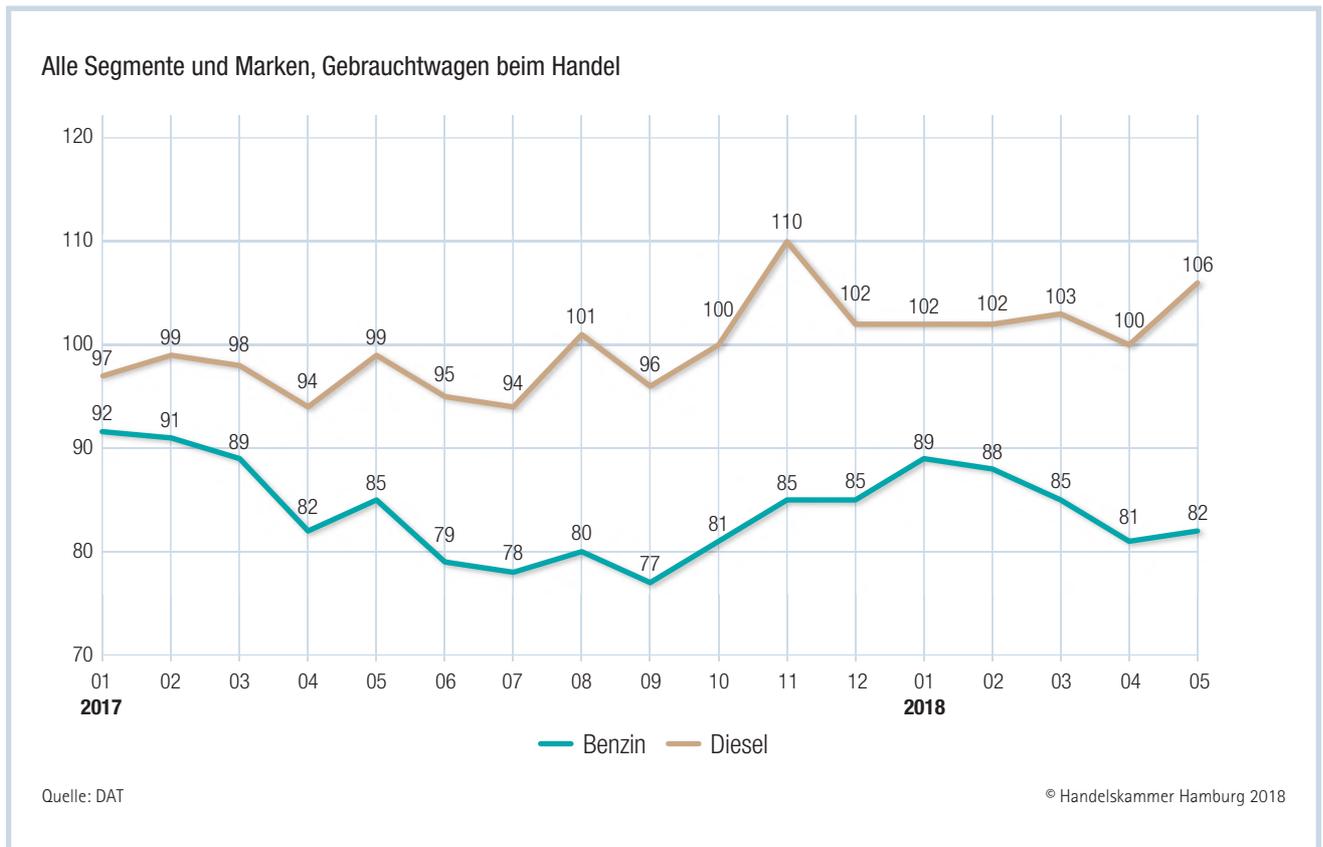


**Abbildung 10:**  
Geschätzter Wertverlust von Dieselfahrzeugen



<sup>4</sup> Eine Beschreibung des methodischen Vorgehens befindet sich im Anhang.

Abbildung 11: Standzeiten in Tagen



### Kein Wertverlust bei Nutzfahrzeugen

Wenngleich es sich bei Nutzfahrzeugen fast ausschließlich um Dieselfahrzeuge handelt, waren diese in der hier vorgenommenen Berechnung nicht zu berücksichtigen. Zum einen weichen bei diesen die Emissionen in der Regel nicht gravierend von den Herstellerangaben ab; aufgrund des bereits seit 2013 bei Nutzfahrzeugen eingeführten EURO 6 Standards werden europäische Grenzwerte von Nutzfahrzeugen daher kaum überschritten. Ferner sorgen verschiedene Faktoren, etwa die längere Haltedauer oder die geringere Anzahl an Modellreihen, für einen verlangsamten Wertverlust bei Nutzfahrzeugen. Eine qualitative telefonische Abfrage bei ausgewählten Nutzfahrzeugen Anbietern in Hamburg und Norddeutschland stützt diese Erkenntnis. Aufgrund des Dieselskandals sind bei Nutzfahrzeugen insgesamt keine merkbaren Wertverluste zu erwarten.

## Positionierung der IHK-Organisation

Unter anderem im Rahmen der Stellungnahme zur Fortschreibung des Hamburger Luftreinhalteplans sowie der Forderungen an den Bundestag und die Bundesregierung 2017 bis 2021 hat sich die Handelskammer Hamburg bereits zu dem sogenannten Dieselskandal sowie zu der Einhaltung der Grenzwerte für Diesel-Emissionen positioniert. Dabei wurde insbesondere hervorgehoben, dass zeitnah effektive Maßnahmen umgesetzt werden müssen, die zur Einhaltung aller gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte von Diesel-PKW im realen Fahrbetrieb führen. Nur so kann die Luftqualität in deutschen Städten schnellstmöglich verbessert und gleichzeitig der Wirtschaftsverkehr sichergestellt werden. Die Hamburger Wirtschaft erwartet dazu wirksame Maßnahmen von der Bundesregierung, die Einhaltung der festgelegten Emissionsgrenzwerte auch im Regelbetrieb der Dieselfahrzeuge – im Bestand wie auch bei Neuwagen – zeitnah sicherzustellen.

Mit dem Plenarbeschluss der Handelskammer Hamburg vom 3. Mai 2018 sind weitere Aktivitäten anlässlich der Auswirkungen des „Diesel-Urteils“ des Bundesverwaltungsgerichts initiiert worden. Neben der Mitgliederbefragung und Berechnungen zum Wertverlust hat die Handelskammer Hamburg auf eine Positionierung des DIHK, Deutscher Industrie- und Handelskammertag e. V. und Dachverband der deutschen Industrie- und Handelskammern, gegenüber der Bundesregierung zu dieser Thematik hingewirkt. Das in der IHK-Organisation erarbeitete Positionspapier „Luftqualität verbessern – Mobilität optimieren“ wurde im Juni 2018 durch den DIHK-Vorstand verabschiedet. Die Vertreter der Handelskammer Hamburg haben diesem Papier ebenfalls zugestimmt. Vorab haben sich die relevanten Ausschüsse mit dem Positionspapier befasst. Dieses zeigt verschiedene erforderliche Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität auf, die nachfolgend vorgestellt werden.

## Nachhaltige Mobilität in Städten stärken

Die IHK-Organisation setzt sich unter anderem für mehr nachhaltige Mobilität in Städten ein. Konkret sollten etwa eine intelligente Verkehrslenkung und -steuerung eingeführt und Investitionen im Bereich der städtischen Infrastruktur genutzt werden. Außerdem sollten die verschiedenen Verkehrsträger besser ausgelastet und durch verbesserte digitale Angebote miteinander vernetzt werden. Mit einem optimierten Mobilitäts- und Parkraummanagement könnte zudem das Verkehrsaufkommen reduziert werden.

## Emissionsarmen Wirtschaftsverkehr und alternative Antriebe voranbringen

Aufgrund des erheblichen Anteils des Wirtschaftsverkehrs an dem innerstädtischen Verkehrsaufkommen sind emissionsarme Antriebe sowohl im städtischen Wirtschaftsverkehr wie im öffentlichen Fuhrpark besonders geeignete Mittel, um die Luftqualität und Attraktivität von Städten zu verbessern. Daher sollte der Wirtschaftsverkehr optimiert und Fahrzeuge, die besonders häufig in Städten fahren, stärker erneuert oder nachgerüstet werden. Dies umfasst die technologieoffene Förderung emissionsarmer Antriebe sowie den Ausbau und die Vereinheitlichung der entsprechenden Infrastruktur.

## Nachbesserung von Dieselfahrzeugen kosteneffizient umsetzen

Auf dem Prüfstand halten die meisten Diesel-PKW die gesetzlichen Emissionsgrenzwerte ein, die zum Zeitpunkt ihrer Erstzulassung galten. Soweit dies nicht der Fall ist, tragen die Fahrzeughersteller die Verantwortung zur vollständigen Nachbesserung. Ein besonderes Problem stellen die Diesel-Pkw allerdings insofern dar, als dass bei ihnen auch bei den modernen Typen die eigentlich zulässigen Emissions-Grenzwerte zwar „auf dem Prüfstand“ erreicht, im Realbetrieb jedoch deutlich überschritten werden. Unter anderem durch die langjährig praktizierten Zulassungs- und Messverfahren tragen Europa- und Bundespolitik insoweit eine Mitverantwortung für die Überschreitung der Grenzwerte in den Städten, da sie Vertrauen bei gewerblichen und privaten Fahrzeugkäufern geschaffen haben, ohne die Auswirkungen auf die Luftqualität in Ballungsräumen hinreichend berücksichtigt zu haben.

Derzeit tragen jedoch Fahrzeughalter und Kfz-Gewerbe die Hauptlast der durch Wertminderung und sinkende Absatzzahlen von Diesel-Pkw entstehenden Kosten. Daher wäre es aus Sicht der IHK-Organisation von großer Bedeutung, wenn auch die Fahrzeughersteller im Interesse ihrer Kunden und Handelspartner einen wirksamen Beitrag zur Bewältigung der Situation leisten würden. Zur Abwendung von Fahrverboten sollte daher eine weitergehende technische Nachbesserung der Dieselfahrzeuge im Bestand in Betracht gezogen werden. Dies gilt auch für Nachrüstungen mit SCR-Katalysatoren (Hardware-Nachrüstungen), vorausgesetzt diese sind technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar. Aufgrund hoher Kosten und einer langen Umsetzungsdauer sollten sich Bundesregierung und Fahrzeughersteller zunächst vorrangig auf Fahrzeuge in Gebieten mit starker Grenzwertüberschrei-

tung konzentrieren, die eine hohe Emissionsminderung erwarten lassen und schnell mit Nachrüstsystemen ausgestattet werden können.

### **Rechtliche Rahmenbedingungen für technische Nachrüstungen schaffen**

Die IHK-Organisation setzt sich zudem dafür ein, dass der Bund zeitnah eine Richtlinie zur Straßenverkehrsordnung vorlegen sollte, die Städten die Möglichkeit einräumt, Dieselfahrzeuge aufgrund einer Nachrüstung von den, nach den Grundsätzen des Bundesverwaltungsgerichts, unvermeidlichen Fahrverboten auszunehmen. Auch sollte die Möglichkeit bestehen, entsprechende Nachrüstungen in den Fahrzeugschein einzutragen. Ferner sollte sich der Bund für die Unterstützung der Hersteller bei Zulassung, Gewährleistung und Durchführung der Nachrüstung einsetzen.

### **Auf Blaue Plakette verzichten**

Schließlich sollte auf die Einführung der Blauen Plakette verzichtet werden. Auch wenn dadurch ein Flickenteppich verschiedenster Verkehrsbeschränkungen vermieden werden könnte und durch eine Änderung der Verordnung zur Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen umzusetzen wäre, ließen die aktuellen Vorschläge eine eher pauschale und extensive Nutzung erwarten. So bestünde die Gefahr, dass entsprechende Zonen auf unverhältnismäßig große Gebiete ausgedehnt werden.

## Fazit und Ausblick

Die hohen Emissionen der Diesel-PKW sind nach wie vor die Hauptursache für die zu hohe Stickoxidbelastung in vielen Städten. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat deutschlandweit als erste Stadt Durchfahrtsbeschränkungen zur Verbesserung der Luftqualität und zur Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxide eingeführt. Weitere Städte werden voraussichtlich folgen. Die Handelskammer Hamburg unterstützt die Bemühungen des Senats und der Bürgerschaft der Freien und Hansestadt Hamburg, die Luftqualität an allen hoch belasteten Stellen nachhaltig zu verbessern und dauerhaft unter den gesetzlichen Grenzwerten zu halten und damit die Lebensbedingungen für die betroffene Wohnbevölkerung entscheidend zu verbessern.

Die Mitgliederbefragung hat aber auch gezeigt, dass sich die beiden Durchfahrtsbeschränkungen auf lediglich zwei Straßenabschnitten in Hamburg bereits auf die Geschäftstätigkeit von Hamburger Unternehmen negativ auswirken. Die Wirksamkeit der lokalen Maßnahmen auf die Verbesserung der Luftqualität in Hamburg sowie die Auswirkungen auf den Wirtschaftsverkehr sind daher weiter zu beobachten und regelmäßig zu prüfen. Durchfahrtsbeschränkungen sollten auch in Zukunft nur das letzte Mittel zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte sein, um den lokalen Wirtschaftsverkehr mit Zielen im Innenstadtbereich sowie den Kundenverkehr der dort ansässigen Betriebe nicht dauerhaft zu beeinträchtigen.

Die Hamburger Unternehmen sehen derzeit insgesamt einen hohen Wertverlust ihrer Dieselfahrzeuge, der deutlich über dem durch die Handelskammer Hamburg berechneten zu erwartenden Wertverlust liegt. Vor dem Hintergrund der aktuellen Diskussion hat der DIHK in seinem Positionspapier Maßnahmen vorgeschlagen, wie die Luftqualität verbessert und die Nachbesserung von Dieselfahrzeugen kosteneffizient umgesetzt werden können.

Darüber hinaus hat die Unternehmensbefragung gezeigt, dass bei Hamburger Unternehmen grundsätzlich ein großes Interesse an der Anschaffung alternativ angetriebener Fahrzeuge besteht. Eine zentrale Herausforderung bleibt die tatsächliche Umsetzung dieses Interesses zum Umstieg auf alternative Antriebe. Hierfür ist eine stärkere Unterstützung von freiwilligen Maßnahmen von Betrieben zur emissionsarmen Mobilität erforderlich. Unter anderem im Rahmen der UmweltPartnerschaft, der Partnerschaft für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität und der gemeinsamen Beschaffungsinitiative von Handels- und Handwerkskammer „Hamburg macht Emobil“ hat die Handelskammer Hamburg den Hamburger Senat in der Vergangenheit unterstützt und wird dies auch in Zukunft tun.

## Methodik

### A. Berechnung Wertverlust

1. Ermittlung des betroffenen Fahrzeugbestandes in Hamburg anhand KBA-Statistiken gegliedert nach gewerblichen Nutzern (129 499) und im KFZ-Gewerbe gemeldete Fahrzeuge (20 195). (Quelle: KBA Bestand an Pkw nach Halter (1.1.2017), S.12.)

2. Ermittlung der dieselbetriebenen, gewerblich genutzten Fahrzeuge. Annahme aus KBA-Daten: 67 Prozent der gewerblichen Fahrzeuge sind Dieselfahrzeuge: gewerbliche Diesel (86 764) und KFZ-Gewerbe gemeldete Fahrzeuge (13 531)

3. Ermittlung der Fahrzeuge unterhalb Euro 6 Norm: Von Sanktionen und Wertverlusten sind Fahrzeuge schlechter EURO 6 betroffen. Herleitung des Anteils unter EURO 6-Fahrzeuge aus Zusammenfassung der Bestandslisten des KBA seit 2010. nach Jahrgängen.

Ergebnis:

Ca. 34 000 Fahrzeuge, das entspricht 33 Prozent der aktuell zugelassenen gewerblichen Diesel-PKW liegen unterhalb der Euro 6 Norm. (Quelle: KBA)

4. Ermittlung von Referenzfahrzeugkosten: Als Referenzfahrzeug wurde ein typischer Dienstwagen VW Passat und als Restwert nach vier Jahren 15 000 Euro festgesetzt. (Quelle: eigene Recherche über Automobilbörsen)

5. Ermittlung des Wertverlustes: Bundesweit gibt es einen Wertverlust bei Diesel PKW von durchschnittlich 4,6 Prozent, der regional schwanken kann (Quelle: DAT-Dieselbarometer und Information DIHK). In Ergänzung wurden qualitative Gespräche mit Gebrauchtwagenhändlern geführt, die eine Wertminderung von durchschnittlich 10 Prozent beschreiben. Das entspricht für das Referenzfahrzeug einer Wertminderung um 1 500 Euro. (Quelle: eigene Recherche)

Fahrzeughändlern entstehen durch längere Standzeiten der Fahrzeuge vor Verkauf (durchschnittlich 18 Tage länger als zum Referenzzeitraum) zusätzliche Kosten (28 Euro pro Tag). Im Ergebnis verlieren die Fahrzeuge beim Händler 504 Euro zusätzlich an Wiederverkaufswert. (Quelle: DAT-Dieselbarometer 4/2018). Entsprechend können Wertminderungen bis zu 2 004 Euro pro Fahrzeug angesetzt werden.

6. Zusammenführung der Daten:  
Kumuliert man die Einzelergebnisse (Anzahl gewerbliche Diesel-PKW, die nicht der Euro 6-Norm entsprechen, multipliziert mit den zugehörigen Wertminderungen), ergibt sich ein Wertverlust von:

KFZ-Gewerbe	8 948 089 EURO
weitere Wirtschaftszweige	42 948 343 EURO
<b>Summe</b>	<b>51 986 433 EURO</b>

Datenquellen:

- Angaben des Kraftfahrtbundesamtes
- DAT-Dieselbarometer (April 2018)
- Qualitative Interviews mit Automobilhändlern

Weitere Annahmen und Abgrenzungen:

Begrenzung auf PKW mit Abgasnorm schlechter als EURO 6. Im Zuge der aktuellen Diskussion um mögliche Fahrzeughardwarenausrüstungen und Sanktionen wie Durchfahrtsbeschränkungen wird bisher auf Fahrzeuge älter als Abgasnorm EURO 6 abgestellt, da insbesondere die Euro-5-Fahrzeuge diese unter realen Fahrbedingungen deutlich mehr Stickoxide emittieren, als zulässig. Für einen vergleichsweise deutlichen Wertverlust für EURO 6-Fahrzeuge gibt es bisher keine belastbaren Belege. Deshalb werden zur moderaten Betrachtung des Wertverlustes nur Bestandsfahrzeuge schlechter als EURO 6 berücksichtigt.

Ermittlung Wertverlust bei Nutzfahrzeugen:

- Nutzfahrzeuge sind fast ausschließlich Dieselfahrzeuge
- Bereits seit 2013 ist EURO 6-Standard bei NFZ eingeführt, Abgasemissionen sind nicht auffällig, Grenzwerte werden kaum überschritten
- Aufgrund verschiedener Faktoren (längere Halte-dauer, Langlebigkeit, weniger Modellreihen, etc.) deutlich verlangsamter Wertverlust bei Nutzfahrzeugen

Im Gegensatz zu Diesel-PKW weichen die Emissionen der in der Regel EURO 6-Nutzfahrzeuge nicht gravierend von den Herstellerangaben ab. Somit scheinen Nutzfahrzeuge zunächst nicht vom „Diesel-Skandal“ betroffen zu sein. Eine qualitative telefonische Abfrage bei ausgewählten Nutzfahrzeuganbietern in Hamburg und Norddeutschland aus dem Mai 2018 stützt die Erkenntnis, dass es aufgrund des Dieselskandals keine merklichen Wertverluste bei Nutzfahrzeugen gibt. Insofern werden die Nutzfahrzeuge in der weiteren Betrachtung der Wertverlustberechnung nicht weiter berücksichtigt.

## B. Mitgliederbefragung

Im Rahmen einer Onlinebefragung wurden im Zeitraum vom 19. Juni bis zum 3. Juli 2018 2 591 zufällig ausgewählte Mitgliedsunternehmen (repräsentative Stichprobe) per Mail erreicht. Insgesamt basiert die Auswertung der Befragung auf den Antworten von 304 Unternehmen (Rücklaufquote: 11,7 Prozent). Dieser Rücklauf ermöglicht es grundsätzlich, Rückschlüsse auf die Hamburger Wirtschaft insgesamt zu ziehen und bei bestimmten Fragestellungen differenziertere Aussagen zu treffen.

Die Fragen 10 bis 12 dienen der Einordnung, inwieweit die teilnehmenden Unternehmen ein Abbild der vielfältigen Hamburger Wirtschaft darstellen, das heißt in welchem Maß Rückschlüsse von der vorliegenden Stich-

probe auf die Grundgesamtheit möglicherweise verzerrt sind. Die Struktur der antwortenden Unternehmen ähnelt zumindest hinsichtlich Branchen und Beschäftigtengrößenklassen im Wesentlichen der entsprechenden Struktur der gesamten hiesigen Wirtschaft (vgl. [www.hk24.de/zahlen](http://www.hk24.de/zahlen)). Sowohl in der Stichprobe als auch in der Realität dominieren Dienstleistungsunternehmen und kleinere bis mittlere Unternehmen.

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist dennoch zu beachten, dass das methodische Problem der Selbstselektion nicht ausgeräumt werden kann. Die von uns zufällig ausgewählten Unternehmen haben selbst über Teilnahme oder Nichtteilnahme entschieden, so dass zu vermuten ist, dass an dem Thema weniger Interessierte unterproportional an der Umfrage teilgenommen haben.

## Fragebogen

### Einstieg

Frage 1

**Haben Sie motorisierte Firmenfahrzeuge?**

- ja  
 nein → zu Frage 9

Frage 2

**Haben Sie Firmenfahrzeuge mit Dieselmotor?**

- ja  
 nein → zu Frage 9

Frage 3

**Wie groß ist insgesamt Ihr Fuhrpark?**

	keine	1 – 3	4 – 9	10 – 49	50 – 99	100 und mehr
PKW	<input type="checkbox"/>					
davon Diesel	<input type="checkbox"/>					
Nutzfahrzeuge	<input type="checkbox"/>					
davon Diesel	<input type="checkbox"/>					
Busse	<input type="checkbox"/>					
davon Diesel	<input type="checkbox"/>					

## Nur für Nutzer von Dieselfahrzeugen

---

Frage 4

Wie viele Ihrer Fahrzeuge haben Sie geleast?

- alle Fahrzeuge
- mehr als 75 %
- zwischen 50 % und 75 %
- zwischen 25 % und 50 %
- weniger als 25 %
- keine Fahrzeuge
- weiß nicht

Frage 5

Wie hoch schätzen Sie den Wertverlust Ihrer Dieselfahrzeuge?

In Euro pro PKW: \_\_\_\_\_

In Euro pro Nutzfahrzeug: \_\_\_\_\_

Frage 6

Falls Sie Dieselfahrzeuge gekauft haben: Planen Sie, diese vorzeitig abzustoßen?

(Mehrfachantwort möglich)

- Ja,
  - wegen Wertverlusten
  - wegen drohender Fahrverbote
  - wegen des Imageschadens
  - wegen der Umwelt
  - Sonstiges: \_\_\_\_\_
- Nein
- weiß nicht

Frage 7

Welche Fahrzeuge werden Sie als Ersatz voraussichtlich kaufen/leasen

(Mehrfachantwort möglich)?

- Diesel Euro 6/VI
- Benziner
- Alternative Antriebe (Elektro, Gas)
- keine

Frage 8

Wer sollte sich Ihrer Meinung nach finanziell an der Nachrüstung von Dieselfahrzeugen beteiligen?

(Mehrfachantwort möglich)

- der Staat
- die Automobilindustrie
- die Fahrzeughalter
- Sonstige: \_\_\_\_\_
- weiß nicht

## Allgemeine Fragen

---

Frage 9

**Welche Auswirkungen haben die beiden Durchfahrtsbeschränkungen in Altona insgesamt auf die Geschäftstätigkeit Ihres Unternehmens?**

- |                               |                             |                          |                          |                          |                          |
|-------------------------------|-----------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| sehr positive<br>Auswirkungen | eher positive<br>weiß nicht | teils, teils             | eher negative            | sehr negative            | keine                    |
| <input type="checkbox"/>      | <input type="checkbox"/>    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

Frage 10

**Wie viele Beschäftigte hat Ihr Unternehmen in Hamburg?**

- 0 – 3
- 4 – 9
- 10 – 19
- 20 – 49
- 50 – 99
- über 100

Frage 11

**Zu welcher Branche gehört Ihr Unternehmen?**

- Verarbeitendes Gewerbe
- Baugewerbe
- Einzelhandel
- Groß- und Außenhandel
- Verkehr
- Gastgewerbe
- Finanzsektor
- Medien und IT
- Sonstige Dienstleistungen

Frage 12

**In welchem Bezirk befindet sich der Sitz Ihres Unternehmens?**

- Altona
- Bergedorf
- Eimsbüttel
- Hamburg-Mitte
- Hamburg-Nord
- Harburg
- Wandsbek

Frage 13

**Zum Abschluss:**

**Kennen Sie die Partnerschaft für Luftgüte und schadstoffarme Mobilität (kurz: Luftgütepartnerschaft)?**

- ja
- nein

Frage 14

**Haben Sie Interesse, sich zu der Luftgütepartnerschaft, zu alternativen Antrieben und zu Fördermöglichkeiten von unseren Mitarbeitern kostenlos beraten zu lassen?**

- ja
- nein → Befragung beendet

Frage 15

**Bitte geben Sie nachfolgend Ihre Email-Adresse ein, damit wir Sie für die Vereinbarung eines Beratungsgesprächs zu der Luftgütepartnerschaft, zu alternativen Antrieben und zu Fördermöglichkeiten kontaktieren können.**

Email: \_\_\_\_\_

Information zu weiteren Angeboten

- Ich bin damit einverstanden, dass die Handelskammer Hamburg mir Informationen über ihre kostenlosen Beratungsangebote über die Luftgütepartnerschaft, alternative Antriebe und Fördermöglichkeiten an die von mir angegebene E-Mail-Adresse sendet. Ihre E-Mail-Adresse wird dabei nicht in Verbindung mit den vorstehenden Antworten gebracht.

#### **Datenschutzhinweise:**

Die Datenerhebung in diesem Formular erfolgt für Sie freiwillig. Wir verarbeiten die von Ihnen angegebenen Daten ausschließlich zur Beratung zu der Luftgütepartnerschaft, zu alternativen Antrieben und zu Fördermöglichkeiten. Die Verarbeitung Ihrer Daten findet ausschließlich durch die Handelskammer Hamburg statt. Eine Weitergabe Ihrer Daten an Dritte erfolgt darüber hinaus an die HKS Handelskammer Hamburg Service GmbH. Mit Ihrer Unterschrift willigen Sie gem. Art. 6 Abs. 1 lit. a) DSGVO in die Verarbeitung der von Ihnen freiwillig angegebenen Daten zu dem vorgenannten Zweck ein. Die Speicherung Ihrer Daten erfolgt – unbeschadet der Ordnungsvorschriften für die Aufbewahrung von Unterlagen gem. § 147 AO – grundsätzlich nur für drei Jahre. Bei Mitgliedsunternehmen beträgt die Speicherdauer bis zu 5 Jahre nach der Löschung aus dem Handelsregister, bzw. nach der Gewerbeabmeldung. Die Speicherdauer verlängert sich entsprechend, solange die Verarbeitung der Daten für die Geltendmachung, Ausübung oder Verteidigung rechtlicher Ansprüche erforderlich ist.

**Sie können Ihre Einwilligung zur Verarbeitung der von Ihnen angegebenen Daten jederzeit schriftlich oder elektronisch gegenüber der Handelskammer Hamburg (Adolphsplatz 1, 20457 Hamburg, Tel. 040 36138-138, Fax: 040 36138-401, E-Mail: [service@hk24.de](mailto:service@hk24.de)) mit Wirkung für die Zukunft ohne Angabe von Gründen widerrufen. Wir weisen darauf hin, dass durch den Widerruf der Einwilligung die Rechtmäßigkeit der aufgrund der Einwilligung bis zum Widerruf erfolgten Verarbeitung nicht berührt wird.**

Verantwortliche Stelle ist die Handelskammer Hamburg, Adolphsplatz 1, 20457 Hamburg, Tel. 040 36138-138, Fax: 040 36138-401, [service@hk24.de](mailto:service@hk24.de). Vertreterin ist die Hauptgeschäftsführerin Frau Christi Degen. Den behördlichen Datenschutzbeauftragten erreichen Sie unter [datenschutzbeauftragter@hk24.de](mailto:datenschutzbeauftragter@hk24.de). Sie haben das Recht bei der Handelskammer Hamburg über die über Sie bzw. Ihr Unternehmen gespeicherten personenbezogenen Daten Auskunft zu verlangen. Außerdem haben Sie – unbeschadet des Rechts der Handelskammer Hamburg Mitgliedsdaten im Rahmen ihres gesetzlichen Auftrags gem. § 9 IHK-G zu verarbeiten – nach Maßgabe der jeweiligen Vorschriften das Recht auf Berichtigung, Löschung und die Einschränkung der Verarbeitung Ihrer personenbezogenen Daten. Die für die Wahrnehmung des Beschwerderechts zuständige Aufsichtsbehörde ist der Hamburgische Beauftragte für Datenschutz und Informationsfreiheit.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme an der Befragung!

**Antrag des Präsidiums für die Plenarsitzung am 3. Mai 2018  
„Konsequenzen des „Diesel-Urteils“ des Bundesverwaltungsgerichts für den Wirtschaftsstandort Hamburg  
und Aktivitäten der Handelskammer Hamburg“**

Mit seinem Urteil vom 27. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht Fahrbeschränkungen für Diesel-Fahrzeuge unter bestimmten Voraussetzung für zulässig erklärt und damit auch den Vollzug der beiden in Altona geplanten Durchfahrtsbeschränkungen ermöglicht. Aufgrund der hier und anderswo geplanten oder zu erwartenden Fahrbeschränkungen, die der Einhaltung der von der EU vorgegebenen Grenzwerte für Stickoxide dienen, erfahren Diesel-Fahrzeuge momentan einen substantziellen Wertverlust. Dies gilt insbesondere für neue Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 5 und Euro 6, da sie im realen Fahrbetrieb häufig deutlich mehr Schadstoffe emittieren als zulässig.

Im Rahmen ihrer Stellungnahme zum überarbeiteten Hamburger Luftreinhalteplan (Plenarbeschluss vom 1. Juni 2017) und ihres Standpunktepapiers zur letzten Bundestagswahl (Plenarbeschluss vom 6. Juli 2017) hatte sich unsere Handelskammer wie folgt positioniert:

*„Politik soll Einhaltung der Grenzwerte für Diesel-Emissionen sicherstellen: Urbane verdichtete Ballungsräume wie Hamburg stehen vor der Herausforderung, die gesetzlichen Vorgaben für die Luftreinhaltung durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen. Der größte Verursacher sind der innerstädtische Individualverkehr und der Wirtschaftsverkehr. Während der Ausstoß von Stickoxiden bei Benzinfahrzeugen relativ niedrig ist, liegt er bei Dieselfahrzeugen deutlich höher. Ein besonderes Problem stellen dabei die Diesel-Pkw dar, weil bei ihnen auch bei den modernen Typen der Klassen Euro 5 und 6 die eigentlich zulässigen Emissionsgrenzwerte zwar „auf dem Prüfstand“ erreicht, im Realbetrieb jedoch um ein Vielfaches überschritten werden („Dieselskandal“). Die Hamburger Wirtschaft sieht sich daher getäuscht über die tatsächlichen Umweltrisiken des Betriebes von Dieselfahrzeugen einschließlich Euro 6. Sie erwartet wirksame Maßnahmen von der zukünftigen Bundesregierung, die Einhaltung der festgelegten Emissionsgrenzwerte auch im Regelbetrieb der Dieselfahrzeuge – im Bestand wie auch bei Neuwagen – zeitnah sicherzustellen.“*

Auf dieser Basis hatte Präses Bergmann im Rahmen seiner Rede anlässlich des diesjährigen Umweltwirtschaftsgipfels im Rathaus am 27. März den vor allem durch die Fahrzeug-Wertverluste entstandenen Schaden für unseren Wirtschaftsstandort und den Schaden für die Marke „Made in Germany“, der für Hamburg als wichtiger Außenwirtschaftsstandort besonders relevant ist, adressiert. Im Nachgang zu der Veranstaltung wird aktuell durch das Hauptamt eine Berechnung des kumulierten Wertverlustes durchgeführt. Zudem ist eine Informationsveranstaltung zu den geplanten Durchfahrtsbeschränkungen in Altona vor Ort und in Zusammenarbeit mit dem Bezirksamt Altona, der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation und der für den Vollzug und die Kontrolle zuständigen Polizei am 17. Mai in Vorbereitung. Schließlich wurde ein Schreiben unserer Hausspitze an den DIHK versandt, in dem dieser gebeten wird, sich zu positionieren und in die öffentliche Diskussion einzubringen. Eine angedachte öffentliche Podiumsdiskussion zu den Auswirkungen des Urteils auf den Wirtschaftsstandort wurde von den Vorsitzenden des Umwelt- und des Verkehrsausschusses befürwortet, vom Industrieausschuss in seiner Sitzung am 12. April jedoch mehrheitlich nicht unterstützt. Als Hauptargumente dafür wurden genannt, dass die Zielsetzung der Veranstaltung nicht klar sei und sich die Handelskammer außerdem aus allgemeinen politischen Diskussionen heraushalten sollte.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Präsidium in Abstimmung mit dem Hauptamt zum weiteren Vorgehen:

1. die geplante Informationsveranstaltung in Altona zu realisieren und auf Basis des genannten Schreibens auf eine Positionierung des DIHK hinzuwirken, die der unseren entspricht,
2. die geplante Berechnung des kumulierten Wertverlustes von Diesel-Fahrzeugen in Hamburg durchzuführen,
3. diese Berechnung zu ergänzen um eine breit angelegte Mitgliederbefragung zur Gesamthematik und eine qualitative Befragung der größten Automobilhändler in Hamburg,
4. die Ergebnisse von 2. und 3. auf Basis unserer o. g. Positionierung pressewirksam zu veröffentlichen.