

Positionspapier

Fahrverbote in urbanen Ballungsräumen

DSLVL fordert: Wirtschaftsverkehr muss einsatzfähig bleiben

Als Spitzenverband repräsentiert der **Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL)** durch 16 Landesverbände etwa 3.000 Mitgliedsbetriebe mit mehr als 530.000 Beschäftigten, mehrheitlich größere mittelständische, inhabergeführte Speditionen mit und ohne eigene Fuhrparks sowie global agierende Logistikkonzerne.

Gestützt durch Beschluss der Landesregierung Baden-Württemberg vom 21. Februar 2017 wird Stuttgart bei erhöhten Luftschadstoffkonzentrationen ab dem Jahr 2018 zeitlich und räumlich befristet Fahrverbote für Kraftfahrzeuge mit Dieselmotoren, die nicht der Euro VI-Norm entsprechen, erlassen können. Die Landeshauptstadt versucht so, die europäisch vorgegeben Grenzwerte zur Luftreinhaltung einzuhalten.

Zwar sind Dieselmotoren längst nicht allein ursächlich für Luftschadstoffemissionen (hier vor allem Feinstaub und Stickoxide), dennoch hat sich das Land Baden-Württemberg für eine Maßnahme entschieden, die sich verwaltungstechnisch vergleichsweise einfach umsetzen lässt. Damit wurde auch der politische Weg für eine weitere Lenkungsmaßnahme des Verkehrs in urbanen Ballungsräumen geebnet.

Das Stuttgarter Modell könnte bundesweite Signalwirkung bekommen. Weitere Bundesländer beraten ähnliche Maßnahmen. Durch Beschluss seines Verwaltungsgerichtshofs vom 27. Februar 2017 wurde auch Bayern verpflichtet, bis Jahresende Maßnahmen zur Schadstoffreduktion, die auch partielle Fahrverbote einschließen können, vorzubereiten.

Der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLVL) erkennt den von der Gesellschaft geforderten Beitrag der Logistik zum Umweltschutz an. Gleichzeitig hat der DSLVL in diesem Kontext stets geltend gemacht, dass, solange so genannte alternative Antriebe für Nutzfahrzeuge einschließlich ihrer Tank- und Aufladeinfrastruktur noch nicht serienreif und flächendeckend verfügbar sind, der Wirtschafts- und Lieferverkehr – sofern Bevölkerung und Handel keine Einbußen in ihrer Versorgungsqualität hinnehmen wollen – einer differenzierten Betrachtung unterzogen werden muss.

Die Politik des DSLVL als Branchenbeitrag zur Verbesserung der Luftqualität in urbanen Ballungsräumen wird deshalb wie folgt formuliert:

- Die Speditions- und Logistikbranche wird durch weitere Prozessoptimierungen, durch eine ständige Verfeinerung der City-Logistik (Eigenbeitrag) sowie durch den verstärkten Einsatz von Fahrzeuginnovationen (Fremdbeitrag) zur Reduzierung städtischer Luftschadstoffemissionen beitragen.
- Zur behördlichen Überwachung der Einhaltung zusätzlicher Fahrverbote scheint eine Fahrzeugkennzeichnung über ein Plakettensystem, wie es heute bereits auf Grundlage der 35. BImSchV existiert, geeignet. Damit kann ein Flickenteppich regional unterschiedlicher Fahrverbote vermieden werden. Bei Einhaltung unten genannter Prämissen (vor allem die Berücksichtigung wirtschaftlicher Investitionszyklen) spricht aus Gründen der

Praktikabilität grundsätzlich nichts gegen eine Ausweitung dieses Regimes (Einführung einer „blauen Plakette“).

- Die Unternehmen der Fahrzeugindustrie müssen ihre Innovationsdynamik dringend beschleunigen und sich schnellstmöglich auf marktreife und vor allem standardisierte alternative Antriebsformen verständigen. Erst die flächendeckende Verfügbarkeit neuer Fahrzeugtechnologien wird die bestehenden Effizienzgewinne der Logistik bei der Erfüllung ihres Versorgungsauftrags verstärken und spürbar zur Emissionsreduzierung beitragen.
- Der DSLV fordert Ausnahme- und Übergangsregelungen für den innerstädtischen Lieferverkehr, die sich an den Investitionszyklen der Fahrzeugflotten orientieren müssen. Die Lkw-Motoren- und Abgastechne neuester Dieseleration haben ein größeres und zuverlässigeres Schadstoffreduktionspotenzial als zahlreiche moderne Diesel-Pkw. Denn die Einhaltung der Abgasvorschriften wird bei Lkw im Praxisbetrieb geprüft, während die Überprüfung für Diesel-Pkw im Laborbetrieb stattfindet. Die bestehenden umweltfreundlichen Logistik-Nutzfahrzeugflotten der Schadstoffklasse Euro-V stellen die Versorgung der Kommunen sicher und sind auch nicht ad hoc austauschbar. Bei einer politischen Abwägung darf der städtische Wirtschafts- und Lieferverkehr deshalb nicht reglementiert werden wie der Individualverkehr.
- Wettbewerb und wirtschaftlich-technischer Innovationsdruck sorgen bereits für eine zügige Verjüngung der Fahrzeugflotten. Innerstädtisch eingesetzte Euro V-Fahrzeuge sind Standard, der Austausch mit Euro VI-Fahrzeugen hat längst begonnen und wird bei entsprechender Laufleistung beschleunigt. Eine wachsende Zahl von Unternehmen erprobt bereits alternative Liefermodelle, die angesichts fehlender Serienreife heute aber noch keine Flächenwirkung entfalten können. Für die urbane Logistik sind alternative Antriebe aber nur dann zukunftsfähig, wenn deren flächendeckende Aufladung/Betankung durch regenerativ hergestellte Energieträger sichergestellt werden kann. Kurzfristig eingeführte Flächenfahrverbote, von denen allein Euro VI-Fahrzeuge ausgenommen sind, entwerten technisch einwandfreie und hochwertige Euro V- Fahrzeuge, die auf dem Gebrauchtfahrzeugmarkt dann nicht mehr abgesetzt werden können. Damit wird Speditionen und Transportunternehmen für die Anschaffung emissionsarmer Neufahrzeuge dringend benötigtes Kapital entzogen. Deshalb muss sich der Zeitpunkt für die Einführung von dauerhaften Fahrverboten am tatsächlichen Verbreitungsgrad und dem Emissionsniveau der großen Mehrheit bereits zugelassener LKW orientieren.

Berlin, 2. März 2017

DSLVL Deutscher Speditions- und Logistikverband e. V.

Unter den Linden 24 | Friedrichstraße 155-156

10117 Berlin

www.dslv.org

Kontakt:

Jürgen Hasler

Leiter Politik und Kommunikation

Telefon: +49 (0)30 40 50 228-12

E-Mail: JHasler@dslv.spediteure.de