

Thema des Monats der hessischen IHKs

Juli 2017

Wie viel geplante Dieselfahrverbote die Wirtschaft kosten können

Mit dem Kompromiss zur sogenannten Plakettenverordnung machte die Bundesregierung vor zehn Jahren den Weg frei für „Umweltzonen“, in denen, je nach regionaler Regelung, das Fahren ohne rote, gelbe oder grüne Plakette untersagt ist. Ziel dieser Maßnahme: Nur noch schadstoffarme Fahrzeuge sollen in Städten fahren dürfen und so Feinstaubimmissionen reduziert werden. Besonders im Fokus: die Partikelemissionen von Dieselfahrzeugen.

Zurzeit genießt das Thema wieder hohe öffentliche Aufmerksamkeit: Im Februar dieses Jahres warnte die EU-Kommission die Bundesregierung ein letztes Mal vor Erhebung einer Klage vor dem Europäischen Gerichtshof, das Verwaltungsgericht München verhandelte den Luftreinhalteplan der Stadt und die Landesregierung Baden-Württemberg beschloss temporäre Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Stuttgart. Dieses Mal im Mittelpunkt: Stickstoffdioxide (NO_x). In fast 50 deutschen Städten sind die Grenzwerte für diese Luftschadstoffe überschritten. Die diskutierte Lösung heute wie damals: Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge.

Tatsächlich können Fahrverbote durchaus effektiv Stickoxide reduzieren. Hauptverursacher dieser Immissionen in Städten ist der motorisierte Verkehr. Etwa zwei Drittel der Belastung an verkehrsnahen Messstationen werden Diesel-Pkw zugeschrieben. Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge, die nicht die neueste Abgasnorm Euro 6 erfüllen, werden deshalb vorgeschlagen. Tauschten Nutzer alte Dieselfahrzeuge gegen neue, würden sich auch deren NO_x-Emissionen reduzieren.

Das Problem dieser Maßnahme: Sie hilft zwar rasch, bestimmte Verkehrsimmissionen zu senken. Allerdings verbessert sie weder Verkehrsaufkommen, Lärmbelastung noch Unfallgefahren in Städten. Da Fahrer in Umweltzonen die Anschaffung neuer Fahrzeuge lediglich vorziehen, holt sie die Modernisierung der Fahrzeugflotte außerhalb der Zonen nach wenigen Jahren ein. Heute kann kaum noch ein Unterschied zwischen Fahrzeugen in Städten wie Hamburg ohne Umweltzone und Frankfurt oder Berlin mit den ersten der insgesamt 54 Umweltzonen in Deutschland festgestellt werden.

Sollten die diskutierten Fahrverbote bis zum Jahr 2020 in deutschen Umweltzonen eingeführt werden und Neuanschaffungen erforderlich machen, schätzt ein DIHK-Faktenpapier die Kosten allein für Unternehmen auf mehr als 5 Milliarden Euro. Für Haushalte summierten sie sich auf mindestens 16 Milliarden Euro. Statt kurzfristige Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zu verhängen, sollten Verkehrsprobleme nachhaltig angegangen werden. Das DIHK-Faktenpapier „Saubere Luft in deutschen Städten“ – Stand Februar 2017 - kann von der DIHK-Homepage unter <https://www.dihk.de/presse/meldungen/2017-02-28-faktenpapier-saubere-luft> heruntergeladen werden.

Ansprechpartner: Sven Sänger | s.saenger@frankfurt-main.ihk.de | 069 2197 1457