

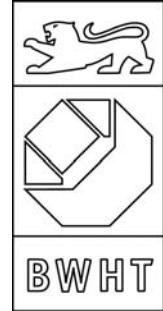
Verteiler

Wirtschaftsministerium
Baden-Württemberg

**Baden-Württembergischer
Handwerkstag e.V.**

Zusammenschluss
sämtlicher Organisationen
des Handwerks
von Baden-Württemberg

Heilbronner Straße 43
70191 Stuttgart
Telefon: 0711/26 37 09-0
Telefax: 0711/26 37 09-100
Email: Info@handwerk-bw.de
<http://www.handwerk-bw.de>



Unsere Zeichen

Bearbeiter/Durchwahl/Faxdurchwahl
Karin Müller 106/206
kmueller@handwerk-bw.de

Datum
24.01.2007

*Stellungnahme Landtags-Drucksache 14/785, Punkt I.6, Fahrverbote in
Umweltzonen - verkehrliche und wirtschaftliche Konsequenzen*

Fahrverbote für Autos der Schadstoffgruppe 1

- Benzinfahrzeuge ohne geregelten Katalysator und alle, die die Schadstoffgruppe 4 nicht erfüllen
- Benzinfahrzeuge mit geregeltem Katalysator der ersten Generation
- Dieselfahrzeuge EURO 1 und schlechter

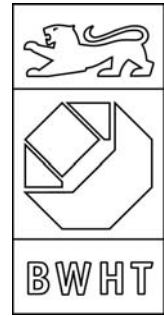
Sehr geehrte Damen und Herren,

zurzeit wird eine Überarbeitung der EU-Feinstaubrichtlinie vorbereitet und dabei auch weitere Luftschadstoffe wie die sehr feinen Feinstäube PM 2,5 neu einbezogen. Die Grenzwerte für PM 10-Stäube sind bereits seit 2005 verbindlich, werden aber in vielen Städten überschritten. Diese Städte sind nun gezwungen in Luftreinhalte- und Aktionsplänen Maßnahmen festzulegen, die geeignet sind, die Einhaltung der Grenzwerte zu erreichen.

Verkehrsbeschränkungen und Verbote werden vom Handwerkstag sehr kritisch gesehen, da sie zum einen bei einem kleinflächigen Verbot zu einer Verlagerung des Verkehrs auf bisher verkehrsberuhigte Straßen führen. Zum anderen weil sie bei einem flächendeckenden Verbot die Wirtschaftskraft im betroffenen Stadtgebiet völlig lähmen würden.

Das Handwerk fordert in diesem Zusammenhang eine Methode der Grenzwertbestimmung anzustreben, die sich stärker an Jahresbelastungen anstatt an den Grenzbelastungen einzelner Tage orientiert, die stark durch zum Beispiel meteorologische Zufälligkeiten bestimmt sind. Das Europäische Parlament hat in erster Lesung zur neuen Richtlinie vorgeschlagen, dass der Tagesgrenzwert für PM 10 künftig unter bestimmten Umständen an 55 statt 35 Tagen überschritten werden darf. Der Umweltministerrat hielt in seinem Beschluss vom 24. Oktober 2006 an der bisherigen Grenze fest. Der neue Entwurf sieht jedoch vor, dass die

NOTIZ



24.01.2007

2/4

Grenzwerte für PM 10 in begründeten Fällen erst drei Jahre nach dem Inkrafttreten der Richtlinie eingehalten werden muss.

Das Handwerk setzt sich für eine **Orientierung an Jahresgrenzwerten** ein, die für die Beurteilung ökologischer und gesundheitlicher Belange ein sinnvollerer Maßstab sind. Die **Flexibilisierung der Übergangsfristen** stellt eine wirtschaftliche Notwendigkeit für die kleinen und mittleren Betriebe im Handwerk dar.

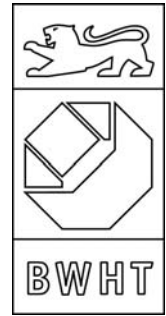
Die **Datenlage** über die von dem Fahrverbot betroffenen Fahrzeuge zeigt sich bislang **chaotisch**. Es liegen keine klaren Informationen vor wie viele Kfz welcher Schadstoffklassen auf dem Markt beziehungsweise in den jeweiligen Regionen unterwegs sind. Beispielsweise geht man allein in Stuttgart mittlerweile von 54.000 Kfz aus statt wie ursprünglich einmal angenommen von 18.000 Kfz. Die Behörden zeigen sich „völlig überrascht“ und sind nach eigenen Angaben auch personell auf die auf sie zukommenden Aufgaben noch überhaupt nicht eingestellt. Es zeichnet sich eine **Überforderung der Kommunen** zum Beispiel bei der Erstellung der Ausnahmegenehmigungen ab. Auch die Überlastung der Kfz-Werkstätten bei der Nachrüstung von Fahrzeugen ist zu erwarten.

Nach dem gegenwärtigen Stand gibt es Nachrüstungsmaßnahmen allerdings nur für Pkw und Kleintransporter, eventuell auch für Omnibusse. **Für Nutzfahrzeuge** – also dem Fahrzeugtyp der wesentlich den Wirtschaftsverkehr bestimmt – sind **noch keine Nachrüstungsmaßnahmen** auf dem Markt. Nach Auskunft der Automobilindustrie liegt dies daran, dass die entsprechenden Vorgaben der StVZO (Straßenverkehrszulassungsordnung) noch nicht vorliegen, so dass Automobilhersteller und -zulieferer sich nur sehr bedingt mit entsprechenden Lösungen auseinandersetzen konnten. Auch vor diesem Hintergrund scheint es inakzeptabel, bereits im Sommer 2007 Nutzfahrzeuge von der Einfahrt in eine Umweltzone auszuschließen. Für die Nachrüstung von Fahrzeugen muss ein technisch und organisatorisch **realistischer Zeithorizont** gesetzt werden.

In den bislang aufgestellten Luftreinhalteplänen wird deutlich, dass praktikable Ausnahmeregelungen für das Handwerk kaum vorgesehen sind. Ein hoher Anteil der von dem Fahrverbot betroffenen Fahrzeuge ist in den kleinen Unternehmen des Handwerks zu erwarten, insbesondere bei Betrieben aus dem Bau- und Ausbaugewerbe, dem Holzgewerbe, Nahrungsmittelgewerbe und Reinigungsgewerbe. Die Zugänglichkeit für Handwerksbetriebe wird extrem erschwert, die Existenz von bestimmten Betrieben in der Innenstadt gefährdet, wenn nicht gar unmöglich gemacht wie etwa im Falle von Oldtimerwerkstätten. Gerade im Sinne eines aktiven Umweltschutzes sollte aber die **bestehende Nutzungsmischung und die gute Erreichbarkeit von Handwerksbetrieben in der Innenstadt** als ein Beitrag zur Verkehrsvermeidung **gestützt werden**. Die Aufrechterhaltung von Fertigungs- und Produktionsprozessen muss gewahrt bleiben.

Umfragen der Landesvereinigung Bauwirtschaft haben ergeben, dass für die Fahrverbote und Ausnahmegenehmigungen sehr unterschiedliche Zeitpunkte und Kriterien diskutiert werden. Gerade die Kommunen mit Luftreinhalte- und Aktionsplänen stellen danach hohe Erwartungen in sachgerechte und praxisnahe Vorgaben für Ausnahmegenehmigungen, die auch verwaltungstechnisch einfach zu handhaben sind. Einheitliche Vorgabe und praktikable Regelungen für Ausnahmegenehmigungen sind somit notwendig, vor allem auch Anbetracht dessen, dass die Handwerksbetriebe häufig im „grenzüberschreitenden“ Verkehr tätig sein müssen. Schon die eventuelle **Auseinandersetzung mit unterschiedlichen Anforderungen** oder gar **Einzelausnahmegenehmigungen** bedeuten für die **kleinen und mittleren**

NOTIZ



24.01.2007

3/4

NOTIZ

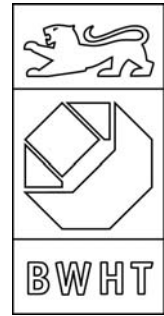
Betrieben einen nicht zumutbaren Aufwand. Als Grundlage für einen Ausnahmenkatalog mag hier der Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates München vom 13. Dezember 2006 dienen. Hier ist zumindest vorgesehen, bei Firmenfahrzeugen Ausnahmen für ein Jahr zu erteilen mit der Möglichkeit einer Verlängerung um ein weiteres Jahr wenn

- der Firmensitz bzw. ein Filialbetrieb, eine Betriebsstätte oder ein Lager in der Umweltzonen liegt und
- die Nachrüstung technisch nicht möglich ist und eines der folgenden Kriterien erfüllt ist:
- der Ersatz des Fahrzeuges wirtschaftlich nicht leistbar oder
- der Ersatz des Fahrzeuges technisch nicht möglich ist.

Gerade der Aspekt der **wirtschaftlichen Leistbarkeit** ist bei einer überstürzt erforderlichen Nachrüstung oder gar Neuanschaffung von Fahrzeugen im Handwerk besonders kritisch zu sehen. Die wirtschaftliche Situation der Handwerkswirtschaft in Baden-Württemberg war zwischen 2001 und 2004 von einer rezessiven Wirtschaftsphase gekennzeichnet. Die Umsätze der Betriebe gingen in diesen vier Jahren um insgesamt über 7 % zurück. Um die Ertragslage zu verbessern reduzierten die Betriebe ihre Mitarbeiterzahlen. So ging die Beschäftigung im gleichen Zeitraum (2001 – 2004) um ebenfalls 8 % zurück. Im Gegensatz zu der Umsatzentwicklung, die seit 2005 wieder positiv ist, befindet sich der Beschäftigtensaldo weiterhin im Minus. Die vierteljährliche Konjunkturumfrage des BWHT bei 1.000 Handwerksbetrieben zeigte in den vergangenen Jahren eine deutliche Investitionszurückhaltung der Betriebe. Erst mit steigenden Umsatzzahlen und einer besseren Konjunkturlage Ende 2006 stiegen auch die Investitionen wieder leicht. Die **Umsatzrückgänge** erlaubten den Betrieben in den vergangenen Jahren keine Investitionen in neue Technologien oder Fuhrparks. Wenn Investitionen vorgenommen wurden, handelte es sich lediglich um Ersatzinvestitionen. Aus diesem Grund wurden eher Reparaturen als Neuanschaffungen vorgenommen. Es ist folglich davon auszugehen, dass **die Fuhrparks der Handwerksbetriebe in den letzten Jahren kaum erneuert** wurden, weshalb ein Fahrverbot – nicht zuletzt an Betrachtung der noch immer angespannten Wirtschaftslage vieler Betriebe – umso gravierender wiegen würde. Im Sinne der **Verhältnismäßigkeit** sollte die **wirtschaftliche Belastung** und Zumutbarkeit durch kurzfristig erzwungene Investitionen dem sowieso in Frage stehenden Beitrag der betrieblichen Fahrzeuge an der Verursachung beziehungsweise der **möglichen Reduktion an Feinstaub** gewahrt bleiben.

Bei den im Handwerk zahlreichen **kleinen und Kleinstbetrieben** mit nur wenigen oder gar nur einem Fahrzeug, bei denen demzufolge das Ausweichen auf neuere Fahrzeuge für die Einfahrt in die Umweltzonen berechnete Kfz noch unwahrscheinlicher wenn nicht gar unmöglich ist, kann ein solches Fahrverbot sogar eine **Existenzbedrohung** bedeuten.

Einem **Verbot für auf Oldtimer spezialisierte Kfz-Werkstätten in der Innenstadt** kommt das Fahrverbot für Fahrzeuge mit H-Kennzeichen gleich. Bei diesen handelt es sich in der Regel um Benzinfahrzeuge, die über keinen Katalysator oder nur einen der ersten Generation verfügen. Der Anteil dieser als Oldtimer zugelassenen Fahrzeuge ist gering, die durchschnittliche Fahrleistung der Klassiker liegt weit unter der durchschnittlicher Pkw. Es wird angenommen, dass Oldtimer nur etwa drei Prozent der Stickoxide aller Pkw und als Benziner so gut wie keinen Feinstaub verursachen. Dem steht die Bedeutung des Oldtimers als Wirtschaftsfaktor gravierend entgegen. In Deutschland gibt es ca. 1.500 Fachwerkstätten für Oldtimer, viele davon befinden sich in den Innenstädten und damit in den geplanten Umweltzonen. Es ist damit zu befürchten, dass der mit dem Fahrverbot für Oldtimer **erhoffte Effekt ein äußerst geringer** sein wird, dem ein konkret **hoher wirtschaftlicher Schaden** gegenübersteht.



24.01.2007

4/4

Wie schon im letzten Jahr dem Umweltministerium kund getan, hat der Beirat des Baden-Württembergischen Handwerkstags bereits im Januar 2006 einen Beschluss gefasst, wonach

- das baden-württembergische Handwerk das Bestreben unterstützt, die gesundheitlichen Risiken durch das Feinstaubaufkommen zu reduzieren,
- entsprechende Maßnahmen aber im Dreiklang mit Nachhaltigkeit, einem ausgewogenen Verhältnis von Belangen der Ökologie, der Ökonomie und des Sozialen (Gefährdung von Unternehmen und Arbeitsplätzen) stehen müsse,
- Verkehrsbeschränkungen und -verbote insofern nur als letztes Mittel eingesetzt werden dürfen,
- zunächst also alle Möglichkeiten der Verkehrsoptimierung, des Ausbaus leistungsstarker Infrastruktur und der Optimierung der Fahrzeugtechnik auszuschöpfen seien.

Sollten jedoch die in den vorliegenden Luftreinhalte- und Aktionsplänen vorgesehenen Fahrverbote ohne eine angemessene Vorlaufzeit von mindestens zwei Jahren und großzügige, einfach zu handhabende Übergangs- und Ausnahmeregelungen umgesetzt werden, ist die Existenz einer ganzen Reihe von Handwerksbetrieben in Frage gestellt. Vor dem Hintergrund einer noch wenig fundierten Datenlage und der wirtschaftlichen, technischen und organisatorischen Möglichkeiten sollten die geplanten Maßnahmen noch einmal kritisch hinterfragt und im Sinne der Wahrung der Verhältnismäßigkeit nach praktikablen Lösungen gesucht werden.

Im Übrigen ist natürlich nicht nur das Handwerk betroffen, sondern auch Industrie und Handel, wobei dort die Probleme gleich gelagert sind. Es ist beabsichtigt, dass sich die betroffenen Wirtschaftsverbände in Kürze in einer gemeinsamen Stellungnahme zum Thema Feinstaub zu Wort melden werden.

Mit freundlichen Grüßen

Karin Müller
Abteilung Technologie und Umweltschutz

NOTIZ