



VEREINIGUNG DER HESSISCHEN  
UNTERNEHMERVERBÄNDE

Stand: 05.05.2017

## **Positionierung des VhU-Verkehrsausschusses ,Blaue Plakette‘ und Umweltzonen: Teuer und ökologisch nicht effektiv**

### **1. VhU-Forderung**

Die VhU sieht in der `blauen Plakette` eine einseitige Belastung und Einschränkung der Mobilität der Unternehmen. Im Interesse der Wirtschaft, aber auch der Arbeitnehmer fordert die VhU, von Durchfahrtsverboten abzusehen und sich auf effektivere Maßnahmen zur Schadstoffbegrenzung zu konzentrieren. Beispiele sind die Weiterentwicklung alternativer Antriebe, intelligente Verkehrslenkung und der Ausbau des ÖPNV.

Die Wirtschaft teilt das Ziel, Feinstaub- und Stickoxidwerte in deutschen Innenstädten nachhaltig zu verringern und die Bevölkerung vor gesundheitlichen Schäden zu schützen. Anders als die hessische Umweltministerin lehnt die hessische Wirtschaft jedoch den Weg mittels Einführung von Umweltzonen, Fahrverboten und ‚blauen Plakette‘ als nicht zielführend ab - sowohl aus wissenschaftlich-ökologischen Gründen, als auch aus wirtschaftlichen Erwägungen. Während solche Maßnahmen ein probates Mittel sein mögen, um der Bevölkerung ein aktives Eintreten für den Gesundheitsschutz zu demonstrieren, zeigen die Ergebnisse wissenschaftlicher Studien, dass diese ökologisch nachweislich nicht das wirksamste Instrument darstellen. Im Gegenteil: Die Einführung von Umweltzonen ist wissenschaftlich umstritten und nachweislich teuer, höchst bürokratisch und mit negativen Konsequenzen für viele Unternehmen und Bürger verbunden.

Sollte die Einführung einer ‚blauen Plakette‘ nicht verhindert werden können, müssen großzügige Ausnahmenregelungen sowie eine Übergangsfrist bis 2025 ermöglicht werden.

### **2. Was die Politik plant**

Die EU hat sich zum Ziel gesetzt, gesundheitliche Schäden durch Stickoxidemissionen einzudämmen, indem sie schrittweise die Abgasnormen für Neufahrzeuge verschärft. Seit 2015 müssen sämtliche Neuzulassungen von PKW und Nutzfahrzeugen die Abgasanforderungen nach Euro-6-Norm erfüllen.

In Deutschland wurde auf Ebene der Bundesländer im April 2016 beschlossen, die Bundesregierung aufzufordern, mittels einer Verschärfung der 35. Bundes-Immissionsschutzverordnung eine ‚blaue Plakette‘ einzuführen. Diese hätte zur Konsequenz, dass nur noch Dieselfahrzeuge mit Euro-6-Norm in Innenstädte einfahren dürfen, d. h. solche mit der höchsten derzeit gültigen Schadstoffklasse. Fahrzeuge mit Benzinmotoren dürften ab Euro-4-Norm weiterhin in die Umweltzonen einfahren.

Das Bundesumweltministerium hat auf Druck des Bundesverkehrsministeriums und vieler Wirtschaftsverbände sein Vorhaben vorerst zurückgestellt. Viele Bundesländer – darunter Hessen – drängen jedoch nach wie vor auf die zeitnahe Einführung einer solchen Plakette. So hat die hessische Umweltministerin Priska Hinz am 31. Januar 2017 die zügige Einführung vehement gefordert und dies unter anderem damit begründet, dass die ‚blaue Plakette‘ das wirksamste Mittel gegen hohe Stickoxidwerte in deutschen Innenstädten sei.

### **3. Folgen zu Lasten der Bürger und Betriebe**

Nur 3 % der deutschen PKW mit Dieselmotoren erfüllen bisher die geforderte Euro-6-Norm und dürften mit ‚blauer Plakette‘ weiterhin in Umweltzonen einfahren. Für Hessen wären von 1,1 Mio. Fahrzeugen nur noch 34.000 berechtigt, in Umweltzonen einzufahren (Krafftfahrt-Bundesamt, Stand 2015). Da nur ein sehr kleiner Teil dieser 1,1 Mio. Fahrzeuge in den vergangenen zwei Jahren ausgetauscht wurde, ist davon auszugehen, dass weiterhin der Großteil ausgesperrt würde. Für Dieselfahrzeuge käme das faktisch einem Betriebsverbot gleich, denn nahezu jeder Autobesitzer muss auch in Städte fahren. Negativ betroffen wären insbesondere leichte Nutzfahrzeuge, für die die Euro-6-Norm überhaupt erst seit September 2015 verpflichtend ist.

Gerade die vielen kleinen und mittelständischen Betriebe aus allen Branchen sehen sich wirtschaftlich nicht in der Lage, ihren Fahrzeugpark ständig zu erneuern. Dies gilt besonders für das Handwerk und den Bau, aber auch Busunternehmen. Letztere wären in ihrer Existenz bedroht, wenn sie ihre Flotten unterhalb des geplanten Amortisierungszeitraums austauschen müssten, ganz zu schweigen von dem Wertverlust für alle Dieselfahrzeuge, die die Euro-5-Norm erfüllen. Durch die Einführung der ‚blauen Plakette‘ würde faktisch Betriebskapital vernichtet, eine Vermarktung der bisherigen Fahrzeuge erschwert und der Zugang zu Kunden in weiten Teilen unmöglich.

### **4. Hintergrund: Status Quo der Luftqualität in Deutschland und Klagen von Umweltverbänden**

Die europäische Luftqualitätsrichtlinie setzt strenge Grenzwerte für Luftschadstoffe fest und hat in den letzten Jahren zu einer deutlichen Reduzierung der Feinstaub- und Stickoxidwerte geführt. Seit 1990 wurden die Stickoxide um 56 % reduziert. Da Grenzwerte bei Stickoxiden dennoch immer wieder überschritten werden, hat die EU ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Auf dieser Basis klagen Umweltverbände erfolgreich für die Einhaltung der Grenzwerte, auch in hessischen Städten, zum Beispiel Wiesbaden, Darmstadt oder Frankfurt am Main.

Ökologische Wirkung von Umweltzonen auf Feinstaubwerte gering – Stickoxidwerte nahmen sogar noch zu!

Eine Feinstaub-Studie des Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme (IVI) in Dresden belegt, dass wetterbedingte Faktoren die Feinstaubkonzentration in der Luft viel stärker beeinflussen als das Verkehrsaufkommen. Zudem wurde nachgewiesen, dass vor allem natürliche Strömungsvorgänge in der unteren Erdatmosphäre ganz erheblich zur Feinstaubbelastung beitragen. Das berechnete Minderungspotenzial von Umweltzonen auf die Feinstaubkonzentration beträgt demnach 1 bis 2,6 % im Jahresmittel. Meteorologisch bedingte Schwankungen der Feinstaubkonzentration betragen hingegen ganze 20 %.

Eine weitere Studie des Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme aus dem September 2010 hat untersucht, ob Umweltzonen generell geeignet sind, einen messbaren Beitrag zur Reduktion der Luftschadstoffe zu liefern. Zudem sollte sie „alternative

Möglichkeiten aufzeigen, die die Menschen in den Städten weniger beschränken und für signifikant bessere Luftqualität sorgen.

Im Ergebnis, so die Studie, haben die Umweltzonen ihre gewünschte ökologische Wirkung verfehlt. Es gibt keinen statistisch signifikant nachweisbaren Beitrag zur Reduktion der Feinstaubbelastung. Zum anderen besagen die Studienergebnisse, dass Nachrüstungspflichten mit Partikelfiltersystemen dazu führen, dass Stickstoffwerte sogar signifikant zunehmen. Umweltzonen haben also zu einem Anstieg der Stickoxidemissionen geführt, während die Feinstaubwerte nicht signifikant verbessert werden konnten. Die o. g. genannte Studie des Fraunhofer IVI hat auch den Einfluss von Zufahrtsbeschränkungen auf die Stickoxidbilanz untersucht. Ergebnis war, dass unter dem Einfluss der Meteorologie und anderer Emittenten kein großes Minderungspotenzial bei Stickoxiden gegeben ist (Minderungspotenzial maximal 3 bis 7 %).

#### Alternative Vorschläge: Reduktionspotenzial durch Verkehrsverflüssigung nutzen

Einen großen Einfluss auf die Stickoxidemissionen hat dagegen der Verkehrsfluss. Die Emissionen bei „Stop und Go“- Verkehr liegen 150 bis 200 % höher, als bei fließendem Verkehr. Das größte Schadstoffminderungspotenzial liegt mit Abstand in der Optimierung des Verkehrsflusses, der sich durch moderne Verkehrsleitsysteme realisieren lässt. Zusätzlich werden die verkehrsbedingten Emissionen durch die schrittweise Erneuerung von Fahrzeugflotten und die zukünftige Marktdurchdringung durch Fahrzeuge mit modernen Antriebstechnologien mittelfristig dazu führen, dass die Grenzwerte eingehalten werden.