

Statement von Hauptgeschäftsführer Dr. Axel Fuhrmann zur PK am 17.10.2017, 11 Uhr im Autohaus „4-Rad“ Hyundai-Center, Höherweg 185

Es gilt das gesprochene Wort!

(Anrede),
die Besorgnis in den Reihen unserer Mitgliedsunternehmen ist groß, dass das Bundesverwaltungsgericht Pendlern, Verbrauchern, aber eben auch ganz massiv dem **Handwerk** nächstes Jahr zur Osterzeit ein höchst unverdauliches „Ei“ aus Aluminium ins Nest legt. In Gestalt von „Stoppschildern“ vor unseren Stadtzentren für „Fahrzeuge mit Dieselmotor.“

Es ist der Kammer deshalb zwingend notwendig erschienen, einmal das *Ausmaß der Betroffenheit in den einzelnen Handwerksbranchen* und *mögliche Auswirkungen* im Detail zu erkunden.

Wir haben dazu gut 6.600 Handwerksunternehmen in Düsseldorf und im Einzugsbereich vor allem nach ihrem Fahrzeugbestand in den einzelnen Last- und Kraftstoff-Kategorien *befragt*.

Die Umfrageergebnisse sind aufgrund der Rücklaufstruktur *nicht für das gesamte Handwerk repräsentativ* (Rücklauf = 274 antwortende Firmen); an der Umfrage haben sich überwiegend Betriebe beteiligt, die von Fahrverboten in Düsseldorf betroffen sind.

Diesen Hinweis auf die Reichweite der Aussagen behalten Sie bitte immer im Hinterkopf.

Das sind die **Erkenntnisse**, die wir nach der Auswertung aller Umfrage-Daten gewonnen haben:

- 83 Prozent der Handwerkerflotte tankt Diesel. Ein kurzfristiges Einfahrverbot für Dieselfahrzeuge nach Düsseldorf würde somit den größten Teil des Handwerksverkehrs in die Innenstadt unmittelbar ausbremsen.
- Jeweils über 40 % der Umfrageteilnehmer gaben an, dass sie von erweiterten Fahrverboten in Düsseldorf „ziemlich stark“ oder sogar „existenziell“ betroffen sind. 70% der Betriebe, die sich existenziell betroffen fühlen, stammen aus Düsseldorf oder den Kreisen Mettmann und Neuss.
- Betroffen wären bis zu 25.000 Pkw und leichte und schwere Nutzfahrzeuge der Handwerksunternehmen in Düsseldorf selbst und bis zu 50.000 weitere Nutzfahrzeuge von Handwerksbetrieben im Großraum um die Landeshauptstadt, die regelmäßig Aufträge in der Stadt zu erledigen haben.
- 55 Prozent der Einsatzwagen sind Lkw; ein noch größerer Anteil – nämlich 60 Prozent der dieselgetriebenen Nutzfahrzeuge - werden mit Anhänger genutzt.
- Das ist wichtig zu wissen, weil „alternative“ Aggregate wie Elektro, Gas oder Hybrid bislang nur für schwächer ausgelegte Vehikel am Markt verfügbar sind. Bei den sog. Leichten Nutzfahrzeugen gibt es sie nicht überall; ein

Angebotsdefizit besteht nicht zuletzt bei E-Transportern für die höheren Gewichtsklassen dieser Kategorie.

- Nur 15% der Betriebe setzen leichte Nutzfahrzeuge mit Benzin-Motor ein; mit alternativen Antriebsarten sind lediglich 20 der 1333 im Rahmen der Umfrage gemeldeten Einsatzwagen ausgestattet. Nur zehn Prozent der antwortenden Firmen hat angegeben, für seinen Bedarf überhaupt auf Fahrzeuge mit alternativen Aggregaten umstellen zu können.
- Hauptbetroffene Handwerksbranchen ausweislich der Umfrage sind das Bauhaupt- und das Ausbaugewerbe, die Fahrzeuge zum Material- und Gerätetransport zu Baustellen und Kunden einsetzen müssen, darunter typischerweise Gewerke wie SHK, Elektrotechnik, Tischler und Maler.

Aus all dem folgert: Die Antriebsart Diesel ist im Handwerk noch auf längere Sicht unverzichtbar!

Würde sie aus den Innenstädten verbannt, würde *die Versorgung der Geschäfte, Baustellen und Privatkunden mit Gütern und Dienstleistungen des Handwerks schlicht zusammenbrechen*. In anderen Worten: Kurzfristige Dieselfahrverbote werden zu *dramatischen Einschränkungen für Pendler, den Wirtschaftsverkehr und die Versorgung der Bevölkerung führen*. Von *Betriebsschließungen* und dem *Verlust zehntausender Arbeitsplätze* im Umfeld von Städten mit Einfahrverboten ganz abgesehen.

- Unser Wirtschaftsbereich wäre nämlich auch dort betroffen, wo er selbst keine Fahrzeuge bewegt: Weil auch die *Mobilität von Kunden und der Angestellten* die zum Betriebsstandort einpendeln, eingeschränkt wird: Die Frage, ob auch Lieferanten, Kunden oder Mitarbeiter betroffen sind, haben 91 % der befragten Betriebe *bejaht*. Stellen Sie sich einfach einmal die Situation der Kfz-Werkstätten vor, die von ihren Kunden nicht mehr angefahren werden können. Denken Sie an die Handwerke mit angeschlossenem Ladengeschäft, wie die Sanitätshäuser, die von ihren gehbehinderten Kunden angefahren werden, oder an Dienstleister des nicht alltäglichen Bedarfs wie Uhrmacher, Goldschmiede, Maßschneiderateliers bis hin zu Buchbindern oder Graveuren, die im wahrsten Sinn des Wortes von Laufkundschaft alleine nicht leben können.
- Im Schnitt bewegen die befragten Unternehmen 4,8 Fahrzeuge. Das Gros der Betriebe verfügt nur über ein oder ganz wenige Fahrzeuge, die entsprechend auch einen hohen Anteil am Betriebsvermögen und an den Investitionskosten ausmachen. Dazu kommen die Kosten für Ein- und Umbauten, die ausweislich der Studie im Schnitt 4380 Euro je Fahrzeug betragen.
- Der kleine Wagenpark je Betrieb setzt auch der Möglichkeit, über ein komplexes Flottenmanagement Zentrumsfahrten auf andere Fahrzeuge zu verteilen, enge Grenzen.
- Noch wichtiger ist der Umstand, dass der Fuhrpark des Handwerks erst in den letzten Jahren mit erheblichem Aufwand weithin erneuert worden ist. Unser Wirtschaftsbereich hat vor Errichtung der Umweltzonen breitflächig in vermeintlich saubere Motoren der Euro-Norm 5/V investiert. Jedes zweite Dieselnutzfahrzeug

erfüllt diesen bis heute vom Bund geförderten Standard. 53 Prozent der Fahrzeuge sind in oder nach dem Jahr 2013 erstzugelassen und damit nicht älter als vier Jahre. Handwerkerfahrzeuge werden ausweislich unserer Umfrage 10 bis 15 Jahre lang genutzt. Die Abschreibungsfrist sind sieben Jahre. Das alles setzt finanziellen Spielräumen für erneute Fahrzeugkäufe enge Grenzen.

- Die Jahreslaufleistung der Handwerkerfahrzeuge ist mit im Schnitt 17.500 Km/Jahr gering. Nur wenige Dutzend oder Hundert Kilometer p.a. machen Sonderfahrzeuge am Bau wie Bagger, Raupen, Kräne und Schleppfahrzeuge. Baufahrzeuge kosten zwischen mehreren zehntausend und mehreren Millionen Euro. Gerade sie von innerstädtischen Baustellen auszuschließen, würde die Bautätigkeit in der Stadt mit einem Schläge lahmlegen und viele Bauunternehmen und Arbeitsplätze gefährden.

Das Handwerk hat seine Umweltsensibilität und Gesundheitsverantwortung zur Genüge unter Beweis gestellt, hat moderne Fahrzeuge im Vertrauen darauf gekauft, dass sie umweltgerecht sind. 16 Prozent der Wagen haben sogar bereits Euro VI-Standard. Jetzt sind die Hersteller in der Pflicht, für effektive Nachrüstung zu sorgen oder emissionsärmere Ersatzfahrzeuge zu stellen!

Der entscheidende Punkt aber ist: Es gibt diese, nach dem neuesten Prüfverfahren genannten Euro 6-D-Fahrzeuge im Pkw- und Leichten Nutzfahrzeugsegment noch nicht. Eine kurzfristige Umstellung der Handwerksflotte ist auch deshalb nicht möglich.

Aus dieser Erkenntnis leiten sich zwangsläufig bestimmte **Folgerungen und Forderungen** ab:

Die wichtigste: Das Handwerk braucht **Bestandsschutz für seinen Handwerkerfuhrpark**. Und zwar im Rahmen der üblichen Nutzungsdauer der Fahrzeuge.

Zweitens: Das Handwerk wird nur effektive Maßnahmen akzeptieren. Erst zukünftige Euro 6-Norm-Fahrzeuge werden eine spürbare NOx-Senkung bringen. So lange müssen vor Ort alle Möglichkeiten der Schadstoffsenkung vorangetrieben werden, um Hot Spots der lokalen Werte-Überschreitung wie die Corneliusstraße zu entschärfen.

Vor allem der für den Stickstoffausstoß wesentlich bedeutsamere städtische Fuhrpark muss zügig erneuert werden, die Durchfahrtsverkehre verflüssigt, Landstrom für die Rheinschiffahrt bereitgestellt und die Ladeinfrastruktur für E-Mobilität konsequent ausgebaut werden!

Darüber hinaus ist eine bessere Abstimmung und Integration der Verkehrs-, Umwelt- und Stadtplanungspolitik unverzichtbar. Das künftige Leitbild muss die **Stadt und die Region der kurzen Wege** sein. Eine Entlastung für Pendler und Anwohner ist vor allem ohne einen angebotsorientierten, emissionsarmen Öffentlichen Personennahverkehr nicht zu schaffen.

Dreht man an all diesen Schrauben, dann kann auch die Kirche im Dorf und das Stoppschild in der Mottenkiste bleiben: Denn eins ist klar: Es wird auch in Zukunft nicht möglich sein, Heizkessel auf dem Fahrrad oder in der Straßenbahn zu transportieren! – Ich danke Ihnen.