

Handwerkskammer Region Stuttgart · Postfach 102155 · 70017 Stuttgart

Herrn Minister
Winfried Hermann, MdL
Ministerium für Verkehr und Infrastruktur
Hauptstätter Straße 67
70178 Stuttgart

Nachrichtlich an:
Regierungspräsidium Stuttgart
Landeshauptstadt Stuttgart
Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau

**Stellungnahme zum Entwurf der
Dritten Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart**

19. Juni 2017

Sehr geehrter Herr Minister Hermann,

das Handwerk sagt „JA“ zu sauberer Luft! Wir anerkennen, welch hohen Stellenwert Gesundheitsschutz, Lebensqualität und Klimaschutz haben. Als Umweltdienstleister Nummer Eins tragen die Handwerksbetriebe bereits heute maßgeblich im Bereich der Gebäude-, Energie-, Umwelt- und Fahrzeugtechnik zur Schadstoffreduzierung in den Innenstädten bei.

Das Land Baden-Württemberg steht unter enormem, v.a. juristischem Druck, die Belastungen für Mensch und Umwelt durch Luftverschmutzung zu verringern. Daher begrüßen wir es ausdrücklich, dass im Entwurf der Dritten Fortschreibung des Luftreinhalteplans Stuttgart angesichts dieser Lage für den Wirtschaftsverkehr und ausdrücklich auch für das Handwerk Ausnahmen vorgesehen sind. Es ist selbstverständlich, dass diese Ausnahmen in einem gewissen Rahmen bleiben müssen, damit der Luftreinhalteplan überhaupt Wirkung erzielen kann.

Dennoch erlauben wir uns, Bedenken zu einigen Grundzügen des Luftreinhalteplans zu äußern.

1. Rechtssicherheit, Vertrauensschutz und Planungssicherheit

Für alle Maßnahmen, die in die Mobilität der Unternehmen eingreifen, ist das Ziel der langfristigen Planungssicherheit vorrangig. Handwerksbetriebe müssen ausreichende Übergangs- und unbürokratische Ausnahmeregelungen in Anspruch nehmen können, die sich an wirtschaftlichen Investitionszyklen orientieren. Vor diesem Hintergrund sind die geplanten Übergangsfristen absolut unzulänglich.

Viele Handwerksbetriebe haben in den vergangenen Jahren mit der Einführung von Umweltzonen ihren Fuhrpark mit zum Teil erheblichem finanziellem Aufwand erneuert. Die Investitionen sind dabei nicht nur in die Nachrüstung, sondern auch in die Neuanschaffung von leichten dieselangetriebenen Nutzfahrzeu-

gen mit in weiten Teilen Euro 5-Standard geflossen. Dies taten sie in der festen Überzeugung, Fahrzeuge auf dem neuesten technischen Stand zu erwerben, die sie im Rahmen der typischen Fahrzeuglebensdauer nutzen können. Es kann nicht sein, dass Rahmenbedingungen, unter denen vor wenigen Jahren unternehmerische Entscheidungen getroffen wurden, heute nicht mehr gültig sind. Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass bei leichten Nutzfahrzeugen bis 3,5 Tonnen – und damit bei den für das Handwerk am interessantesten Transportfahrzeugen – bis Ende 2015 nur Dieselfahrzeuge mit Euro 5 Standard erworben werden konnten. Auch heute noch ist das Angebot an alternativen Antrieben nicht verfügbar bzw. nicht konkurrenzfähig. Daher halten wir einen Bestandsschutz für zwischen 2009 und 2015 angeschaffte Fahrzeuge für geboten.

Unternehmen, die in der Vergangenheit aktiv zur Luftreinhaltung beigetragen haben, dürfen nicht von einer periodischen Entwertung ihres Fuhrparks bedroht werden; ein erneuter Austausch ist wirtschaftlich nicht zumutbar und würde viele Betriebe massiv in ihrer Existenz bedrohen. Unternehmen benötigen klare Aussagen und Zeithorizonte, um Investitionsentscheidungen treffen zu können. Nur bei langfristig geltenden Rahmenbedingungen – darunter verstehen wir die im Handwerk übliche Nutzungsdauer von acht bis zehn Jahre – besteht Bereitschaft, in eine teure Modernisierung der Fahrzeugflotte zu investieren.

Wir fordern außerdem ein einheitliches, nachvollziehbares und verlässliches Vorgehen bei der Erteilung von Ausnahmegenehmigungen. In der Vergangenheit mussten wir leider feststellen, dass die Gewährung von Ausnahmen für das Befahren der Umweltzonen diesen Anforderungen nicht genügt hat.

Wir fordern mit Nachdruck: Maßnahmen zur Luftreinhaltung müssen unter den Aspekten der langfristigen Planungssicherheit und der Verhältnismäßigkeit getroffen werden. Es müssen zeitlich ausreichende Übergangs- und unbürokratische Ausnahmeregelungen für Handwerker festgelegt sowie ein Bestandsschutz für zwischen 2009 und 2015 angeschaffte Fahrzeuge gewährt werden.

2. Investitionsmaßnahmen der öffentlichen Hand und Ausbau des ÖPNV

Die Maßnahmen zum Ausbau und zur Förderung des Umweltverbunds bleiben unserer Ansicht nach zu vage und zu kurz gegriffen. Insbesondere die fehlende Terminierung der Maßnahmen verschafft der öffentlichen Hand einen Zeitvorteil, der den Unternehmen nicht eingeräumt wird.

Zwar bestätigt der Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans die Notwendigkeit einer qualitativen und quantitativen Verbesserung im ÖPNV – die Ausführungen zum ÖPNV-Ausbau spiegeln diese Notwendigkeit jedoch nicht adäquat wider, obwohl eine erhebliche Verlagerung im Modal Split bei Inkrafttreten von Fahrverboten prognostiziert wird. Es fehlen konkrete, mit einer Frist versehene Aussagen zu Taktverdichtungen bei der S-Bahn und den Bus-Zubringern, zum Ausbau der U-Bahn oder von Umsteigepunkten. Ebenfalls fehlen detaillierte Maßnahmen zur Kapazitätserweiterung bei P+R-Angeboten. Hier ist bis auf zahlreiche Absichtserklärungen der Stadt und der Region in den letzten Jahren kein Fortschritt zu erkennen.

Wir vermissen darüber hinaus substantielle und terminierte Maßnahmen im Bereich der städtischen Fahrzeugflotte mit hoher Fahrleistung. Diese ist prädestiniert für alternative Antriebe und hätte Vorbildcharakter für andere Verkehrsteilnehmer.

3. Ausbau der Straßeninfrastruktur

Die erwarteten Veränderungen im Modal Split infolge der Fahrverbote werden die Überlastung der Straßeninfrastruktur nicht auffangen. Die eklatanten Engpässen insbesondere auf der A8, der A81, der B10, B14 und B27 sowie auch die Überlastung auf der nicht ausgebauten Tangentialen im Nordosten samt zugehörigem leistungsfähigen Anschlusses an die A8 werden auch im neuen Regionalverkehrsplan (RVP) thematisiert und folgerichtig als dringliche Handlungsfelder identifiziert. Mehr Investitionen in die Instandhaltung vorhandener Trassen sowie eine Kapazitätserweiterung auf den oben genannten Strecken halten wir für unumgänglich. Es darf beim Ausbau keine Denkverbote geben. Der Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) zeigt gute Ansätze – für die Entlastung der Region und vor allem der Landeshauptstadt ist er jedoch nicht ausreichend. Deshalb unterstützen wir ausdrücklich die Konkretisierungen und Ergänzungen, wie sie im RVP dargelegt sind. Sie sollten Eingang in die Fortschreibung des Luftreinhalteplans finden.

4. Ganzheitliches Konzept für die Region Stuttgart

Wohnortnahes Gewerbe sichert die Nahversorgung der Stadt und trägt maßgeblich zur Reduzierung von Verkehr bei. Rein verkehrsbezogene Maßnahmen, wie sie im Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans enthalten sind, werden immer am Status quo verhaftet sein und bieten keine langfristige Perspektive. Insgesamt fehlt in der Landeshauptstadt ein umfassendes Stadtentwicklungskonzept, das das Gewerbe ausreichend berücksichtigt.

Eine ganzheitliche Perspektive muss auch die Region Stuttgart als Automobilstandort einschließen. Die Region leidet nicht nur unter dem Verkehr, sie profitiert auch vom Automobil. Über 200.000 Arbeitsplätze in der Region hängen mittel- und unmittelbar vom Automobilbau ab, auch viele Handwerksbetriebe. Die Politik hat gegenüber dem Wirtschaftsstandort Region Stuttgart eine Verantwortung, die in der aktuellen Debatte zu kurz kommt.

Unserer Ansicht nach ist es jetzt entscheidend, den regionalen Technologiewandel vom Verbrennungsmotor hin zu alternativen Antrieben zu unterstützen. Deshalb befürworten wir den Ansatz, im Dialog mit der Automobilindustrie technische Lösungen voran zu treiben, anstatt Verkehrseinschränkungen auf dem Rücken der Verbraucher durchzusetzen. Kostenrahmen und Kostenübernahme müssen jedoch rechtssicher geklärt werden – sowohl für die Hersteller als auch für die Käufer.

5. Einbindung der Handwerksorganisationen

Gerne beteiligen wir uns an einem Strategieprozess für einen starken, attraktiven Wirtschaftsstandort und eine lebenswerte Region und Stadt Stuttgart. Wir sichern außerdem zu, alle Maßnahmen zu unterstützen, sofern sie für das Handwerk wirtschaftlich tragbar und realistisch sind.

Im Gegenzug bitten wir nochmals um eine frühzeitige und umfassende Einbindung von Vertretern des Handwerks in Gremien und Arbeitskreise sowohl auf Landesebene als auch im Regierungspräsidium Stuttgart sowie in der Landeshauptstadt.

Mit besten Grüßen



Alexander Kotz

Vizepräsident der Handwerkskammer Region Stuttgart

Kreishandwerksmeister der

Kreishandwerkerschaft Stuttgart



Thomas Hoefling

Hauptgeschäftsführer