

Resolution  
der Hauptgeschäftsführer-Versammlung  
der hessischen Industrie- und Handelskammern vom 24.10.2018

---

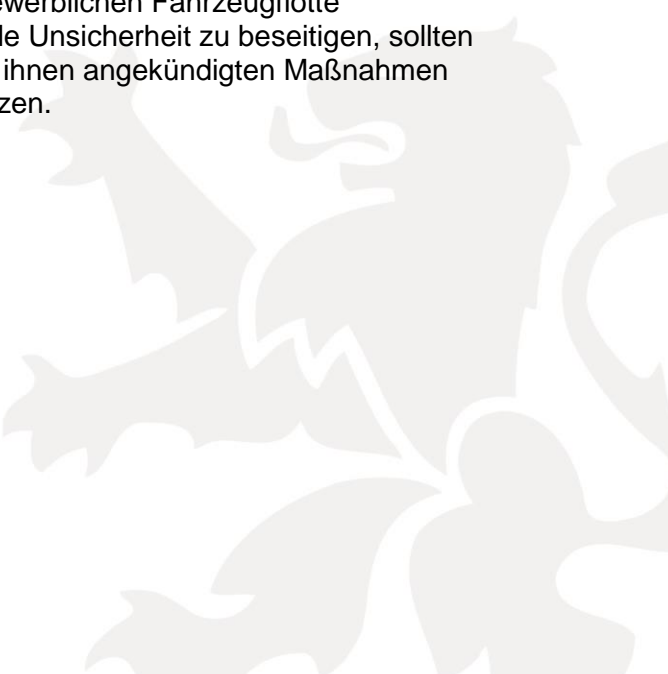
## **Luftqualität verbessern – Mobilität optimieren**

---

Trotz steigenden Verkehrsaufkommens verbessert sich die Luftqualität in Städten seit Jahren. Durch Erneuerung der Fahrzeugflotte und lokale Einzelmaßnahmen konnte allein 2017 an den deutschen Messstationen die NO<sub>2</sub>-Konzentration im Schnitt um sechs Prozent reduziert und die Stundenmittelwerte von 200 µg/m<sup>3</sup> eingehalten werden. Die Zahl der deutschen Städte mit Überschreitungen des zulässigen Jahresmittelwertes sank dadurch von 90 auf 65. Erste Daten aus 2018 bestätigen die positive Entwicklung. Dieser Trend wird sich durch die Einführung neuer Abgasnormen in Zukunft noch beschleunigen. Dennoch wird dieser Grenzwert von 40 µg/m<sup>3</sup> NO<sub>2</sub> im Jahresmittel an besonders belasteten Straßen einiger Städte zeitnah nur erreicht, wenn weitere Maßnahmen ergriffen werden. Deshalb fordern Städte vom Bund, Dieselfahrzeugen die Zufahrt in belastete Straßen oder Umweltzonen zu verbieten. Das Bundesverwaltungsgericht hält Fahrverbote allerdings nur dann für zulässig, wenn sie das einzig geeignete Mittel zum Erreichen der Grenzwerte sind. Selbst in diesem Fall müssen sie verhältnismäßig ausgestaltet werden.

Da mehr als drei Viertel der gewerblich genutzten Fahrzeuge durch Dieselmotoren angetrieben werden, würden Fahrverbote Unternehmen in besonderem Maße belasten. Selbst wenn für den Wirtschaftsverkehr Ausnahmen gelten würden, müssten Unternehmen mit Einschränkungen der Erreichbarkeit ihrer Betriebe durch Kunden, Mitarbeiter oder Lieferanten rechnen. Fahrverbote mindern die Attraktivität der Innenstädte insgesamt, es kommt zu erheblichen Kaufkraftverlusten. Handel und Tourismus wären dadurch besonders stark betroffen. Schon heute belastet die Unsicherheit über Fahrverbote Wirtschaft und deren Beschäftigte: Wertminderung und Schwierigkeiten beim Absatz gebrauchter Dieselfahrzeuge führen zu hohen Abschreibungen und Verlusten, insbesondere im Kfz-Handel.

Um Fahrverbote zu vermeiden, die Wertminderung der gewerblichen Fahrzeugflotte aufzuhalten und die in der Wirtschaft verbreitet bestehende Unsicherheit zu beseitigen, sollten Bundesregierung, Länder und Fahrzeughersteller die von ihnen angekündigten Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität schnellstmöglich umsetzen.

A large, faint, light-grey watermark of the lion logo is visible in the bottom right corner of the page, partially overlapping the text.

## 1. Nachhaltige Mobilität in Städten stärken

Die Politik sollte in erster Linie Maßnahmen zur Minderung der NO<sub>2</sub>-Belastung ergreifen, die gleichzeitig die Mobilität in Städten insgesamt nachhaltiger ausrichtet. Städtebau und Verkehrsplanung sollten dieses Ziel stärker berücksichtigen. Die Bundesregierung sollte die Kommunen darüber hinaus bei folgenden Maßnahmen unterstützen:

- Intelligente Verkehrslenkung und -steuerung einführen oder ausweiten, um den Verkehrsfluss und die Auslastung der Infrastruktur zu optimieren.
- In die städtische Infrastruktur investieren, etwa um die Nutzung des ÖPNV oder Fahrrads attraktiver zu gestalten oder mit Ortsumgehungen bzw. Entlastungsstraßen. Durchgangsverkehre in den zu stark belasteten Innenstadtbereichen zu vermeiden
- Digitale Angebote für die Vernetzung und bessere Auslastung der verschiedenen Verkehrsträger verbessern.
- Mobilitätsmanagement intensivieren, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren.

Vom bereits beschlossenen Hilfspaket konnten das Bundesverkehrs- und das Bundesumweltministerium bisher erst einzelne Programme realisieren. Damit die Kommunen verlässlich auf weitere Maßnahmen für nachhaltige Mobilität zurückgreifen können, sollten die Mittel zeitnah ausgeweitet und verstetigt werden. Damit die verschiedenen Projekte für nachhaltigen Verkehr in den Städten verlässlich eingeplant werden können, sollte ein Träger sie dauerhaft koordinieren. So kann die Luftreinhalteplanung auch tatsächlich auf den von der Bundesregierung angekündigten Instrumentenkoffer für nachhaltige Mobilität zurückgreifen und auch Unternehmen die damit verbundenen Instrumente zugänglich machen.

## 2. Emissionsarmen Wirtschaftsverkehr und alternative Antriebe voranbringen

Mehr als ein Viertel des Verkehrsaufkommens in Städten ist Wirtschaftsverkehr. Fahrzeuge von Unternehmen müssen oft mehrmals am Tag belastete Straßenabschnitte befahren, um ihre Waren und Werkzeuge zu transportieren oder Personen zu befördern. Maßnahmen für eine nachhaltigere Innenstadtlogistik und für emissionsarme Antriebe im städtischen Wirtschaftsverkehr oder in öffentlichen Fuhrparks sind deshalb besonders geeignet, die Luftqualität und Attraktivität von Städten zu verbessern. Auch das Verkehrsaufkommen durch Pendler können Unternehmen in Zusammenarbeit mit ihren Mitarbeitern reduzieren.

Auch eine stärkere Erneuerung oder Nachbesserung von Fahrzeugen, die besonders häufig in Städten fahren, kann den Wirtschaftsverkehr optimieren. Dazu zählen:

- Die technologieoffene Förderung emissionsarmer Antriebe, die neben den bestehenden Programmen für Elektrofahrzeuge auch die Nutzung von Hybrid-, Brennstoffzellen- oder Gasfahrzeugen unterstützt.
- Der Aufbau, die Erweiterung und die Vereinheitlichung der dafür notwendigen Infrastruktur.
- Die Nachrüstung der in Ballungsräumen genutzten Busse oder Nutzfahrzeuge.
- Die Unterstützung von nachhaltigem Lieferverkehr, z. B. durch Ladezonen, Mikro-Hubs oder Angebote für Lastenfahrräder.
- Die Unterstützung von Initiativen für betriebliches Mobilitätsmanagement und nachhaltigem Verkehr in Unternehmen.

Aktuell fördert das Bundesumweltministerium die Beschaffung gewerblich genutzter elektrischer Pkw, leichter Nutzfahrzeuge und Lastenfahrräder in den betroffenen Städten. Diese Unterstützung sollte zeitnah auf weitere alternative Antriebe und Nachrüstungen auch für Nutzfahrzeuge ausgeweitet werden.

### **3. Nachbesserung von Dieselfahrzeugen kosteneffizient umsetzen**

Werden die zugesagten Nachbesserungen durch Software-Updates erfolgreich umgesetzt, ist mit einem Rückgang der verkehrsbedingten NO<sub>x</sub>-Emissionen im Durchschnitt um bis zu zehn Prozent zu rechnen. In Städten mit größerem Abstand zum Grenzwert werden Updates und Umtauschprämien nach Einschätzung vieler Gutachten aber nicht ausreichen, um diesen zu unterschreiten. Zur Abwendung von Fahrverboten sollte daher auch eine weitergehende technische Nachbesserung im Bestand in Betracht gezogen werden, dies gilt auch für Nachrüstungen mit SCR-Katalysatoren (Hardware-Nachrüstungen).

Viele Fahrzeughersteller und ein Gutachten der Bundesregierung verweisen nachvollziehbar auf hohe Kosten und lange Zeiträume für Entwicklung und Zulassung von Nachrüstungen für alle Diesel-Pkw. Um dennoch einen kurzfristigen zusätzlichen Effekt erzielen zu können, sollten in einem ersten Schritt Fahrzeuge umgerüstet werden, die eine hohe Emissionsminderung erwarten lassen und bei denen schnell Nachrüstsyste me zur Verfügung gestellt werden können.

Fahrverbote und der durch diese erzwungene Austausch von Dieselfahrzeugen können für Unternehmen und deren Beschäftigte teurer sein als die technische Nachrüstung betroffener Fahrzeuge. Daher könnten Halter abhängig vom Einsatzgebiet und Alter der Fahrzeuge die technische Nachrüstung bevorzugen. Der Bund sollte deshalb geeignete Rahmenbedingungen zur wirksamen und effizienten technischen Nachrüstung von Diesel-Pkw schaffen und dazu zeitnah eine Richtlinie zur Straßenverkehrsordnung vorlegen, die Städten die Möglichkeit einräumt, Dieselfahrzeuge aufgrund einer Nachrüstung von nach den Grundsätzen des Bundesverwaltungsgerichts unvermeidlichen Fahrverboten auszunehmen.

### **4. Auf Blaue Plakette verzichten**

Da Fahrverbote ohne Kennzeichnung der Fahrzeuge schwerer zu kontrollieren sind, sprechen sich viele Städte und einige Landesregierungen für eine Änderung der Verordnung zur Kennzeichnung von Kraftfahrzeugen (35. BImSchV) aus. Auch einige Unternehmen befürworten diese Lösung, um die Luftqualität schneller zu verbessern und einen Flickenteppich verschiedenster Verkehrsbeschränkungen zu vermeiden. Auch schafft eine einheitliche Kennzeichnung von Fahrzeugen mehr Rechtssicherheit.

Die vorliegenden Vorschläge für eine Blaue Plakette lassen allerdings eine eher pauschale und extensive Nutzung erwarten. So besteht die Gefahr, dass solche Zonen auf große Gebiete ausgedehnt werden, in denen keine Grenzwertüberschreitungen auftreten. Die höchste NO<sub>2</sub>-Schadstoffbelastung und mögliche Grenzwertüberschreitungen treten unmittelbar an der Quelle auf und nehmen mit zunehmender Entfernung rasch ab. Daher kann es leichter zu einer unverhältnismäßigen Belastung der Halter von ordnungsgemäß zugelassenen Dieselfahrzeugen kommen. Deshalb besteht die Sorge, dass die Blaue Plakette als Lenkungsinstrument der Verkehrspolitik, und damit weit entfernt von ihrem Zweck, der Austarierung von Gesundheitsschutz und Mobilität, zum Einsatz kommt. Um dieses Risiko zu mindern, sollte aus Sicht des IHK auf die Einführung der Blauen Plakette verzichtet werden.

---

## Generelle Forderungen zur Diesel-Diskussion

---

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Diskussion um Dieselfahrverbote fordert der Hessische Industrie- und Handelskammertag:

1. Bund und Automobilindustrie sollten sich auf Hardwareumrüstung als effektivstes Mittel zur Luftreinhaltung verständigen - mit Schwerpunkt auf Metropolregionen und betroffene Städte.
2. Das Land Hessen sollte Rechtsmittel zur Vermeidung von Fahrverboten ausschöpfen.
3. Das Land Hessen als zuständige Behörde zur Aufstellung der Luftreinhaltepläne sollte betroffene Kommunen dabei unterstützen, die Folgen von Fahrverboten für die Wirtschaft abzumildern.
4. Die Kommunen sollten Instrumente zur intelligenten Verkehrslenkung und -steuerung einführen oder ausweiten, um den Verkehrsfluss und die Auslastung der Infrastruktur zu optimieren.
5. Im Falle eines Fahrverbotes sind umfangreiche Ausnahmen für den Wirtschaftsverkehr erforderlich. Stadt und Land sollten in einen Dialog mit der Wirtschaft treten, um schwerwiegende Folgen für die Wirtschaft und den Wirtschaftsstandort abzumildern. Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge der Euro-5-Norm sollten nur dann verhängt werden, falls durch ein Verbot von Dieselfahrzeugen bis Euro-4-Norm sowie von Benzin-Fahrzeugen der Klasse 1 und 2, die Grenzwerte nicht erreicht werden.
6. Drohende Fahrverbotszonen sollte so klein wie möglich gehalten werden.
7. Auf Gebühren für Ausnahmegenehmigungen, die die Verwaltungskosten übersteigen, sollte verzichtet werden.
8. In den betroffenen Städten ist eine schnelle Verdichtung des ÖPNV-Angebotes erforderlich, damit Arbeitnehmer auch weiterhin zu ihren Arbeitsplätzen in den Unternehmen kommen. Härten für betroffene Berufspendler müssen abgefedert werden.
9. Sobald die Grenzwerte eingehalten werden, ist es geboten, die Fahrverbotszone wieder aufzuheben. Es ist davon auszugehen, dass bis dahin Fahrzeuge ausgetauscht und Fahrzeugflotten modernisiert sind.