

Positionen der hessischen Wirtschaft zur Luftreinhaltung im Straßenverkehr

Vorschläge und Forderungen der Wirtschaft zur Reduzierung der NO_x-Emissionen

Vorgaben und Maßnahmen der Gesetzgeber

Um gesundheitsschädliche Belastungen durch Stickstoffdioxidemissionen des Verkehrs zu verhindern, hat die EU sukzessive die Abgasnormen für Neufahrzeuge verschärft. Seit 2015 gelten für sämtliche Neuzulassungen (Typenzulassungen) von Pkw und Nutzfahrzeugen in der EU die Abgasanforderungen nach Euro 6/VI. Der Emissionsgrenzwert für Stickstoffdioxidemissionen von Diesel-Pkw wird dadurch beispielsweise von 180 mg/km (Euro 5/V) auf 80 mg/km gesenkt.

Zusätzlich wird gegenwärtig auf EU-Ebene an einem neuen Prüfverfahren zur Ermittlung der Abgasgrenzwerte gearbeitet: Mit dem RDE-Verfahren („Real Driving Emissions“) sollen die Fahrsituationen der Praxis besser abgebildet werden. Nach einer Erprobungsphase ist die Anwendung des Verfahrens für Herbst 2017 bzw. Herbst 2018 geplant. Einzelheiten, bspw. Fragen der Neubestimmung von Emissionsanforderungen bzw. zu den Bedingungen für Prüfungen, werden gegenwärtig auf EU-Ebene noch beraten. Bislang ist nicht sichergestellt, dass Euro 6/VI-Fahrzeuge im realen Fahrbetrieb wirklich die versprochenen Abgasreduzierungen aufweisen.

In Deutschland wurde auf der Umweltministerkonferenz der Bundesländer im November 2015 die Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz (LAI) beauftragt, u. a. die Fortentwicklung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß um eine neue Plakette (Einführung einer „blauen Plakette“ in der 35. Bundes-Immissionsschutzverordnung) als Maßnahme zur Reduzierung der Stickstoffdioxidbelastung zu prüfen.

Im April dieses Jahres beschloss die Umweltministerkonferenz das Bundesumweltministerium aufzufordern, über die Änderung der 35. Bundes-Immissionsschutzverordnung, die Einführung einer blauen Plakette zu ermöglichen.

Derzeitige Situation der Luftqualität und Klagen der Deutschen Umwelthilfe

Bei der Reduzierung der wichtigsten Luftschadstoffe in Deutschland und Europa wurde in den letzten Jahren viel erreicht. Die europäische Luftqualitätsrichtlinie, zuletzt in 2008 verschärft, setzt strenge Grenzwerte für Feinstaub, Stickstoffoxide, Schwefeldioxid, Kohlenstoffmonoxid, Benzol und Blei fest. Während einige Schadstoffe massiv vermindert werden konnten, hat sich die Reduzierungsgeschwindigkeit in Bezug auf Stickoxide in den letzten Jahren verlangsamt.

Bei der Umsetzung der Richtlinie stand zunächst die Reduzierung der Feinstaub-Emissionen ganz oben auf der Agenda. Hierfür wurden in vielen Städten Umweltzonen geschaffen, so auch z. B. in Frankfurt, Wiesbaden-Mainz, Offenbach, Darmstadt und Marburg. In diese Städte dürfen nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette einfahren. Auch ältere Dieselfahrzeuge können durch den Einbau eines Rußpartikelfilters eine grüne Plakette erhalten, in begründeten Einzelfällen werden Ausnahmegenehmigungen erteilt. Die Grenzwerte für Feinstaub wurden im Jahresmittel 2014 in ganz Deutschland eingehalten.

Nachdem dies erreicht wurde, rückten die Stickstoffoxide in den Fokus der Öffentlichkeit und Umweltverbände. Diese konnten zwar seit 1990 um etwa 56 Prozent reduziert werden, dennoch werden die von der EU vorgegebenen Luftqualitätsgrenzwerte regelmäßig überschritten. Die Deutsche Umwelthilfe klagt deswegen Maßnahmen für bessere Luft in mehreren deutschen Städten ein, darunter auch in Frankfurt am Main, Wiesbaden und Darmstadt und Offenbach. Damit stehen die betroffenen Bundesländer und Städte zusätzlich unter Zugzwang, die Einhaltung der bestehenden Grenzwerte sicherzustellen. Somit hätte die Einführung einer blauen Plakette aufgrund der bisher ergangenen Verwaltungsgerichtsurteile zu unzureichenden Luftreinhalteplänen keinen Options-Charakter für die Kommunen, sondern vielmehr ergäbe sich in der Praxis ein Zwang zur Verschärfung der Einfahrterlaubnisse.

Alternative Instrumente zur Minimierung der Stickstoffdioxid-Emissionen im Verkehrsbereich

Als effiziente Maßnahmen zur Schadstoffreduzierung ohne Einfahr- oder Durchfahrtsverbote eignet sich eine intelligente Verkehrslenkung, wie z. B. ein Lkw-Routenkonzept, um Belastungsschwerpunkte zu vermeiden und eine Verbesserung des Verkehrsflusses, z. B. durch eine grüne Welle. Auch die Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, z. B. durch Jobtickets oder Betriebliches Mobilitätsmanagement, leistet einen großen Beitrag. Im Nahbereich eignen sich der Fuß- und Radverkehr, so dass auch ihre Förderung in diesem Zusammenhang als sinnvoll erscheint. Generell sind Anreize zur Verhaltensänderung Restriktionen vorzuziehen.

Auch im gewerblichen Verkehr können durch neue Konzepte auf der letzten Meile, wie die Etablierung von Mikrodepots oder die Feinverteilung mit E-Fahrzeugen oder Lastenrädern, Schadstoffemissionen eingespart werden. In der Umrüstung der Busflotten des ÖPNV liegt ebenso ein hohes Einsparpotential.

Sukzessive Durchdringung neuer Antriebstechnologien führt mittelfristig zu sauberer Luft

Durch die sukzessive Erneuerung der Fahrzeugflotten mit Euro 6/VI-Motoren (und aller darauf folgenden Schadstoffklassen), dem vermehrten Einsatz von Elektrofahrzeugen oder der Marktdurchdringung weiterer alternativer Antriebstechnologien werden die durch den Verkehr verursachten Stickstoffoxidemissionen mittelfristig unter die geforderten Grenzwerte sinken.

Nicht alle Verkehre lassen sich heute oder in naher Zukunft emissionsfrei erbringen

Trotz neuer Technologien und Verlagerungsmöglichkeiten werden in den kommenden Jahren nicht alle Verkehre emissionsarm stattfinden können. Insbesondere im gewerblichen Güterverkehr wird der Fortschritt kurzfristig nicht dazu führen, dass vollends auf Verbrennungs-/(Diesel)motoren verzichtet werden kann. Die Faktoren „Zeit“ und „Kosten“ spielen bei der Etablierung neuer Antriebstechnologien eine entscheidende Rolle. Es wird für längere Zeiträume auf Übergangstechnologien, wie Hybridfahrzeuge, zurückgegriffen werden müssen. In Folge dessen, und unter Einbeziehung der Nutzungsdauer von Nutzfahrzeugen, wird die Wirtschaft noch etliche Jahre auf Verbrennungsmotoren angewiesen sein. Hier muss für eine jetzt zu tätige Investition

in den Fuhrpark eine Lösung gefunden werden, die in ausreichendem Maße dem Vertrauensschutz und der Planbarkeit von Investitionen gerecht wird. Beispielsweise darf eine Fahrzeuganschaffung, die sich nach bestem Ermessen derzeit nur an der Euro VI-Klassifizierung orientieren kann, nicht kurzfristig obsolet werden, wenn die Einfahrterlaubnis in Umweltzonen künftig umgestellt würde auf Fahrzeuge, die nur nach RDE-Verfahren eine blaue Plakette erhalten.

Was würde ein Einfahrtverbot in Umweltzonen für Fahrzeuge ohne blaue Plakette für die regionale Wirtschaft bedeuten?

Eine schnelle Einführung der blauen Plakette und ein Einfahrtverbot in Umweltzonen für Fahrzeuge ohne blaue Plakette, würde zu sehr hohem Aufwand und Kosten für die Unternehmen bzw. zur Aufgabe notwendiger Verkehre führen, da sie mit den vorhandenen Fahrzeugen nicht mehr erbracht werden können. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass viele Unternehmen in Neufahrzeuge mit grüner Plakette investiert haben bzw. für den Erhalt der grünen Plakette Fahrzeuge umgerüstet worden sind, haben diese Investitionen die Liquidität der Unternehmen belastet. Neben einem erhöhten Dispositionsaufwand würde die Kapitalvernichtung bei zurzeit eingesetzten Fahrzeugen, die nicht mehr in die Umweltzone fahren dürften, und somit praktisch unverkäuflich würden, den größten Kostenaufwand darstellen. Über die Kosten in den einzelnen Unternehmen des Güterkraft- und Personenverkehrs hinaus, würde die Erreichbarkeit der Unternehmen für Mitarbeiter, Zulieferer und Kunden sowie die Versorgung der Innenstädte eingeschränkt werden.

Positionen der hessischen Wirtschaft

Die hessische Wirtschaft spricht sich für eine politische Agenda der maßvollen Schritte zur besseren Luftqualität aus, mit realistischen Zeithorizonten zur Umsetzung der Maßnahmen. Denn der Erhalt einer starken Wirtschaft, inklusive einer starken Verkehrsbranche, ist nicht nur aus ökonomischen Gründen wichtig, sondern auch zur Erreichung der Ziele im Bereich der Luftreinhaltung. Denn nur leistungsfähige Unternehmen sind in der Lage, Investitionen in moderne Fahrzeugflotten zu tätigen.

Folgende Positionen für eine Verbesserung der Luftqualität erachtet sie als zielführend:

1. Grundsätzlich sollte die Politik langfristig kalkulierbare staatliche Vorgaben insbesondere im Bereich der Fahrzeugproduktion schaffen – für eine innovative, kosteneffiziente und sichere Verkehrswende und Luftreinheit. Dies gilt gerade auch im Hinblick auf die Mobilitätsanforderungen einer modernen Volkswirtschaft.
2. Bevor gesetzliche Regelungen verschärft werden, sollten bestehende Instrumente zur Verkehrsoptimierung, die zur Verbesserung der Luftqualität führen, konsequent umgesetzt werden.
3. Gesetzliche Maßnahmen und Regelungen zur Verbesserung der Luftqualität müssen umsetzbar sein. Bei jedem Umsetzungsschritt müssen Lösungen durch den technologischen Fortschritt, wie alternative Antriebstechnologien, zur Verfügung stehen, die gegenüber dem heutigen Standard in einem angemessenen Verhältnis zwischen Kosten und Leistung stehen.
4. Die Emissionsgrenzwerte bei der Neuzulassung von Fahrzeugtypen sollten mit den Vorgaben der Luftreinhalt Richtlinie harmonisiert werden. So besteht nicht die Gefahr des Erwerbs von Neufahrzeugen, die wenig später nicht in Umweltzonen einfahren dürfen.
5. Nur Maßnahmen mit nachgewiesener Effizienz dürfen umgesetzt werden. Die mit dem ab Herbst 2017 geplanten RDE-Verfahren gemessenen Abgaswerte sollten abgewartet werden, da erst dann eine belastbare Grundlage zur Abschätzung der möglichen NOx-Reduzierung besteht.
6. Eine Neueinrichtung oder die Verschärfung ausgewiesener Umweltzonen, die ein Einfahrverbot für alle Fahrzeuge aller Schadstoffklassen außer Euro 6/VI beinhalten, wird zurzeit mangels zu geringer Marktdurchdringung dieser Fahrzeuge abgelehnt.
7. Um die Schiene als schadstoffemissionsarmen Verkehrsträger vermehrt nutzen zu können, ist eine Ausweitung der Angebote im Personen- und Güterverkehr sowie eine Qualitätssteigerung der Leistungserbringung notwendig. Dazu ist der

Ausbau der Schieneninfrastruktur, neben der Umsetzung neuer Technologien, notwendig. Nur so kann eine Verkehrsverlagerung zum Verkehrsträger Schiene erreicht werden.

8. Um das Mobilitätsverhalten der Menschen hin zur Nutzung emissionsarmer/-freier Verkehrsmittel zu beeinflussen, sollten diese gefördert und die dafür benötigte Infrastruktur ausgebaut werden (z. B. Radwegenetz). Insbesondere im Betrieblichen Mobilitätsmanagement liegen bei den Unternehmen große Potenziale für die Reduzierung von CO₂ - und Stickoxidemissionen.