

# Stellungnahme



**Stellungnahme** des Deutschen Gewerkschaftsbundes zu den Themen Mobilitätswende und Dieselfahrverbot in Köln

Stand: 05.02.2019

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

05.02.2019

**Das Verwaltungsgericht hat 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 sowie ca. 790 Handwerksbetriebe und rund 10.500 Mitgliedsunternehmen der IHK. (1)**

Deutscher Gewerkschaftsbund  
DGB-Region Köln-Bonn

**Jörg Mährle**  
Regionsgeschäftsführer

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

Joerg.Maehrle@DGB.de

Telefon: 0221-500032-16  
Telefax: 0221-500032-20  
Mobil: 0175 - 4328811

## Zur 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.

Hans-Böckler-Platz 1  
50672 Köln

[www.Koeln-Bonn.DGB.de](http://www.Koeln-Bonn.DGB.de)

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 die gültigen Grenzwerte an vielbefahrenen Straßen noch nicht erreicht.

## Köln hat keine Erkenntnis-, sondern Umsetzungsprobleme

In Köln wurde in den letzten Jahren viel diskutiert, z.B. über die Ertüchtigung der Ost-West-Achse und andere Großprojekte im Rahmen von „Köln mobil 2025“ oder beim Runden Tisch Luftreinhaltung – verbessert hat sich wenig. Leidtragende sind Arbeitnehmer/innen – vor allem Pendler/innen – und Betriebe, für die Mobilität existenziell ist.



Großprojekte wie der diskutierte U-Bahn-Bau oder der Ausbau des Bahnknoten Köln lösen nicht die AKTUELLEN Verkehrsprobleme und helfen nicht dabei, das Dieselfahrverbot zu verhindern. Köln hat - anders als Wien oder Kopenhagen - den Einstieg in die Mobilitätswende verschlafen.

Ein Blick auf das Umfeld der Kölner Bahnhöfe zeigt das exemplarisch: Es gibt an den Bahnhöfen – aber auch in der Innenstadt - kaum vernünftige Fahrradabstellplätze für die Menschen, die schon heute das Fahrrad als Verkehrsmittel nutzen und damit einen aktiven Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Das Thema ist lange bekannt. Der Aufwand für Planung, Finanzierung und Umsetzung ist im Vergleich zu Großprojekten überschaubar.

Es fehlt an kostenlosen P&R-Plätzen am Stadtrand, damit Pendler/innen und Besucher/innen für die „letzte Meile“ öffentliche Verkehrsmittel nutzen. Auch hier halten sich Planung, Finanzierung und Umsetzung in einem vergleichsweise überschaubaren Rahmen.

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.

Insgesamt muss Köln jetzt in möglichst kurzer Zeit das nachholen, was Wien, Kopenhagen und andere Städte in einem längeren Zeitraum aufgebaut haben: Ausbau eines leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV und SNPV, bessere Vernetzung der benachbarten Verkehrsverbünde, Ausbau der Fahrradinfrastruktur, bessere Vernetzung der einzelnen Verkehrsträger, intelligente Verkehrslenkung, Aufbau einer Ladeinfrastruktur für alternative Antriebe, Entwicklung von neuen Logistikkonzepten für den Innenstadtbereich (Paket- und Warenanlieferung).

## **Dieselfahrverbot**

Seit Jahren werden Schadstoffgrenzwerte an einigen Kölner Messstellen überschritten. Das Urteil zum Dieselfahrverbot in Köln ist daher eine schallende Ohrfeige für Rat und Verwaltung. Es zwingt zum schnellen Handeln. Ob mit diesem Zeitdruck aber zielführende und nachhaltige Maßnahmen ergriffen werden, ist fraglich. Wie die Einhaltung eines Verbotes durchgesetzt werden kann, ist offen. Wie ein Ausgleich von Mobilitätsbedarfen und Gesundheitsanforderungen erfolgen soll, ist unklar. Welche Ausweichbewegungen ein Dieselfahrverbot erzeugt, ist nur zu erraten, z.B. Umweg-Fahrten oder die Zunahme von CO<sup>2</sup> sofern Diesel-Fahrzeuge durch „Benziner“ ersetzt werden.

### **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 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.

## **Keine Ausgrenzung und Enteignung für eine Gruppe von Dieselfahrern/ -fahrzeugen! Temporäre, solidarische Fahr Einschränkungen bis zur Erreichung der Grenzwerte!**

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.

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 Pendlern), 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 das Feuerwerk zum Jahreswechsel und bei den Kölner Lichtern schnellen die Feinstaubwerte explosionsartig in die Höhe. Durch private Kaminöfen, in denen Holz verbrannt wird, steigen ebenfalls die Feinstaubwerte sowie die NOx-Werte im Winter extrem an.

Mit einem Verzicht von verkaufsoffenen Sonntagen – und dem damit verbundenen zusätzlichem PKW-Verkehr aus dem Umland – lassen sich die Durchschnittswerte von Schadstoffen reduzieren, ohne die Diesel-Besitzer ganzjährig zu treffen.

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.

## **E-Mobilität gezielt und Köln-spezifisch fördern und einsetzen**



In der Diskussion über das Dieselfahrverbot wird E-Mobilität als sinnvolle Lösung präsentiert. Vergessen wird dabei aber häufig die Umwelt- und Energiebilanz der E-Mobilität, z.B. das ökologische Gefahrenpotential von Batterien – besonders bei der späteren Entsorgung.

Die zunehmende Verbreitung von E-Mobilität führt außerdem zu einem „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. Gleiches gilt im Übrigen auch für die Produktion von Solarpanels.

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. 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 setzt sich der DGB Köln für eine offene Technologieentwicklung ein, die sowohl Verbrennungsmotoren, Brennstoffzellentechnik wie E-Antriebe umfasst. 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 geringen 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 Köln-spezifisch 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 Nachladungen 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 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 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. Ebenso ist der Zeitverlust für Pendler zu ersetzen, die erheblichen Zeitmehraufwand haben, um ihren Arbeitsplatz zu erreichen.



## Arbeitsplätze im Strukturwandel sichern

Ohne eine grundlegende Mobilitätswende wird es nicht gehen! Die Straßen sind überfüllt.

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 Landes- und Bundesregierung, Ministerpräsident Laschet und Wirtschaftsminister Altmaier sind jetzt gefordert, den Aufbau dieses Zentrums zu fördern. Deutschland kann sich nicht von globalen Anbietern dieser zentralen Technologie abhängig machen, die nur heute noch billig zu erwerben ist.

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.

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 könnten der Standort gestärkt und alternative Arbeitsplätze aufgebaut werden, um den in Teilen drohenden Abbau in der Automobil-Zulieferindustrien abzufedern.

Die Schaffung alternativer Arbeitsplätze kann den sozialverträglichen Umbau der Kölner Autoindustrie 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.

- 
- (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?