



Industrie- und Handelskammer zu Düsseldorf

Postfachadresse: Postfach 10 10 17 · 40001 Düsseldorf
Hausadresse: Ernst-Schneider-Platz 1 · 40212 Düsseldorf
Telefon 0211 3557-0

Position der IHK Düsseldorf zum Luftreinhalteplan Düsseldorf

Die IHK zu Düsseldorf hat den gesetzlichen Auftrag, das Gesamtinteresse ihrer rund 79.000 Mitgliedsunternehmen in Düsseldorf und im Kreis Mettmann zu vertreten. Sie unterstützt die Landeshauptstadt in ihrem Bestreben, eine bessere Luftqualität mit möglichst geringen Einschränkungen für die gewerbliche Wirtschaft zur verwirklichen. Ansatz sind dabei nicht Verbote, sondern vielmehr die Optimierung des Verkehrs und Anreize zur Verlagerung.

Nach dem Urteil des Verwaltungsgerichts Düsseldorf vom 13. September 2016 gegen das Land Nordrhein-Westfalen müssen Land und Bezirksregierung einen neuen, wirksamen Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Düsseldorf erstellen. Dieser soll alle möglichen Maßnahmen auflisten und bewerten, mit denen die Luftqualität in Düsseldorf verbessert werden kann und über deren (Nicht-)Umsetzung entscheiden. Darüber hinaus muss ein konkreter Zeithorizont hinsichtlich der Einhaltung des Stickoxidgrenzwertes von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft im Jahresmittel angegeben werden. Im Zuge der Neuaufstellung des Luftreinhalteplans, an der auch Kammern, Stadtverwaltung und Verbände beteiligt sind, werden Fahrverbote für Dieselfahrzeuge und die Einführung einer blauen Plakette diskutiert.

Luftreinhaltung überregional planen

Die Bezirksregierung Düsseldorf aktualisiert derzeit den Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt. Sie fokussiert sich dabei auf lokale Maßnahmen, die in Düsseldorf ansetzen. Dieser lokale Ansatz ist nach Ansicht der IHK Düsseldorf wenig zielführend, da die regionale Hintergrundbelastung, die die Emissionen aus den Umlandkommunen abbildet, einen erheblichen Anteil der lokalen Immissionen verursacht. In Düsseldorf beträgt dieser Anteil rund drei Viertel des zulässigen Stickoxidgrenzwertes. Die IHK empfiehlt daher, die Luftreinhaltung überregional zu planen, da auch in den Umlandkommunen ein wesentlicher Beitrag zur Luftreinhaltung geleistet werden kann. Ein koordinativer Rahmen für die überregionale Luftreinhalteplanung könnte der Metropolregion Rheinland e.V. sein.

Diesel nicht pauschal abwerten

Die aktuelle Diskussion um die Luftreinhaltung fokussiert sich auf Dieselfahrzeuge, da sie für den überwiegenden Teil der Stickoxidemissionen verantwortlich gemacht werden. Dabei kann man einerseits keine Pauschalaussagen über die Emissionen von Dieselaautos der jeweiligen Emissionsklassen treffen und verkennt andererseits die Umweltvorteile, die Diesel bietet. Dies gilt insbesondere für die Einsparung von CO₂-Emissionen: Ein Diesel-Pkw verursacht rund 20 Prozent geringere CO₂-Emissionen als

ein vergleichbarer Benziner. Das deutsche Klimaschutzziel würde folglich durch ein Fahrverbot konterkariert, wenn Diesel-Nutzer auf die aktuell wahrscheinlichste Alternative umsteigen – einen Benzin-Pkw.

Auch Nutzfahrzeuge wären von Fahrverboten betroffen. Die NO₂-Emissionen von Nutzfahrzeugen wurden seit dem Jahr 2000 um über 80 Prozent reduziert. Dadurch spielen Nutzfahrzeuge mit einem Anteil an den verkehrsbedingten NO₂-Emissionen von durchschnittlich 22 Prozent eine untergeordnete Rolle. In den Innenstädten dürfte der Anteil aufgrund des geringen Nutzfahrzeugaufkommens noch geringer sein. Zudem dienen sie der effizienten Belieferung, da eine Lkw-Fahrt 30 - 40 Pkw-Fahrten in der Belieferung ersetzt.

Darüber hinaus sinken die NO₂-Immissionen durch die immer strengeren Euro-Schadstoffklassen stetig. Dieser Pfad wird sich aufgrund der für Neuwagen verpflichtenden und nach jetzigem Stand der Diskussion erheblich saubereren Euro 6-Norm weiter fortsetzen und durch die Flottenerneuerung sowie die weitere Verbreitung alternativer Antriebe zu einer Lösung des Immissionsproblems beitragen.

Fahrverbote sind keine Lösung

Beschränkungen für Dieselfahrzeuge in Form einer blauen Umweltplakette, als generelle, selektive oder temporäre Einfahrverbote sowie in Form einer City-Maut sind aus Sicht der IHK keine effiziente Lösung des Problems. Sie wirken kurzfristig, sind aber nicht nachhaltig. In Städten mit und ohne Umweltzone ist bei der Fahrzeugflotte langfristig kaum ein Unterschied feststellbar. Fahrverbote führen zu erheblichen Betroffenheiten im Wirtschaftsverkehr, bei Berufspendlern und Kunden von Unternehmen. Geschäfte müssen mit Waren beliefert, Pakete und Post zugestellt sowie Dienstleistungen erbracht werden. Da weitgehend keine alternativen Antriebe zur Verfügung stehen, kann der Wirtschaftsverkehr aktuell nur mit Dieselfahrzeugen durchgeführt werden. Auch Pendlern und Geschäftskunden stehen mit Ausnahme von Benzinfahrzeugen aktuell keine adäquaten Alternativen zur Verfügung, da der ÖPNV in weiten Teilen bereits ausgelastet ist oder Standorte schlicht nicht anbindet. Ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge, die nicht die Euro 6-Norm erfüllen, würde in Düsseldorf Besitzer von insgesamt rund 112.000 Fahrzeugen betreffen, davon rund 16.000 Lkw. Zahlreiche dieser Fahrzeuge gehören IHK-Mitgliedsunternehmen, ihren Kunden oder Lieferanten. Hinzu kommen tausende von außerhalb, die Düsseldorf beliefern, dort arbeiten oder einkaufen. Vielen dieser Fahrzeuginhaber entstehen erhebliche Kosten in Form von Wertverlusten für Alt- und Anschaffungskosten für Neufahrzeuge. Zusätzlich dürften zahlreiche Einzelhandelskunden auf das Umland ausweichen, wodurch in Düsseldorf beträchtliche Umsatzeinbußen entstünden. Daher spricht sich die IHK Düsseldorf gegen Fahrverbote aus.

Besser: Verkehr optimieren und Mobilität erhalten

Die IHK sieht in der Optimierung des Verkehrs und in der Sicherstellung von Mobilität bessere Ansätze zur Lösung des Emissionsproblems in Düsseldorf. Denn zahlreiche Maßnahmen, die Einsparungen bei NO₂- und bei CO₂-Emissionen ermöglichen, sind bisher noch nicht ausgeschöpft. Naheliegend sind die

Verbesserung des ÖPNV, der Verkehrslenkung sowie des Rad- und Fußverkehrs. Darüber hinaus bieten Digitalisierung und Elektromobilität Chancen, Verkehrsflüsse effizient und umweltschonend zu steuern.

Der ÖPNV ist in Düsseldorf trotz der Verwendung von Dieselnissen nicht Teil des Problems, sondern Teil der Lösung, da Busse zahlreiche Pkw-Fahrten ersetzen. Um Anreize für den Umstieg auf den ÖPNV zu setzen, sind beispielsweise das Streckennetz und die Taktfrequenzen zu verdichten. Um besseren ÖPNV anbieten zu können, muss zudem die Infrastruktur beispielsweise für die U 81, den Rhein-Ruhr-Express (RRX) oder die Regiobahn ausgebaut werden. Um darüber hinaus Emissionen einzusparen, bieten sich mittelfristig Elektro-, Hybrid- und Wasserstoffbusse an. Die aktuelle Zukunftsstrategie der Rheinbahn zeigt, dass durch Wachstum des ÖPNV bereits in nur fünf Jahren erhebliche Verkehre verlagert und damit Emissionen eingespart werden können.

Fuß- und Radverkehr ermöglichen eine vollständig schadstofffreie Mobilität. Die Landeshauptstadt hat aufgrund ihrer Größe und ihrer Topographie erhebliches Potenzial, den Fuß- und Radverkehrsanteil am Modal-Split etwa durch eine bessere Infrastruktur und Beschilderung zu steigern. Der Trend zu Pelelecs und E-Bikes wirkt hier unterstützend.

Zusätzlich bieten multimodale Verkehrskonzepte, bei denen die Nutzer verschiedene Verkehrsmittel für einen Weg kombinieren, Chancen für Emissionseinsparungen. Je nach Strecke, Zweck, Witterung und persönlichen Ansprüchen wählen die Nutzer das jeweils optimale Verkehrsmittel. Unterstützend wirken dabei Car- und Bike-Sharing-Angebote, Mobilitätsstationen als Verknüpfung zwischen den Verkehrsträgern und digitale Informationen über den optimalen Weg, Verfügbarkeiten und Fahrzeiten.

Durch den Einsatz von intelligenten Verkehrsleitsystemen, Sensoren und Prognosesoftware kann Verkehr verflüssigt, können Staus vermieden und unnötige Wege beseitigt werden. Beispielsweise kann Parksuchverkehr durch ein effizientes Parkraummanagement und die Digitalisierung von Parkflächen erheblich reduziert werden. Intelligente Ampelsteuerungen, Baustellenmanagement und (teil-)autonomes Fahren tragen darüber hinaus zur Verstetigung des Verkehrs und damit einhergehend zur Verringerung von Emissionen bei.

Auch der Wirtschaftsverkehr bietet Möglichkeiten der Emissionseinsparung. Ansatzpunkte liegen etwa in der City-Logistik und im betrieblichen Mobilitätsmanagement, das Dienstreisen, Arbeitswege und Fuhrparks in Unternehmen unter ökologischen Aspekten optimiert. Dabei vereint betriebliches Mobilitätsmanagement häufig ökologische und ökonomische Vorteile. Die Logistikbranche beliefert ihre Kunden in der Regel bereits recht effizient. Dennoch können innerstädtisch Effizienzpotenziale vor allem durch die Nutzung von Elektrofahrzeugen, sogenannten Mikrodepots sowie Lastenfahrrädern gehoben werden.

Alternative Antriebe in Form elektrisch, hybrid, oder gasbetriebener Fahrzeuge helfen darüber hinaus, das Emissionsproblem zu lösen. Notwendig für die Marktdurchdringung ist aber der Ausbau von Ladinfrastruktur. Vor allem durch die Etablierung in Unternehmensflotten, die rund 65 Prozent der Pkw-Neuzulassungen ausmachen, können sich alternative Antriebe über den Gebrauchtwagenmarkt auch

bei Privatkunden verbreiten. Es ist daher sinnvoll, zunächst Anreize zur Anschaffung solcher Fahrzeuge bei Firmen zu setzen. Dazu zählen auch Fahrzeuge für den Taxi-Einsatz. Aktuell stehen der Nutzung als Taxi allerdings erhebliche eichrechtliche Barrieren entgegen, die es zu beseitigen gilt.

IHK zu Düsseldorf schließt Partnerschaft für effiziente und umweltgerechte Mobilität

Zusammenfassend zeigen sich zahlreiche Alternativen zu Fahrverboten, die den Verkehr in Düsseldorf effektiv und nachhaltig verbessern können. Um alternative Maßnahmen zu fördern, beabsichtigt die IHK Düsseldorf eine Partnerschaft für effiziente und umweltgerechte Mobilität mit der Stadt Düsseldorf, der Handwerkskammer Düsseldorf und der Düsseldorfer Kreishandwerkerschaft zu schließen. Mit dieser Partnerschaft verpflichtet sich die IHK unter anderem, ihre Mitgliedsunternehmen beim Thema Luftreinhaltung weiter zu sensibilisieren. Maßnahmen sollen beispielsweise in der Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement und von City-Logistik-Projekten liegen. Im Zuge dessen unterstützt die IHK die Landeshauptstadt und die Mitgliedsunternehmen durch Netzwerk- und Öffentlichkeitsarbeit im Bereich der City-Logistik und des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Bereits jetzt ermöglicht die IHK kleinen Unternehmen die Beschaffung vergünstigter Firmentickets für ihre Mitarbeiter und wird dieses Engagement im Rahmen der Partnerschaft für effiziente und umweltgerechte Mobilität weiter intensivieren.

Die IHK spricht sich deshalb

- gegen Fahrverbote und eine Maut in Düsseldorf,
- gegen eine Pauschalisierung von Dieselfahrzeugen und für die Anerkennung ihres Nutzens bei Effizienz und CO₂-Emissionen,
- für alternative Maßnahmen zur Emissionsvermeidung wie Verkehrsoptimierung, Flottenerneuerung, Elektromobilität und Digitalisierung,
- für eine weitere Sensibilisierung der Wirtschaft und der Öffentlichkeit beim Thema Luftreinhaltung,
- für freiwillige Maßnahmen der Wirtschaft zur Vermeidung von Emissionen im Rahmen einer Partnerschaft für effiziente und umweltgerechte Mobilität
- für eine regionale Luftreinhalteplanung

aus.