Luftreinhaltung im Fokus

Fahrverbote führen zu Verlagerungen oder mehr Verkehr – nachhaltige Stadtlogistik ist gefragt

„Die Politik muss die Weichen stellen"

FLORIAN GERSTER, VORSTANDSVORSITZENDER DES BRANCHENVERBANDES BIEK

Fahrverbote für Dieselfahrzeuge sind grundsätzlich erlaubt. Das entschied das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) in Leipzig Ende Februar. Demnach dürfen Städte und Kommunen Dieselfahrverbote ohne Regelung des Bundes erteilen. Hamburg will schon im April die im Luftreinhalteplan beschlossenen Durchfahrtsbeschränkungen für ältere Dieselfahrzeuge an zwei Abschnitten umsetzen. Anlieger sind von der Beschränkung ausgenommen. Dazu gehören neben Anwohnern und deren Besucher auch Krankenwagen, Müllautos und Lieferverkehre.

Autoindustrie soll es lösen

Auch das durch Feinstaub geplagte Stuttgart hat angekündigt, für den Fall von Verkehrsbeschränkungen Ausnahmen zu erteilen. So dürfen bis Ende 2021 unter anderem auch weiterhin Fahrzeuge des Lieferverkehrs in der Landeshauptstadt fahren. Die Branchenverbände befürworten das. „Dieselfahrverbote für Kurier-, Express- und Paketfahrzeuge (KEP) würden die Grundversorgung des Handels und der Haushalte durch KEP-Dienste in den Innenstädten lahmlegen", sagt Florian Gerster, Vorsitzender des Bundesverbandes Paket und Expresslogistik (BIEK). Zumal Ausweichverkehre letztendlich nur zu Verlagerungen und im schlechtesten Fall zu mehr Verkehr führen.

Doch das Problem liegt woanders. „Hier hat die Politik komplett versagt, die Autoindustrie als Verursacher dingfest und somit verantwortlich zu machen", sagt Guido Müller, Geschäftsführer des Kurierunternehmens RTM Regio-Trans Müller Jumper Kassel. Durch die starke Lobby der Automobilbranche sei der Bundesbürger ein weiteres Mal um sein Recht gebracht und sogar betrogen worden. „Scheinbar haben die Richter des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig hier auch nicht den Mut gehabt, sich gegen die Lobby zu behaupten", fügt er hinzu.

„Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts, Dieselfahrverbote in Städten rechtlich zuzulassen, gefährdet die Existenz vieler kleiner und mittlerer Unternehmen", sagt Mario Ohoven, Präsident des Bundesverbandes Mittelständische Wirtschaft (BVMW). Der Mittelstand dürfe weder die Versäumnisse der Politik noch die Manipulationen von Autoherstellern ausbaden. „Fahrverbote kommen einer Enteignung von Betriebsvermögen gleich", fügt Ohoven hinzu. Die Politik müsse endlich aktiv werden. Es sei an den Autokonzernen, bei den betroffenen Fahrzeugen ohne Wenn und Aber auf eigene Kosten die Hardware nachzurüsten.

KEP-Dienste leisten Beitrag

Dennoch ist die Luftreinhaltung in Städten für die KEP-Dienstleister ein wichtiges Anliegen. Mit Lösungen in den Bereichen alternativer Antriebstechnologien und innovativer Zustellkonzepte – darunter die Zustellung mit Elektro- und Erdgasfahrzeugen sowie E-Lastenfahrrädern – fördern sie kontinuierlich eine nachhaltige Stadtlogistik.

„Die Umrüstung der Fahrzeugflotten funktioniert aber nicht von heute auf morgen", sagt der BIEK-Vorsitzende Gerster. Zwar leisten die KEP-Dienste seit Jahren einen großen Beitrag zur öffentlichen Wahrnehmung der Elektromobilität. Allerdings ist die Wirtschaftlichkeit bei Elektrofahrzeugen infolge der noch hohen Anschaffungskosten jedoch nur sehr bedingt gegeben. Das derzeit am Markt verfügbare Angebot an KEP-relevanten Fahrzeugen sei noch unzureichend.

„Die Politik muss nun die Weichen stellen, um eine sinnvolle Verkehrswende einzuleiten", sagt Florian Gerster. Die gezielte Förderung gewerblicher Fahrzeugflotten mit alternativen Antrieben und der dafür benötigten Infrastrukturen sowie die Förderung innovativer Zustellkonzepte würden dabei einen wertvollen Beitrag zur Schadstoffreduktion leisten. In vielen Fällen können zudem Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses viel dazu beitragen, den Schadstoffausstoß von Fahrzeugen in der Stadt zu reduzieren.

„Ich sehe Dieselfahrverbote als Chance für Unternehmer, sich in einer neuen Nische zu platzieren", sagt Michael Mlynarczyk, Geschäftsführer der MMK-Frachtdienste aus Dortmund. Unternehmer, die viel in Innenstädten unterwegs sind, könnten sich mit neuen Fahrzeugkonzepten etablieren. So habe MMK-Frachtdienste bereits zwei Elektrofahrzeuge im Einsatz, die unterm Strich günstiger sind als herkömmlich angetriebene Transporter. „Nicht nur die Kosten für Sprit entfallen, E-Fahrzeuge können statt fünf bis zu acht Jahre in der Flotte laufen, weil sie verschleiß- und wartungsarm sind", sagt er.

Text: Nicole de Jong | Foto: Fotolia