

## Mobilität in Köln gesund, sozial und fair vorantreiben!

Das Verwaltungsgericht hat 2018 ein flächendeckendes Fahrverbot für Köln angeordnet. Nur so lassen sich nach Auffassung des Gerichts die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte für Feinstaub und NOx einhalten. Alleine in Köln sind ca. 159.000 Dieselfahrzeuge zugelassen. Ein Fahrverbot trifft aber auch ca. 106.000 Einpendler mit einem Diesel-PKW.

Am 11. September 2019 steht das Gerichtsverfahren für Köln an. Dies ist ein aktueller Anlass unserer heutigen Mobilitätskonferenz und unseres Statements.

Insofern begrüße ich heute herzlich unsere Kölner Verkehrsdezernentin Andrea Blome, die in diesem Verfahren die Stadt Köln verantwortlich vertritt, ebenso die anwesenden Vertreter der Kölner Ratsparteien und der Presse.

Als DGB Köln geht unser Statement von den Interessen der Arbeitnehmer/innen, die in dieser Stadt arbeiten, von den Interessen der Arbeitnehmer/innen und ihrer Familien, die in dieser Stadt wohnen.

Wir gehen dabei – und das hat seit den gesellschaftspolitischen Diskussionen der Gewerkschaften der 70er Jahre eine lange Tradition – von einem integrierten Ansatz aus und reduzieren die Interessen nicht auf Arbeitsplätze und Geld. Gesundheit, Energie, Mobilität spielen in den Betrieben und in der Stadt eine ebenso große Rolle für uns, wie selbstredend auch die gesellschaftlichen Klimaziele von Paris, zu denen wir uns nachdrücklich bekennen.

Auch wenn es bei dem Gerichtsverfahren vorrangig nur um die Einhaltung der Stickoxid-Grenzwerte geht – wir wollen heute deutlich machen, welche Zielsetzungen für uns als Gewerkschaften eine wesentliche Rolle spielen:

Der DGB Köln startet heute auch gemeinsam mit Betriebs- und Personalräten eine Initiative unter unserem Konferenzmotto:

### ***„Mobilitätswende gesund, sozial und fair vorantreiben“***

für die wir weiter werben werden, zu der sich schon ein größerer Erstunterzeichnerinnenkreis zusammengefunden hat. Ich begrüße deshalb besonders herzlich alle anwesenden Betriebs- und Personalräte.

Lassen sie mich zu einigen aktuellen Schwerpunkten einige einleitende, vielleicht auch provozierende Thesen zur Kölner, wie zur bundesweiten Mobilitätsdiskussion formulieren.

1. Der DGB Köln spricht sich aus ökonomischen, ethischen und Mobilitätsgründen nachdrücklich gegen einseitige Dieselfahrverbote als Lösung der Feinstaub und Stickoxidprobleme aus.

*Vorbemerkung: Grenzwertdebatte*

*Aus Sicht der Kölner Gewerkschaften ist die aktuelle Debatte über Grenzwerte nicht hilfreich: Gesetzliche Grenzwerte sind mit Blick auf das Rechtsstaatsprinzip grundsätzlich einzuhalten. Sollten sich Grenzwerte im Nachgang als falsch herausstellen, müssen sie über einen transparenten parlamentarischen Prozess verändert werden.*

*Wichtiger als die Grenzwertdiskussion ist vielmehr ein Konsens darüber, die Schadstoffbelastungen für Mensch und Umwelt insgesamt möglichst gering zu halten und kontinuierlich weiter zu reduzieren. Gesunde Luftverhältnisse sind ebenso unverzichtbares Grundrecht wie der Anspruch auf Mobilität.*

*Bei einzelnen verkehrsbedingten Schadstoffen sind wir auf einem guten Weg: Der Feinstaub-Ausstoß im Verkehrssektor hat sich zwischen 1995 und 2015 für Partikel bis 10 Mikrometer um die Hälfte und für Partikel bis 2,5 Mikrometer auf ein Drittel reduziert. Der NOx-Ausstoß hat im gleichen Zeitraum um 1,5 Millionen auf 450 000 Tonnen abgenommen. (2) Trotz dieser Erfolge werden in den meisten Großstädten wie auch in Köln die gültigen Grenzwerte an vielbefahrenen Straßen noch nicht erreicht.*

### **DGB Köln Forderung Nr. 1**

Der DGB spricht sich gegen einseitige Dieselfahrverbote aus ökonomischen, ethischen und Mobilitätsgründen aus.

Unsere Alternative für den Fall einer gerichtlichen Entscheidung für Fahrverbote: Temporäre, zeitliche befristete Fahrverbote für alle PKW Verkehre in den belasteten Zonen, z.B. nach geraden und ungeraden KfZ-Kennzeichen.

Unsere Begründung: Alle Autoverkehre sind heute Träger von Emissionen, Stickoxiden, CO<sub>2</sub>, Feinstaub. Selbst bei heutigen E-Mobilen ist die Öko-Bilanz erst nach 50.000 km besser als bei Benzinern, nach 80.000 km besser als bei Dieselfahrzeugen. (Agora Verkehrswende)

Zeitweilige Fahrverbote nach diesem Prinzip bestraft nicht eine Gruppe und grenzt sie aus, sondern zwingt die gesamte Gesellschaft über neue Mobilitätsformen nachzudenken und ist kein Freibrief für unbegrenzte Mobilität für reiche TESLA Fahrer.

Unsere Gründe gegen ein Dieselfahrverbot einseitig für Euro IV, V und ggf. auch VI:

#### *Ökonomische Gründe gegen ein Dieselfahrverbot*

In Deutschland fahren zurzeit ca. 9 Millionen Fahrzeuge mit Dieselmotoren der Euro-Norm V und niedriger. Ein Fahrverbot für diese Fahrzeuge in zahlreichen Großstädten kommt einer ökonomischen Enteignung durch den Wertverlust gleich. Schon heute nehmen Autohändler Diesel-Fahrzeuge kaum in Zahlung. Der Wertverlust erschwert allen Betroffenen eine Neuanschaffung. Durch die neuesten Gerichtsurteile droht sogar eine Ausweitung von Dieselfahrverboten auf Euro VI Fahrzeuge.

#### *Ethische Gründe gegen ein Dieselfahrverbot*

Ein Dieselfahrverbot ist auch ethisch nicht zu rechtfertigen, denn beim Kauf der Fahrzeuge sind die potentiellen Einschränkungen und Wertverluste in keiner Weise bekannt gewesen. Ein Fahrverbot schädigt einseitig die betroffenen Diesel-Besitzer, die sich beim Kauf ihrer Fahrzeuge auf die Zusicherungen und Versprechen der Automobilindustrie sowie auf die staatliche Aufsichtsfunktion verlassen haben. Hier werden Diesel-Halter/innen rückwirkend bestraft, die sich entweder aus ökonomischen Gründen kein neueres Modell anschaffen konnten oder zum falschen Zeitpunkt das neueste Modell mit der fortgeschrittensten Technologie erworben haben.

### *Mobilitätsgründe gegen ein Dieselfahrverbot*

Die Fahrer/innen solcher Fahrzeuge werden nicht nur ökonomisch bestraft, sondern auch erheblich und dauerhaft in ihrer Mobilität eingeschränkt. Das Fahren mit diesen Fahrzeugen bis zum technologischen Ende – weil nicht verkaufbar – ist für Betroffene in entsprechenden Umweltzonen nicht mehr möglich.

Solange alle anderen Maßnahmen zur Einhaltung der Emissionswerte bei den Stickoxiden nicht ausreichen, ist für den DGB Köln nur eine Lösung durch *zeitweilige* Fahrverbote für ALLE Verkehrsträger und Fahrzeuge (PKW Diesel und Benzin, Schiffverkehr, Flugverkehr) sinnvoll.

Keine Ausgrenzung und Enteignung für eine Gruppe von Dieselfahrern/ -fahrzeugen  
Temporäre, solidarische Fahreinschränkungen bis zur Erreichung der Grenzwerte.

Wenn alle Fahrzeuge gleichermaßen betroffen sind, entsteht kein ökonomischer Totalschaden für eine Gruppe, sondern lediglich eine partielle Mobilitätseinschränkung für alle Betroffenen, die durch ohnehin sinnvolle Fahrgemeinschaften (bei Pendler/innen), temporäre Umstiege auf andere Verkehrsträger (ÖPNV, Fahrräder etc.), vermehrte Nutzung von mobiler Arbeit und Home Office ausgeglichen werden können. Zeitweilige Fahrverbote können nach Nummernschildern (gerade/ungerade) oder anderen Kriterien ausgesprochen werden.

Auch der drohende Anstieg von CO<sup>2</sup>-Emissionen durch den Umstieg von Diesel- auf Benzinmotoren spricht für eine solidarische Einschränkung bei allen Fahrzeugen, solange dies zur Einhaltung der Grenzwerte notwendig ist, zumal *alle Fahrzeuge* Träger von Schadstoffemissionen (insbesondere von Feinstaubemissionen) sind.

Fahrverbote sind aber nur das letzte Mittel, sofern andere Maßnahmen nicht greifen. Doch auch hier fehlt es noch am Engagement der Stadt:

Durch sonntägliche Fahrverbote – z.B. jeweils an einem Sonntag im Monat – ließen sich in Verbindung mit einer kostenfreien Nutzung des ÖPNV ebenfalls die Durchschnittswerte reduzieren.

### ***DGB Köln Forderung Nr. 2***

E-Mobilität gezielt und kölnspezifisch fördern und einsetzen.

Seit der Diskussion über das Dieselfahrverbot wird E-Mobilität als sinnvollste Lösung in Deutschland präsentiert, diskutiert und ist in der Umsetzung durch deutsche

Automobilkonzerne.

Gleichzeitig ist großer Widerstand gegen die E-Mobilität erkennbar, der sicher weiter zunehmen wird und die sinnvolle schnelle Einführung blockieren kann. Viele Gründe sind berechtigt:

Die Umwelt- und Energiebilanz der E-Mobilität, z.B. das ökologische Gefahrenpotential von Batterien, besonders bei der späteren Entsorgung. (Agora-Verkehrswende Gutachten)

Dem „Run“ auf seltene Rohstoffe in Afrika, China, und der Tiefsee. Vermeintlich saubere Mobilität in Deutschland führt global gesehen zu erheblichen Eingriffen und Schäden in die Umwelt. Eine massive Ausweitung von E-Mobilität und Solarstrom macht global gesehen nur Sinn, wenn Rohstoffgewinnung und Produktion mit verbindlichen ökologischen Standards verknüpft werden.

Außerdem: E-Antriebe eignen sich nicht für alle Nutzungen. Sie sind z.B. heute nicht für lange Fahrtstrecken oder schwere Transporte geeignet. Wir brauchen daher eine Vielfalt der Antriebsformen (Plug-In; Synthetische Rohstoffe; Brennstoffzelle) spezifisch für den jeweiligen Einsatzbereich. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass alternative Antriebsformen zu einem erheblichen Mehrbedarf an Strom für den Fahrbetrieb führen.

Deshalb tritt der DGB weiterhin für eine offene Technologieentwicklung ein, die sowohl Verbrennungsmotoren, Brennstoffzellentechnik wie E-Antriebe umfasst.

Das alles aber darf die schnelle Implementation der E-Mobilität nicht aufhalten. Wir sprechen uns deshalb für eine gezielte Förderung der Bereiche aus, in denen E-Mobilität schnell und sinnvoll und mit großen Effekten für städtische Luft und Klima einsetzbar ist:

So sollte der Einsatz von E-Mobilität gezielt für den Einsatz von innerstädtischen Gewerbeverkehr gefördert und konzentriert werden und für den Einsatz bei kleinen, für den täglichen Pendlerverkehr geeigneten PKW-Modellen, die mit geringem Batterieeinsatz auskommen. E-Mobilität sollte nicht für große, schnelle und ohnehin schon schwere PKW gefördert werden.

Der DGB Köln setzt sich im ersten Schritt für eine gezielte und kölnspezifisch sinnvolle Förderung der E-Mobilität ein:

Förderung der E-Mobilität in der Handwerksbranche und innerstädtischen Versorgung und Zulieferung: Solche E-Fahrzeuge werden in Köln und in der Region hergestellt. Betriebshöfe der Betriebe können tägliche Nachtladungen sicherstellen, die abgeforderten KM-Leistungen halten sich in Grenzen. Köln sollte aus den bundesweiten Mitteln dafür Förderungen zum schnellen Umstieg in diesem Segment beantragen und den Betrieben zur Verfügung stellen.

Förderung der E-Mobilität im Segment der kleinen und mittleren PKW, die Pendler/innen aus dem Umland ohne öffentliche Anbindung täglich an ihre Arbeitsplätze bringen. Die abgeforderten täglichen KM-Leistungen sind auch mit kleinen E-Antrieben (geringeres Gewicht, geringerer Ressourcenverbrauch) zu

realisieren. Gezielter Umstieg in die E-Mobilität muss auch den Umstieg in kleinere Fahrzeugeinheiten fördern, nicht nur generell den Umstieg in E-Mobilität. Bei Pendlern mit Eigenheim im Umland stellt auch die Ladeinfrastruktur ein geringeres Problem dar, als in großen Mietkomplexen in der Innenstadt.

Gleichwohl sind sinnvolle Ladeinfrastruktur in der Innenstadt zu schaffen. Entwicklung von neuen Logistikkonzepten für den Innenstadtbereich (Paket- und Warenanlieferung).

Bei der Finanzierung dieser Vorschläge ist nicht nur die öffentliche Hand gefordert, sondern auch die Automobilhersteller, die mit ihren „technischen Tricks“ erst zum Dieselskandal beigetragen haben.

Solange und soweit Hardware Nachrüstung nicht zur Verfügung steht, muss den betroffenen Fahrer/innen und ihren Familien alternativ das Geld im gleichen Umfang für andere Mobilitätsformen zur Verfügung gestellt werden, für Tickets für den öffentlichen Verkehr innerhalb der Umweltzone, für Car-Sharing oder Leasing-Fahrzeuge. Für Köln brauchen wir auch ein Mobilitätsticket für betroffene Dieselfahrer/innen. Ebenso ist der Zeitverlust für Pendler/innen zu ersetzen, die erheblichen Zeitmehraufwand haben, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen.

Langfristig vorbereitet sein muss die Stadt Köln auf neue individuelle Mobilitätskonzepte, die im Umfeld des autonomen Fahrens entstehen – hier droht der Stau-Crash, wenn massenhaft preiswerte autonome Taxis die Stadt und ihre Verkehrsinfrastruktur überschwemmen, dann sind wir wieder beim klassischen STAU-Problem der Ballungszentren – ganz jenseits der Klima- und Emissionsdebatten.

### **DGB Köln Forderung Nr. 3**

Kurzfristige und langfristige Förderung des ÖPNV

Die Mobilitätswende im Bereich der Pendler/innen – dem mit Abstand wesentlichen PKW Verkehr in den Ballungszentren – wird nur gelingen, wenn ein attraktives ÖPNV- und SPNV-Angebot existiert. Für Berufspendler/innen: In Köln 2015 316.000 Einpendler/innen, 144.000 Auspendler/innen und 400.000 Binnenpendler/innen – sind Fahrtzeiten, Verbindungsqualität (Verkehrsnetz), Häufigkeit der Verbindungen, Erreichbarkeit des Ziels, Komfort (Wlan, Strom) und Preise entscheidend. Notwendig sind Ausbau der Kapazitäten von Bussen und Bahnen, neue Strecken insbesondere in neue Siedlungsgebiete und bessere Vernetzung der Verkehrsträger.

Die Zugangshürden für Job-Tickets sind ebenfalls lange bekannt. Das Solidarmodell des VRS bietet günstige Preise für die Arbeitnehmer/innen. Es ist aber für viele Betriebe nicht geeignet. Deswegen müssen vorhandene Hürden abgebaut werden. Dies gelingt nur, wenn mehr öffentliche Mittel in den ÖPNV fließen. Wien und Kopenhagen zeigen die Richtung.

Gleiches gilt auch für das von der Landesregierung beschlossene AZUBI-Ticket: Die Einführung ist zu begrüßen, der Preis ist allerdings für viele Azubis – besonders aus Betrieben ohne Tarifbindung – zu hoch.

#### ***DGB Forderung Nr.4***

Arbeitsplätze im Strukturwandel sichern

Der Strukturwandel von Verbrennungsmotoren zu E-Antrieben bedroht in der Kölner Region unmittelbar 5.000 Arbeitsplätze von Unternehmen, die Komponenten für Verbrennungsmotoren herstellen. Der DGB Köln fordert deshalb erneut die Stadt Köln auf, sich für den Aufbau eines Zentrums für die Entwicklung, den Bau, die Distribution, die Wiederaufarbeitung und letztlich das Recycling von Speichertechnologien einzusetzen.

Die Region Köln – besonders der Standort Niehl – bietet sich mit der Nähe zum Automobilproduzenten Ford, mit den Deutschlandzentralen zahlreicher globaler Autofirmen, der vorhandenen chemischen Industrie sowie mit dem Hafen- und Bahnanschluss besonders an.

Diese Initiative der IG Metall Köln Leverkusen vom April 2016 ist mit dem Weggang der Wirtschaftsdezernentin und dem Umbau der Wirtschaftsförderung völlig auf der Strecke geblieben. Jetzt fließen die staatlichen Fördergelder zunächst in andere Regionen! Trotzdem sind die damaligen Arbeitsergebnisse zu nutzen, um zumindest einige Elemente für Köln zukünftig zu sichern.

Schon heute kooperieren Ford und Streetscooter bei der Produktion von Lieferwagen. Die Region Aachen/Köln mit den Firmen Streetscooter, DHL und Ford sind zu einem regionalen Innovationszentrum für gewerblichen E-Mobilität Einsatz geworden. Mit einer Forschungsförderung durch das Land NRW könnte der Standort gestärkt und alternative Arbeitsplätze aufgebaut werden, um den in Teilen drohenden Abbau in der Automobil-Zulieferindustrien abzufedern.

Stadt und Land sind gefordert, nachhaltig den sozialverträglichen Umbau der Kölner Autoindustrie zu sichern, wie überhaupt Köln als Standort automobiler Produktion.

Sinnvoll ist auch der Aufbau einer eigenen Busproduktion mit alternativen Antrieben in Deutschland. Der Bedarf in allen deutschen Städten ist enorm. Lange Lieferzeiten und hohe Preise verhindern einen zügigen Umstieg.

Industriepolitisch notwendig ist der Ausbau der Produktion von Bahnfahrzeugen. Dies setzt vor allem zukunftsorientierte staatliche Rahmenbedingungen voraus.

Die Sicherung und Verbesserung der Mobilität erfordert erhebliche Finanzmittel. Der DGB unterstreicht deshalb seine Forderung **#No2Percent!** Wer Klimaziele erreichen will, wer den Umstieg auf moderne Mobilität finanzieren will, der darf nicht das Geld für Aufrüstungsprojekte verschwenden.

#### ***DGB Köln Forderung Nr.5***

CO2 Besteuerung nur, wenn effektive Lenkungswirkung und soziale Gerechtigkeit gewährleistet wird.

Der DGB begrüßt, dass die sozialen Proteste über ungerechte Verteilung auch die politischen Parteien erreicht hat und bei allen CO2 Steuerdebatten die soziale

Gerechtigkeit miteinbezogen ist. Allerdings zeigen bislang alle vorgelegten und diskutierten Modelle, dass die große Gruppe der uns wichtigen Berufspendler/innen letztlich auch bei „sozialgerechten“ CO2 Steuermodellen draufzahlen und Verlierer/innen sind.

Hier werden wir sehr sorgfältig prüfen, und im Zweifelsfall ähnlich unseren Kölner DGB Aktionen gegen Streichung der Pendlerpauschale und der steuerfreien Nachtschichtzuschläge Widerstand organisieren: Natürlich DGB gemäß in „Roten Westen“

- (1) Die Zahlen stammen aus der Pressemitteilung 061/2018 der Bezirksregierung Köln.
- (2) Süddeutsche Zeitung vom 22.02.2018: Was sind eigentlich NOx und PM10?