



Handwerkskammer
Frankfurt-Rhein-Main

Jürgen Karpinski,
Präsident der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe
Landesinnungsmeister, Präsident Kfz-Landesverband
Vorstandsmitglied Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main

Bernd Ehinger,
Präsident Handwerkskammer Frankfurt-Rhein-Main
Präsident des Hessischen Handwerkstages

Positionspapier zu drohenden Dieselfahrverboten in der Stadt Frankfurt

Das Handwerk im Kammerbezirk Frankfurt-Rhein-Main bekennt sich ausdrücklich zum Ziel der weiteren Verbesserung der Luftqualität und hat sich entsprechend in der Vergangenheit auch in das Positionspapier der hessischen Wirtschaft zur Luftreinhaltung im Straßenverkehr, also mit der Arbeitsgemeinschaft der Hessischen Industrie- und Handelskammern, aber auch in das Papier des Zentralverband des Deutschen Handwerks eingebracht.

Grundsätzlich festzuhalten ist: In den vergangenen Jahrzehnten konnte eine massive Reduzierung fast aller Luftschadstoffe – mittlerweile auch in den Bereichen Feinstaub und Stickoxide (NOx) – erreicht werden. Das Engagement des Handwerks in der Gebäude-, Energie- und Fahrzeugtechnik, etwa im Bereich Kfz- oder Zweiradhandwerk, hat wesentlich dazu beigetragen.

Trotz neuer Technologien und Verlagerungsmöglichkeiten werden in den kommenden Jahren nicht alle Verkehre emissionsfrei stattfinden können. Insbesondere im gewerblichen Güterverkehr wird der technische Fortschritt kurzfristig nicht dazu führen, dass vollends auf Verbrennungs-/(Diesel)motoren verzichtet werden kann.

Insbesondere Dieselmotoren sind aufgrund relativ hoher Wirkungsgrade eine sehr leistungsstarke und effiziente Technik, für die kein technologischer Ersatz absehbar ist. Es wird daher für längere Zeiträume darauf, mindestens als Übergangstechnologie, sowie auf Hybrid-techniken, zurückgegriffen werden müssen. 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.

Regionale Wirtschaft: Gefahr hoher wirtschaftlicher Einbußen und der Versorgung der Bevölkerung

Das Handwerk – auf Bundesebene aber auch in der Metropolregion FrankfurtRheinMain – lehnt es entschieden ab, dass Unternehmen und ihre Beschäftigten, die im Vertrauen auf eine normgemäße Zulassung bis in die jüngste Zeit Fahrzeuge mit „Euro 5“ erworben haben, durch enteignungsgleiche Fahrverbote für Fehler von Herstellern und Politik haftbar gemacht werden. Die Markteinführung von „Euro 6“-Fahrzeugen in den für das Handwerk relevanten Segmenten erfolgte sehr verspätet und wurde bei leichten Nutzfahrzeugen teils erst ab

September 2016 umgesetzt. Auch alternative Antriebe stehen für das Handwerk bislang kaum zur Verfügung.

Der Anteil der von Fahrverboten betroffenen Fahrzeuge wäre deshalb exorbitant hoch – mit drastischen Folgen sowohl für Handwerksbetriebe, für ihre Beschäftigten als auch für die Versorgung der Städte und Kommunen und damit letztlich der Verbraucher. Die Entwertung von neuwertigen und mit hohem Aufwand produzierten Fahrzeugen wäre nicht nur unverhältnismäßig sondern extrem undifferenziert und ökologisch fragwürdig.

Unsere Forderungen

- Das Handwerk lehnt jede Art von Fahrverboten für Diesel sowie auch die Einführung einer sogenannten Blauen Plakette ab. Handwerksbetriebe und deren Arbeitnehmer dürfen nicht für Fehler von Herstellern und Politik haftbar gemacht werden. Wir brauchen für Betriebe und Verbraucher Rechtssicherheit. Wenn geeignete saubere Fahrzeuge zur Verfügung stehen, muss der Austausch der Fahrzeugflotten mit bezahlbaren und ausreichenden Übergangsfristen, Ausnahmeregelungen für Spezialfahrzeuge und einer zielgerichteten finanziellen Förderung ausgestaltet werden. Für das Handwerk müssen weitreichende Ausnahmen und Übergangsregelungen festgesetzt werden, um unbillige Härten und eine Einschränkung der Versorgung der Städte zu vermeiden.
- 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.
- Bevor gesetzliche Regelungen verschärft werden, sollten bestehende Instrumente zur Verkehrsoptimierung, die zur Verbesserung der Luftqualität führen, konsequent umgesetzt werden. Softwareupdates von unzureichend eingestellten oder manipulierten Schadstoffreinigungen sind weiterzuführen und zukünftig auch von internationalen Fahrzeugherstellern umzusetzen. Technische Nachteile für die Halter sind dabei dauerhaft auszuschließen.
- Da Softwareupdates allein nicht ausreichen werden, sind Hardwarenachrüstungen von NOx-Abgasreduzierungen schnell in der Breite umzusetzen und die notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen zeitnah zu schaffen. Umgehend könnten in regionalen Pilotprojekten Nachrüstmaßnahmen in größerer Zahl vorgenommen werden. Durch weitere gezielte Anreize kann Fahrzeugnutzern der kurzfristige Einbau von Nachrüstungen ermöglicht werden. Die Fahrzeughersteller müssen hierfür vorrangige Verantwortung übernehmen und alle notwendigen Daten sowie zum Teil schon bestehende Nachrüstsätze zur Verfügung stellen. Aus Sicht des Handwerks bieten Nachrüstungen die Chance, eine längere Perspektive für Euro-5-Fahrzeuge und insbesondere Nutzfahrzeuge mit teuren Einbauten zu sichern.
- Die Hersteller müssen beschleunigt moderne Dieselfahrzeuge mit Euro 6d mit im Realbetrieb stark reduzierten NOx-Werten in den Markt bringen. Insbesondere im leichten Nutzfahrzeugbereich müssen schon jetzt und keinesfalls erst zum letzten zulässigen Erstzulassungsdatum moderne Fahrzeuge bereitgestellt werden.
- Anzuerkennen ist, dass Dieselfahrzeuge mit zukünftig optimierter NOx-Reduzierung weiterhin durch ihren im Vergleich zu Benzinern geringeren CO₂-Ausstoß einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten können.
- Elektromobilität und Hybridtechniken müssen auch im gewerblichen Bereich stärker unterstützt werden, etwa durch gezielte Förderung von Nutzfahrzeugen, Unterstützung

bei der Ladeinfrastruktur in Betrieben, Förderung von betrieblichen Beschaffungsinitiativen. Neben der Elektro-mobilität müssen technologieoffen auch Gas-, Wasserstoff- und E-Fuels zur Schadstoffreduzierung genutzt und ihre Markteinführung unterstützt werden.

- Verkehrspolitik, nicht nur in Bezug auf das Thema Fahrverbote, wird für Frankfurt, aber auch die Metropolregion FrankfurtRheinMain an Bedeutung gewinnen. Das Handwerk fordert die Frankfurter Politik auf, verstärkt Gespräche mit Nachbarkommunen und Land über die Verkehrsplanung zu führen und dabei die regionale Wirtschaft miteinzubeziehen. Die Themen Baustellenmanagement, digital optimierte Ampelstellungen, Tempolimits, sowie Wirtschafts-/Lieferverkehre müssen sich nicht einseitig am Bedarf einzelner Gruppen orientieren, sondern bedürfen eines breiten Diskurses in der Gesellschaft. Dasselbe gilt für den Ausbau des Radverkehrs. Darüber hinaus müssen Planungszeiträume verkürzt, der Ausbau der ÖPNV-Verbindungen in die und innerhalb der Region verbessert sowie die Tarifmodelle attraktiver gestaltet werden.