

Antrag

der Abg. Dr. Erik Schweickert u. a. FDP/DVP

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Ausnahmeregelungen von Fahrverboten für das Handwerk und mögliche Auswirkungen neuer EU-Pläne für CO₂- Grenzwerte bei Lastwagen

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welchen zeitlichen Horizont sie für die Fahrverbote ab Euro-Norm vier und schlechter nach den bisherigen Gerichtsurteilen ab dem 1. Januar 2019 in Stuttgart plant;
2. für welche Handwerkergruppen, andere Gewerbetreibende, Dienstleister und ambulante Pflegedienste in Stuttgart befristete bzw. unbefristete Ausnahmeregelungen zur Einfahrt in die Umweltzone geschaffen werden;
3. inwieweit Handwerker aus dem Großraum Stuttgart von der angekündigten 80-prozentigen Förderung von Hardware-Nachrüstungen durch den Bund profitieren können;
4. welchen Inhalt (konkrete Zieldaten) eine, bereits in Drucksache 16/4490 unter Ziffer 8 aufgeworfene und im aktuellen Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart unter Punkt „5.2.1.3 Umsetzung“ aufgeführte, Selbstverpflichtung des Handwerks und anderer zu einer Erneuerung des Fuhrparks haben soll, damit Ausnahmen zeitlich unbefristet gelten;
5. inwieweit Handwerker, die außerhalb der Ausnahmetatbestände, wie dem „Erhalt und Reparatur betriebsnotwendiger technischer Anlagen“ oder der „Behebung von Gebäudeschäden einschließlich der Beseitigung von Wasser-, Gas- und Elektroschäden“, Leistungen erbringen, an der Erfüllung dieser Aufträge gehindert werden;

6. ob der Landesregierung Erkenntnisse über die Zahl durch das Fahrverbot existenzbedrohter Handwerker vorliegen, die in die Umweltzone zur Erfüllung von Aufträgen einfahren müssen, oder der Zahl von Kfz-Handwerksbetrieben, die aufgrund vom Fahrverbot betroffener Kunden keine Leistungen mehr erbringen können und daher in ihrer Existenz gefährdet wären;
7. welche Erkenntnisse die Landesregierung über die Höhe von Umsatzeinbußen infolge des Fahrverbots und den damit verbundenen wirtschaftlichen Schaden von Handwerkern hat, die von außerhalb des Stadtgebiets nach Stuttgart einfahren;
8. wie Handwerker im Einzelfall für eine Ausnahmegenehmigung nachweisen können, dass sie durch das Fahrverbot direkt in ihrer Existenz bedroht sind;
9. wovon die Landesregierung die unter Punkt „5.2.1.3 Umsetzung“ im aktuellen Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart aufgeführte Befristung der Ausnahmen für den Lieferverkehr auf zwei bzw. drei Jahre abhängig macht;
10. inwieweit die Landesregierung anteilige finanzielle Mittel des Bundes für schwere kommunale Fahrzeuge nutzt, um etwa bei Müllwagen einen Motorumbau zu finanzieren;
11. inwieweit die zeitliche Koinzidenz von Fahrverboten ab dem 1. Januar 2019 und der Förderung von Fahrzeughaltern ab Anfang 2019, bei der Fahrzeughalter in 65 Städten profitieren sollen, in denen der Stickstoffdioxidwert im Jahresmittel 2017 über dem Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter lag, diese Fahrverbote als gerechtfertigt erscheinen lässt;
12. welche Kenntnisse sie über aktuelle Bestrebungen der EU-Kommission und des Umweltausschusses des EU-Parlaments hat, den CO₂-Ausstoß von Lastwagen bis 2030 um 30 bzw. 35 Prozent zu senken;
13. ob sie dahingehend die Kritik der Betriebsratschefs von Daimler und MAN, Michael Brecht und Saki Stimoniaris, teilt, die die EU-Pläne für CO₂-Grenzwerte bei Lastwagen als maßlos und existenzbedrohend kritisieren;
14. welchen Einfluss derartige Pläne nach Auffassung der Landesregierung auf die hiesige Lkw-Produktionskette, insbesondere des Herstellers Daimler, nehmen könnten;
15. inwiefern sie das Risiko möglicher Arbeitsplatzstreichungen bzw. -Verlagerungen im Zuge dieser EU-Pläne in ihre Bewertung der Lage und ihr dementsprechendes Regierungshandeln auf EU-Ebene miteinbezieht.

12. 12. 2018

Dr. Schweickert, Reich-Gutjahr, Haußmann,
Dr. Rülke, Dr. Goll, Karrais, Keck, Weinmann FDP/DVP

Begründung

Die Große Koalition in Berlin hatte sich Anfang Oktober auf ein Paket von Maßnahmen verständigt, um die Stickoxid-Belastung in den Städten zu reduzieren und Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge so weit wie möglich zu verhindern. Die Einigung sieht unter anderem vor, dass der Bund die Hardware-Nachrüstung von Handwerker- und Lieferwagen zu 80 Prozent finanzieren will. Von dieser Förderung könnten laut Bundesregierung rund 945.000 Fahrzeuge profitieren. Ebenso gibt es bundesweit für insgesamt 28.000 schwere kommunale Fahrzeuge wie Müllwagen die Möglichkeit, deren Motorumbau zumindest anteilig durch den Bund mitfinanzieren zu lassen.

Unterdessen legte die EU-Kommission einen Vorschlag vor, wonach der CO₂-Ausstoß von Lastwagen bis 2030 um 30 Prozent gesenkt werden soll. Der Umweltausschuss des EU-Parlaments fordert hier sogar 35 Prozent Reduktion. Das Treibhausgas CO₂ trägt zweifellos zur Erderwärmung bei, jedoch kritisieren die Betriebsratschefs von Daimler und MAN diese Pläne wie folgt scharf:

„Wenn es das Ziel der Europäischen Kommission und der EU-Parlamentarier ist, die europäische Nutzfahrzeugindustrie zu zerstören, dann handelt sie richtig“, sagte der Betriebsratschef von MAN, Stimoniaris jüngst in München. Und der Daimler Betriebsratschef Brecht ergänzt: „Diese viel zu ambitionierten CO₂-Reduzierungsziele machen unsere Branche kaputt, die Lkw-Hersteller genauso wie das Transportgewerbe in Europa. Mit einer solchen Entscheidung setzt die EU Zehntausende Jobs alleine in Deutschland aufs Spiel.“

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 14. Januar 2019 Nr. 4-0141.5/408 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Inneres, Digitalisierung und Migration sowie dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welchen zeitlichen Horizont sie für die Fahrverbote ab Euro-Norm vier und schlechter nach den bisherigen Gerichtsurteilen ab dem 1. Januar 2019 in Stuttgart plant;

Die Anordnung der genannten Verkehrsverbote bleibt so lange bestehen, bis der zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgesetzte Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid erreicht und auch ohne diese Maßnahme oder durch eine mildere Maßnahme eingehalten wird.

2. für welche Handwerkergruppen, andere Gewerbetreibende, Dienstleister und ambulante Pflegedienste in Stuttgart befristete bzw. unbefristete Ausnahmeregelungen zur Einfahrt in die Umweltzone geschaffen werden;

Von den Verkehrsverboten ausgenommen ist der Lieferverkehr mit grüner Plakette. Von dieser Bestimmung sind alle Fahrzeuge (auch die von Handwerkerinnen und Handwerkern) erfasst, die Gegenstände von und zu ihrem Bestimmungsort transportieren. Ausgenommen sind auch die in Anhang 3 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung (35. BImSchV) aufgezählten Fahrzeuge. Zudem erteilt die Landeshauptstadt Stuttgart auf Grundlage von § 1 Absatz 2 der 35. BImSchV Ausnahmen. Diese orientieren sich an der Ausnahmekonzeption, die in der 3. Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart enthalten ist.

3. inwieweit Handwerker aus dem Großraum Stuttgart von der angekündigten 80-prozentigen Förderung von Hardware-Nachrüstungen durch den Bund profitieren können;

Eine Förderrichtlinie zur Förderung von Hardware-Nachrüstung bei Handwerker- und Lieferfahrzeugen ist vom Bund bis zum 19. Dezember 2018 noch nicht veröffentlicht worden, sodass keine Aussage zu Zuwendungsempfängerinnen und Zuwendungsempfängern im Großraum Stuttgart getroffen werden kann. Die Landesregierung geht aber davon aus, dass die Bundesregierung eine großzügige Regelung treffen wird.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

4. *welchen Inhalt (konkrete Zieldaten) eine, bereits in Drucksache 16/4490 unter Ziffer 8 aufgeworfene und im aktuellen Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart unter Punkt „5.2.1.3 Umsetzung“ aufgeführte, Selbstverpflichtung des Handwerks und anderer zu einer Erneuerung des Fuhrparks haben soll, damit Ausnahmen zeitlich unbefristet gelten;*

Für die Selbstverpflichtungserklärung der Wirtschaft zur sukzessiven Umstellung des Fuhrparks auf umweltfreundliche Fahrzeuge und Austausch der Diesel-Kfz der Euro-Norm 4/IV wurde den Verbänden kein konkreter Inhalt der Erklärung vorgegeben, da sich die Fuhrparkzusammensetzungen der Mitgliedsbetriebe grundlegend unterscheiden. Beim Treffen der Verbände zur Selbstverpflichtungserklärung am 14. September 2018 mit dem Ministerium für Verkehr wurde den Verbänden mitgeteilt, dass eine schnellstmögliche Modernisierung notwendig ist, damit die entsprechenden Ausnahmen nicht befristet werden müssen. Das Aussetzen der Befristung ist daher an die Abgabe und die Einhaltung der Selbstverpflichtung gebunden.

5. *inwieweit Handwerker, die außerhalb der Ausnahmetatbestände, wie dem „Erhalt und Reparatur betriebsnotwendiger technischer Anlagen“ oder der „Beseitigung von Gebäudeschäden einschließlich der Beseitigung von Wasser-, Gas- und Elektroschäden“, Leistungen erbringen, an der Erfüllung dieser Aufträge gehindert werden;*

Handwerkerinnen und Handwerker werden nicht an der Erfüllung ihrer Aufträge gehindert.

6. *ob der Landesregierung Erkenntnisse über die Zahl durch das Fahrverbot existenzbedrohter Handwerker vorliegen, die in die Umweltzone zur Erfüllung von Aufträgen einfahren müssen, oder der Zahl von Kfz-Handwerksbetrieben, die aufgrund vom Fahrverbot betroffener Kunden keine Leistungen mehr erbringen können und daher in ihrer Existenz gefährdet wären;*
7. *welche Erkenntnisse die Landesregierung über die Höhe von Umsatzeinbußen infolge des Fahrverbots und den damit verbundenen wirtschaftlichen Schaden von Handwerkern hat, die von außerhalb des Stadtgebiets nach Stuttgart einfahren;*

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund des inhaltlichen Zusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Landesregierung liegen keine konkreten Hinweise vor.

8. *wie Handwerker im Einzelfall für eine Ausnahmegenehmigung nachweisen können, dass sie durch das Fahrverbot direkt in ihrer Existenz bedroht sind;*

Im Rahmen der Beantragung einer „Härtefallausnahmegenehmigung“ kann die Existenzbedrohung durch eine begründete Stellungnahme eines Steuerberaters, eines Wirtschaftsprüfers oder einer gleichwertig befähigten Person nachgewiesen werden.

9. *wovon die Landesregierung die unter Punkt „5.2.1.3 Umsetzung“ im aktuellen Luftreinhalteplan für den Regierungsbezirk Stuttgart aufgeführte Befristung der Ausnahmen für den Lieferverkehr auf zwei bzw. drei Jahre abhängig macht;*

Die Erteilung von Ausnahmen mindert die Wirkung der Fahrverbote. Ausnahmen stehen daher in einem Spannungsverhältnis zu der gesetzlichen Pflicht, die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit auch für Stickstoffdioxid schnellstmöglich zu erreichen. Die Befristung der Ausnahmen für die Wirtschaft ist daher abhängig von den eingehenden Selbstverpflichtungserklärungen der Verbände.

10. inwieweit die Landesregierung anteilige finanzielle Mittel des Bundes für schwere kommunale Fahrzeuge nutzt, um etwa bei Müllwagen einen Motorenumbau zu finanzieren;

Die Förderrichtlinie für die Nachrüstung von mit Selbstzündungsmotor angetriebenen Nutzfahrzeugen mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen (schwere Kommunalfahrzeuge) der Schadstoffklasse Euro I, II, III, IV, V und EEV wurde am 28. November 2018 veröffentlicht und tritt am 1. Januar 2019 in Kraft. Eine Antragsstellung ist bis 31. Mai 2019 möglich. Da die Zuständigkeit der Müllabfuhr bei den Kommunen liegt, können Kommunen, die 2017 im Jahresmittel von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffen sind, einen Förderantrag beim Bund stellen.

11. inwieweit die zeitliche Koinzidenz von Fahrverboten ab dem 1. Januar 2019 und der Förderung von Fahrzeughaltern ab Anfang 2019, bei der Fahrzeughalter in 65 Städten profitieren sollen, in denen der Stickstoffdioxidwert im Jahresmittel 2017 über dem Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter lag, diese Fahrverbote als gerechtfertigt erscheinen lässt;

Das Land Baden-Württemberg ist verpflichtet, den zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgesetzten Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid in Höhe von 40 µg/m³ schnellstmöglich einzuhalten. Hierzu wurde das Land Baden-Württemberg bereits gerichtlich verpflichtet.

12. welche Kenntnisse sie über aktuelle Bestrebungen der EU-Kommission und des Umweltausschusses des EU-Parlaments hat, den CO₂-Ausstoß von Lastwagen bis 2030 um 30 bzw. 35 Prozent zu senken;

Der Landesregierung ist bekannt, dass die EU-Kommission im Juni 2018 einen Vorschlag für eine „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge (COM [2018] 284 final)“ vorgelegt hat. Demnach soll der CO₂-Ausstoß von Lastkraftwagen bis 2030 um 30 % gegenüber 2019 gesenkt werden. Ferner ist bekannt, dass das Europäische Parlament im November 2018 mehrheitlich für eine Senkung des CO₂-Ausstoßes von Lastkraftwagen bis 2030 um 35 % gegenüber 2019 votiert hat. Der EU-Umweltministerrat fordert eine Reduktion von 15 % bis 2025 und 30 % bis 2030 und folgt damit im Wesentlichen den Zielen der Kommission. Eine endgültige Entscheidung auf EU-Ebene ist noch nicht erfolgt.

13. ob sie dahingehend die Kritik der Betriebsratschefs von Daimler und MAN, Michael Brecht und Saki Stimoniaris, teilt, die die EU-Pläne für CO₂-Grenzwerte bei Lastwagen als maßlos und existenzbedrohend kritisieren;

Die Automobilwirtschaft in Baden-Württemberg ist für die Wertschöpfung und vor allem für die Sicherung von Arbeitsplätzen von großer Bedeutung. Damit die ökologischen, ökonomischen und sozialen Ziele der Nachhaltigkeit erreichbar sind, müssen CO₂-Grenzwerte sowohl ambitioniert als auch umsetzbar sein.

14. welchen Einfluss derartige Pläne nach Auffassung der Landesregierung auf die hiesige Lkw-Produktionskette, insbesondere des Herstellers Daimler, nehmen könnten;

Es ist davon auszugehen, dass die angestrebten CO₂-Emissionsnormen allenfalls mit einer Kombination aus Effizienzsteigerung konventioneller Antriebe und Erweiterung der bereits begonnenen Elektrifizierung der verkauften Lastkraftwagenflotte jedes Herstellers erreicht werden können. Hierbei ist zu beachten, dass der hierfür benötigte Markthochlauf Elektromobilität von vielen externen Faktoren wie beispielsweise dem Vorhandensein einer entsprechenden Ladeinfrastruktur, einer sicheren Rohstoffversorgung und der Angebotspalette an Fahrzeugen abhängt. Nicht alle diese Bedingungen können von den Herstellern beeinflusst werden. Zudem bestehen nach derzeitigem Stand insbesondere beim Einsatz von alternativen Antrieben im schweren Fernverkehr noch Zweifel bezüglich der Marktfähigkeit.

15. inwiefern sie das Risiko möglicher Arbeitsplatzstreichungen bzw. -Verlagerungen im Zuge dieser EU-Pläne in ihre Bewertung der Lage und ihr dementsprechendes Regierungshandeln auf EU-Ebene miteinbezieht.

Die Sicherung von Arbeitsplätzen ist ein vorrangiges Thema für die Landesregierung, sowohl beim Regierungshandeln im Land als auch auf EU-Ebene. Vor allem deshalb wurde von der Landesregierung ein strukturierter und systematischer Dialogprozess mit der Automobilwirtschaft, der „Strategiedialog Automobilwirtschaft BW“ etabliert. Neben der Sicherung von Arbeitsplätzen ist der Klimaschutz im Verkehr ein weiteres wichtiges Thema. Die Transformation des Verkehrs muss neben ökologischen auch ökonomische und soziale Aspekte berücksichtigen.

Hermann

Minister für Verkehr