

Handwerkskammer Region Stuttgart · Postfach 102155 · 70017 Stuttgart

Regierungspräsidium Stuttgart
Ruppmannstr. 21
70565 Stuttgart

nachrichtlich an:
Ministerien für Verkehr sowie für Wirtschaft, Arbeit
und Wohnungsbau Baden-Württemberg
Landeshauptstadt Stuttgart

**Stellungnahme zum Entwurf der Dritten Fortschreibung des
Luftreinhalteplans Stuttgart, Stand August 2018**

12. Oktober 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Handwerk sagt „JA“ zu sauberer Luft! Wir anerkennen, welch hohen Stellenwert Gesundheitsschutz, Lebensqualität und Klimaschutz haben. Als Umweltdienstleister Nummer Eins tragen die Handwerksbetriebe bereits heute maßgeblich im Bereich der Gebäude-, Energie-, Umwelt- und Fahrzeugtechnik zur Schadstoffreduzierung in den Innenstädten bei.

Das Land Baden-Württemberg steht unter enormem, v.a. juristischem Druck, die Belastungen für Mensch und Umwelt durch Luftverschmutzung zu verringern. Daher begrüßen wir es ausdrücklich, dass im Entwurf der Dritten Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart vom August 2018 angesichts dieser Lage für den Wirtschaftsverkehr und ausdrücklich auch für das Handwerk Ausnahmen vorgesehen sind.

Wir erlauben uns einige Anmerkungen zum Entwurf des Luftreinhalteplans.

1. Erklärung zur Flottenerneuerung

Das Handwerk ist selbstverständlich bereit, im Rahmen seiner Möglichkeiten durch den Austausch von Dieselfahrzeugen der Schadstoffnorm Euro 4/IV und schlechter zur Verbesserung der Luftqualität beizutragen. Dennoch sehen wir den Terminus „Selbstverpflichtung“ kritisch. Zum einen haben wir rechtlich keine Möglichkeit, unsere Mitgliedsbetriebe zum Austausch der Flotte zu verpflichten. Zum anderen weisen wir die mit dem Begriff verbundene Verschiebung der Verantwortung für die schlechten Abgaswerte hin zu den Kunden der Fahrzeugindustrie zurück. Die Verantwortlichen für das Diesel-Chaos sitzen an anderer Stelle. Daher erwarten wir, dass die Landesregierung alles dafür tut, dass auch die Automobilhersteller eine Selbstverpflichtung abgeben.

Dies auch vor dem Hintergrund, dass im Kap. 5.2.1.7 „Verhältnismäßigkeit“ darauf verwiesen wird, dass Maßnahmen entsprechend des Verursacheranteils unter Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismä-

Bigkeit gegen alle Emittenten zu richten sind, die zum Überschreiten der Immissionswerte beitragen. Aus unserer Sicht sind „Emittenten“ auch die Fahrzeuge. Insofern sollten Maßnahmen angemessen ebenso an die Fahrzeughersteller adressiert werden – z.B. durch die Ermöglichung und Finanzierung von Hardware-Nachrüstungen.

Wir gehen außerdem davon aus, dass die jetzt im Entwurf enthaltene, als Allgemeinverfügung formulierte Ausnahme für das Handwerk auch dann umgesetzt wird, wenn andere Teile der Wirtschaft keine derartigen Erklärungen abzugeben bereit sind.

2. Nachrüstungen

Wir begrüßen es, dass Fahrverbote für Euro 5/V-Fahrzeuge zunächst zurück gestellt werden. Dennoch halten wir es für erforderlich, dass rasch eine Grundlage für Hardware-Nachrüstungen geschaffen wird, um den Schadstoffausstoß zu verringern und weiter reichende Fahrverbote zu vermeiden. Umtauschprämien der Hersteller allein werden sicher nicht ausreichen, zumal diese derzeit diskutierte Maßnahme einem – nicht erforderlichen – Konjunkturprogramm für die Hersteller gleichkommt und in Sinne einer ganzheitlichen Ökobilanz der Fahrzeuge widersinnig ist.

Die beim Handwerk eingesetzten, preisintensiven Euro 5/V-Nutzfahrzeuge sind teils mit teuren Einbauten versehen und wurden noch bis September 2016 in Euro 5 zugelassen. Mangels Alternativen mussten sie auch gekauft werden. Auch heute noch ist das Angebot an alternativen Antrieben oder an Fahrzeugen mit Euro 6d-Norm nicht verfügbar bzw. nicht konkurrenzfähig. Für leichte Nutzfahrzeuge und für viele technisch und wirtschaftlich geeignete Pkw-Typen ist deshalb nicht zuletzt auch aus ökologischen Gründen die Möglichkeit zur Nachrüstung notwendig. Schnellstens muss über eine amtliche Nachrüstregelung rechtliche Klarheit geschaffen werden, welche Voraussetzung zu erfüllen sind, damit nachgerüstete Fahrzeuge ihre Zulassung behalten und im Fall von Fahrverboten weiter eine Zugangsberechtigung zu Innenstädten haben.

3. Bestandsschutz

Unternehmen, die jetzt aktiv zur Luftreinhaltung beitragen, dürfen nicht von einer weiteren periodischen Entwertung ihres Fuhrparks bedroht werden; ein erneuter Austausch der Fahrzeuge mit Euro 6/VI-Standard innerhalb weniger Jahre ist wirtschaftlich nicht zumutbar und würde viele Betriebe massiv in ihrer Existenz bedrohen. Deshalb erwarten wir, dass für Fahrzeuge, die jetzt angeschafft werden, ein Bestandsschutz für die im Handwerk übliche Nutzungsdauer von zehn Jahre gewährt wird. Nur so besteht Bereitschaft, in eine teure Modernisierung der Fahrzeugflotte zu investieren.

4. Umsetzung der Ausnahmekonzeption

Handwerkerfahrzeuge sind nicht immer beschriftet und daher nicht ohne weiteres als solche zu erkennen. Deshalb sollte für die Kontrolle der Fahrverbote im ruhenden Verkehr durch das Amt für öffentliche Ordnung eine Regelung gefunden werden, wie sich Handwerkerfahrzeuge kennzeichnen lassen, z.B. durch

eine Kopie des Handwerkerausweises hinter der Windschutzscheibe. Dies würde Missverständnisse ausschließen und vor unnötiger Bürokratie schützen.

Wir mahnen außerdem ein einheitliches, nachvollziehbares und verlässliches Vorgehen bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen gemäß Kap. 5.2.1.6.3 „Ausnahmekonzeption“ an. In der Vergangenheit mussten wir leider feststellen, dass die Gewährung von Ausnahmen für das Befahren der Umweltzonen diesen Anforderungen nicht genügt hat. Es ist uns insbesondere wichtig, dass eine Verlängerung von Einzelfallgenehmigungen mehrfach möglich ist. Wünschenswert wäre es, wenn sich das Land Baden-Württemberg bei der Landeshauptstadt Stuttgart dafür einsetzen würde, dass die Ausnahmegenehmigungen z.B. für Euro 4 mit Sonderaufbauten kostenlos ausgestellt werden.

5. Förderung der Elektromobilität

Um den Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben zu erhöhen, halten wir eine Ausweitung der Förderung der Mehrkosten von elektrisch betriebenen LKW auf die Fahrzeugklassen N1 (Sprinter-Klasse) für notwendig. Diese Forderung haben wir bereits vor einigen Monaten erhoben und die zusätzliche Förderung der Sprinter-Klasse wurde uns von Ihnen, Herr Minister, in der Deutschen Handwerks Zeitung vom 13. April 2018 zugesagt.

6. City-Logistik-Konzept

Wir begrüßen es, dass die Landeshauptstadt den Arbeitskreis Innenstadtlogistik von der IHK Region Stuttgart übernommen hat und in diesem Forum alle relevanten Akteure – darunter auch das Handwerk – an einen Tisch holt. Allerdings bleiben die Arbeitsergebnisse des AKs weit hinter unseren Erwartungen zurück. Es ist aus unserer Sicht notwendig, endlich Maßnahmen zur Verbesserungen der Innenstadtlogistik zu konkretisieren und zu terminieren.

7. Investitionsmaßnahmen der öffentlichen Hand und Ausbau des ÖPNV

Die Maßnahmen zum Ausbau und zur Förderung des Umweltverbunds bleiben unserer Ansicht nach zu vage und zu kurz gegriffen. Insbesondere die fehlende Terminierung der Maßnahmen verschafft der öffentlichen Hand einen Zeitvorteil, der den Unternehmen nicht eingeräumt wird.

Zwar bestätigt der Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans die Notwendigkeit einer qualitativen und quantitativen Verbesserung im ÖPNV – die Ausführungen zum ÖPNV-Ausbau spiegeln diese Notwendigkeit jedoch nicht adäquat wider, obwohl eine erhebliche Verlagerung im Modal Split bei Inkrafttreten von Fahrverboten prognostiziert wird. Es fehlen konkrete, mit einer Frist versehene Aussagen zum Ausbau der U-Bahn oder von Umsteigepunkten. Ebenfalls fehlen detaillierte Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung bei P+R-Angeboten. Hier ist bis auf zahlreiche Absichtserklärungen der Stadt und der Region in den letzten Jahren kein Fortschritt zu erkennen.

Wir vermissen darüber hinaus terminierte Maßnahmen im Bereich der städtischen Fahrzeugflotte mit hoher Fahrleistung sowie der baden-württembergischen Fahrzeugflotte mit Haupteinsatzort Stuttgart. Diese sind prädestiniert für alternative Antriebe und hätten Vorbildcharakter für andere Verkehrsteilnehmer.

8. Ausbau der Straßeninfrastruktur

Die erwarteten Veränderungen im Modal Split infolge der Fahrverbote werden die Überlastung der Straßeninfrastruktur nicht auffangen. Die eklatanten Engpässen insbesondere auf der A8, der A81, der B10, B14 und B27 sowie auch die Überlastung auf der nicht ausgebauten Tangentialen im Nordosten samt zugehörigem leistungsfähigen Anschlusses an die A8 werden auch im Regionalverkehrsplan (RVP) thematisiert und folgerichtig als dringliche Handlungsfelder identifiziert. Mehr Investitionen in die Instandhaltung vorhandener Trassen sowie eine Kapazitätserweiterung auf den oben genannten Strecken halten wir für unumgänglich. Es darf beim Ausbau keine Denkverbote geben. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) zeigt gute Ansätze – für die Entlastung der Region und vor allem der Landeshauptstadt ist er jedoch nicht ausreichend. Deshalb unterstützen wir ausdrücklich die Konkretisierungen und Ergänzungen, wie sie im RVP dargelegt sind. Sie sollten Eingang in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans finden.

Mit besten Grüßen



Alexander Kotz
Vizepräsident der Handwerkskammer Region Stuttgart
Kreishandwerksmeister der
Kreishandwerkerschaft Stuttgart



Thomas Hoefling
Hauptgeschäftsführer