

Positionspapier

Beeinträchtigung des
Innenstadthandels durch die Einführung
der Blauen Umweltplakette



Ausgangslage

Deutschland hat seit einigen Jahren in bestimmten Regionen die Luftreinheitswerte nicht eingehalten. Daraufhin hat die EU im Jahr 2015 ein **Mahnschreiben** sowie eine Rüge als Vorstufe eines Vertragsverletzungsverfahrens an die Bundesrepublik Deutschland gerichtet. Als wesentliche Maßnahme zur Problemlösung schlägt die Kommission weitreichende Schritte vor:

- Verbot von Dieselfahrzeugen in einigen städtischen Gebieten und die Förderung von Hybrid- oder Elektroautos oder anderer Fahrzeuge, die ohne Schadstoffausstoß betrieben werden können
- Änderung der Steuerpolitik, die Anreize für Dieselfahrzeuge bietet

In diesem Zusammenhang fordert die Deutsche Umwelthilfe die Einführung einer **blauen Umweltplakette**. Die Deutsche Umwelthilfe strebt Klagen zur Einhaltung der Luftreinheitswerte an. Erwartet werden gerichtliche Entscheidungen zugunsten der Umwelthilfe

- Bundesumweltministerin Barbara Hendricks und die Umweltminister der Länder haben sich darauf verständigt, dass ab 2017 in Städten mit zu viel Stickoxiden in der Luft nur noch saubere Autos mit einer solchen Plakette fahren dürfen
- Die blaue Plakette, die im Zuge der Euro 6 Norm eingeführt werden soll, richtet sich im Gegensatz zur grünen Umweltplakette vor allem gegen den Ausstoß von Stickoxiden (NO_x). Die bisherigen Umweltzonen gelten hauptsächlich der allgemeinen Reduzierung des Feinstaubes

Das Kabinett des Freistaats Bayern möchte als Reaktion darauf noch vor der Sommerpause die Konsequenzen diskutieren. Als Grundlage dient der ein Abschlussbericht der Arbeitsgruppe „Dieseltechnologie und Schadstoffemissionen“. Die bayrische Staatsregierung, die Fahrverbote an sich explizit ablehnt, bereitet bereits einen Notfallplan mit Ausnahmeregelungen für den gewerblichen Zulieferverkehr mit Diesel-Pkw und -Lkw, wobei der Kundenverkehr jedoch weiterhin massiv betroffen wäre.

- Zu München: An der Landshuter Allee in München wurden 84 Mikrogramm pro Kubikmeter gemessen. Der Grenzwertes für Stickoxide liegt bei 40 Mikrogramm pro Kubikmeter im Jahresdurchschnitt



Verantwortung liegt bei Kommunen:

Entsprechend der Einführung der Umweltzonen, soll es längere Übergangsphasen geben. Die Kommunen haben die Entscheidungsgewalt, ob sie die eigene Umweltzone entsprechend verschärfen möchten. Ergo: Falls sich eine Kommune gegen die blaue Plakette ausspricht, muss diese auch nicht eingeführt werden.

Stuttgart hat den Start für 2019 unter den Voraussetzungen angekündigt, dass die Luftqualität sich bis dahin nicht durch andere Maßnahmen verbessert hat und 80 Prozent der zugelassenen Pkw die Bedingungen der Blauen Plakette auch erhalten können.

Meinungen zur Einführung der blauen Plaketten (Einführung spätestens 2019):

- Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat sich kritisch zur Einführung der Plakette geäußert: "Die Pläne sind vollkommen unausgegoren und mobilitätsfeindlich. Das Ergebnis wäre ein faktisches Einfahrtverbot für Dieselfahrzeuge."
- Ebenfalls hat sich die Umwelt- und Baupolitische Sprecherin der CDU/CSU-Fraktion Frau Marie-Luise Dött kritisch geäußert: „Mit solchen politischen Überraschungseffekten bekommen wir für die erforderliche Reduzierung der Schadstoffbelastung keine Unterstützung“
- Nach Meinung des SPD-Fraktionsvize und Verkehrsexperte Sören Bartol geht der Vorschlag "völlig an der Realität vorbei". Er treffen neben vielen Autofahrern mit kleinem Geldbeutel auch Neukunden, "die hocheffiziente Euro 5 Dieselfahrzeuge gekauft haben"

Betroffenheit

Laut ADAC würden 13 Millionen Pkw auf Deutschlands Straßen der geforderten Euro 6 Norm nicht entsprechen

Eine Nachrüstung wie für die grüne Umweltplakette ist nach derzeitigem Stand **nur mit erheblichem Kostenaufwand** möglich. Selbst für neuere Dieselfahrzeuge der Euro 4 oder Euro 5 Norm **lohnt sich** daher die kostenintensive Nachrüstung **nicht**. Der Umbau wäre sehr umfangreich, denn neben dem Einbau entsprechender Katalysatoren müsste auch die Motorsteuerung umfassend umgebaut werden. Besonders ärgerlich ist das natürlich für



Fahrzeughalter von neuen **Euro 5 Dieselmotoren**, die noch bis zum Sommer 2015 verkauft wurden und jetzt schon wieder veraltet sein sollen.

Relevanz für andere Organisationen

- ADAC: hat sich bereits kritisch zur Einführung der Blauen Plakette geäußert
- Verbraucherschützer: Etliche, auch junge PKWs würden in Regionen mit blauen Plaketten quasi unbrauchbar bzw. können nicht weiterverkauft werden. Die Verbraucher würden einen erheblichen Wertverlust erleiden. Auch eine Umrüstung der Fahrzeuge würde erhebliche Kosten verursachen und in vielen Fällen einen „wirtschaftlichen Totalschaden“ bedeuten.
- Kommunen: Die Kommunen hätten einen hohen Verwaltungsaufwand bei Einführung und Kontrolle der Blauen Plaketten. Daneben droht den (politischen) Verwaltungsspitzen infolge der Einführung ein persönlicher Imageverlust, da Ihre Wähler mit tatsächlichen Verlusten oder Umbaukosten belasten würden, zu einem eher abstrakten Nutzen (saubere Luft).
 - Diese „saubere Luft“ hat sich übrigens bei der Einführung der grünen Plakette nicht ergeben, da z.B. nach Aussagen des Umwelt Bundesamt Sand aus der Sahara bzw. von abgeerntete Ackerflächen (Herbststürme) sowie der Gülleausbringung ebenfalls die Reinheit der Luft in den Städten im Sinne des Feinstaubes massiv beeinflussen
- Spediteure sowie KEP-Dienstleister: Auch wenn die meisten Fahrzeugflotten der deutschen Anbieter dem aktuellen Stand der Technik entsprechen, werden diese meist mit Diesel betriebenen Fahrzeuge nicht den Anforderungen der Blauen Plakette gerecht

Position

Der Handelsverband Deutschland spricht sich eindeutig für die Verbesserung der Luftreinhaltung aus. Jedoch sollten diese Ziele nicht durch repressive Maßnahmen in unzumutbaren Übergangsfristen durchgesetzt werden.

Zudem spricht sich der Handelsverband Deutschland für den Ausbau und die Förderung umweltgerechter Mobilitätsträger aus:



- Förderung des öffentlichen Nahverkehrs
- Förderung des innerstädtischen Radverkehrs (inklusive Fahrradlieferverkehr)
- Ausbau der Elektromobilität (Fahrzeugangebot und Ladesysteme)

Der Handelsverband Deutschland lehnt die Einführung der Blauen Plakette in den bisher diskutierten Zeitspannen (2017 bzw. 2019) ab. Diese kurzfristige Einführung würde erhebliche Investitionen in die Fahrzeugflotten des Handels sowie der zuliefernden Logistikunternehmen bedeuten.

Ebenfalls würde der Kundenverkehr in die Innenstädte stark betroffen, so dass die kurzfristige Einführung der Blauen Plakette einen massiven Eingriff in den Wettbewerb der Handelsstandorte zulasten der Innenstädte bedeutet. Das Credo der bundesdeutschen Raum- sowie Stadtplanung „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“ würde konterkariert.

Der innerstädtische Einzelhandel würde in einer Situation getroffen, in der die Kundenfrequenzen ohnehin durch den Online-Handel sowie die ersten Kennzeichen des demographischen Wandels abschmelzen. Der prognostizierte Verlust von 50.000 Geschäften in den nächsten fünf Jahren würde deutlich erhöht.

Daher müssen Übergangsfristen zur Einführung der Blauen Plakette bis ins Jahr 2022 vereinbart werden. Hierdurch würde dem Handel, den Speditionen sowie den Verbrauchern eine wirtschaftlich vertretbare Umstellung der eigenen Fahrzeuge ermöglicht.