

## Positionspapier

Der Bayerische Handwerkstag e.V., der Baden-Württembergische Handwerkstag e.V. sowie der Westdeutsche Handwerkskammertag stellen fest:

In den Staaten der Europäischen Union existiert ein einheitliches Recht zur Kontrolle und Beurteilung der Luftqualität. Die Grundlage bildet die Luftqualitätsrahmenrichtlinie zusammen mit ihren Tochterrichtlinien. Dieses Regelwerk legt unter anderem fest,

- für welche Schadstoffe die Konzentrationen in der Außenluft beurteilt und kontrolliert werden müssen
- wie und unter welchen Rahmenbedingungen die Konzentrationen der Luftschadstoffe – beispielsweise durch Messungen und Modellrechnungen – festgestellt werden müssen
- in welchem Umfang die Öffentlichkeit und die europäische Kommission über die Luftqualität informiert werden müssen
- welche Grenzwerte der Schadstoffkonzentrationen eingehalten werden müssen.

Die Europäische Kommission hat gegen die Bundesrepublik Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren in die Wege geleitet, da aus den Jahresberichten über die Luftqualität zwischen 2010 und 2013 hervorgeht, dass der NO<sub>2</sub> Tagesgrenzwert in mehreren Gebieten und Ballungsräumen nicht eingehalten wurde. Hierbei wird der Verkehr als Hauptursache für die Überschreitungen des NO<sub>2</sub> Grenzwertes benannt beziehungsweise Dieseldieselfahrzeuge als Hauptquelle der Grenzüberschreitungen verantwortlich gemacht und festgestellt, dass Deutschland seinen Verpflichtungen, geltende NO<sub>2</sub>-Grenzwerte einzuhalten, in 29 aufgeführten Gebieten, die nahezu alle in den aufgeführten Bundesländern liegen, nicht erfüllt hat.

Am 09. Oktober 2012 hat das Bayerische Verwaltungsgericht einer Klage der Deutschen Umwelthilfe zum Teil recht gegeben und gefordert, den geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser „die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung der Grenzwerte enthält.“ Die vom Freistaat Bayern gegen dieses Urteil eingelegte Berufung wurde mit Datum vom 09. April 2014 zurückgezogen, da der Bayerische Verwaltungsgerichtshof signalisierte, dass er die Klage der DUH ebenfalls als erfolgreich ansehe.

Angesichts der bestehenden Grenzwerte, die aus technischer Sicht für Dieselfahrzeuge zumindest in näherer Zeit nicht realistisch sind, müsste in 29 deutschen Regionen der Betrieb von mit Diesel betriebenen Motoren nahezu vollständig eingestellt werden.

Alle im Zusammenhang mit der Verbesserung der Luftqualität erhobenen Forderungen zielen deshalb darauf ab, den Einsatz von Dieselmotoren in Städten zu unterbinden. Für das Handwerk im engeren Sinne und für die Versorgung unserer Städte mit Gütern und Dienstleistungen im weiteren Sinne hätte ein derartiges Verbot gravierende Folgen:

Da es für Dieselfahrzeuge, insbesondere in der Gewichtsklasse zwischen 3,5 und 7,5 Tonnen, bis heute keine einzige annehmbare Alternative gibt, wären für unsere Betriebe Gebiete mit Umweltzonen so gut wie nicht mehr erreichbar. Dies würde mit sich bringen, dass handwerklich hergestellte Güter und Dienstleistungen innerhalb von Umweltzonen nicht mehr zu erhalten wären, mehr noch, Handwerk in weiten Bereichen generell aus diesen Gebieten ausgeschlossen würde. Betriebe in Innenstadtlagen müssten schließen, bereits aus den Städten ausgelagerte Betriebe könnten nicht mehr in die Innenstadt liefern. Da Gleiches auch für Dienstleister und Produzenten außerhalb des Handwerks gelten würde, wäre insgesamt so gut wie keine Versorgung mehr gegeben: Kaufhäuser müssten schließen, Schlacht- und Viehhöfe ausgelagert werden, Markthallen geschlossen und sonstige Versorgungsbetriebe vor Ort aufgelöst werden. Aber auch städtische Busse, Krankenwagen und Feuerwehreinsatzfahrzeuge müssten aus den Innenstädten verbannt werden. Gleiches gilt für selbstfahrende Baumaschinen wie Bagger oder Kräne, die ebenso von einer derartigen Maßnahme betroffen wären.

Letztendlich drohte das gesamte Leben in Umweltzonen zum Erliegen zu kommen, wenn nicht für Handwerk und Dienstleister, für öffentliche Unternehmen der Daseinsvorsorge, für Rettungsdienste und Feuerwehren, für innerstädtische Produzenten und Ver- und Entsorgungsbetriebe usw. weitreichende Ausnahmen ermöglicht würden.


Da aber je nach Standort und Topographie bis zu 90%, in Einzelfällen sogar sämtlicher Betrieb von Dieselmotoren unterbunden werden müsste, um die vorgegebenen NOX- Werte zu erreichen, bieten sich nach jetzigem Stand der Technik nur folgende Alternative an:

1. Die von der EU vorgegebenen Grenzwerte werden eingehalten mit der Folge eines sofortigen, existenz- und unter Umständen lebensgefährdenden Versorgungsnotstands in Umweltzonen  
oder
2. Weitreichende Ausnahmeregelungen ermöglichen auch weiterhin innerstädtisches Leben mit der Folge, dass bis zur Schaffung annehmbarer Alternativlösungen die EU-Grenzwerte zu Schadstoffkonzentrationen nicht eingehalten werden können.

Der Bayerische Handwerkstag e.V., der Baden-Württembergische Handwerkstag e.V. sowie der Westdeutsche Handwerkskammertag fordern deshalb:

1. Bei der Festlegung von Grenzwerten müssen die Investitionszyklen von Unternehmen stärkere Berücksichtigung finden (längere Einführungsfristen, gestaffelte Grenzwerte).
2. Generelle Verbote lehnen wir ab, weil sie die Versorgungssituation in den Innenstädten drastisch gefährden würden.
3. Statt Verbote sollte die Politik auf allen Ebenen technologische Alternativen fördern.

**Bayerischer Handwerkstag e. V.**  
Max-Joseph-Straße 4, 80333 München



Georg Schlagbauer, Stadtrat  
Präsident



Dr. Lothar Semper  
Hauptgeschäftsführer

**Baden-Württembergischer Handwerkstag e. V.**  
Heilbronner Straße 43, 70191 Stuttgart



Rainer Reichhold  
Präsident



Oskar Vogel  
Hauptgeschäftsführer

**Westdeutscher Handwerkskammertag**  
Sternwartstraße 27-29, 40223 Düsseldorf



Willy Hesse  
Präsident



Dipl.-Volksw. Reiner Nolten  
Hauptgeschäftsführer

Berlin, 2. Oktober 2015