

Interview mit Hans Peter Wollseifer, Präsident des Zentralverbandes des Deutschen Handwerks (ZDH)

Herr Wollseifer, mit Einführung der Umweltzonen haben viele Handwerksbetriebe den eigenen Fuhrpark erst erneuert. Jetzt drohen weitere Einschränkungen. Was raten Sie Ihren Kollegen in dieser Situation?

„Fahrverbote sind insbesondere für Betriebe bitter, die gerade erst ihren Fuhrpark auf Euro 5 modernisiert haben – und das auf Veranlassung der Umweltpolitik! Für größere Betriebe, die sowohl Kunden in einer Stadt, in der Fahrverbote gelten, wie auch auf dem Land haben, besteht die Möglichkeit zu disponieren und die älteren Fahrzeuge für Termine außerhalb der Verbotszonen zu nutzen. Kleinere Betriebe und Unternehmen, die ihren Standort direkt in Fahrverbotszonen haben, können das nicht.

Abzuwarten bleibt auch der Umfang der Verbote. Ansonsten gilt nachzurechnen: Welchen Restwert hat mein Euro-5-Diesel noch? Lohnt sich eine Hardware-Nachrüstung? Ist sie technisch für das Modell möglich? Falls ja, werden viele Handwerker Interesse an der Nachrüstung haben und sie auch proaktiv nutzen. Oder Betriebe nutzen eine Umtauschprämie und schaffen sich zeitnah ein Euro-6-Fahrzeug an. Allerdings beschränken die Fahrzeughersteller ihre Umtauschprämien leider teils auf Pkw.“

Welche Verkehrspolitik fordern Sie im Sinne des Handwerks?

„Positiv zu bewerten ist die Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, die jüngst durch Bundestag und Bundesrat gegangen ist. Damit gibt es jetzt Planungssicherheit für Neuanschaffungen von Euro-6-Dieseln, denn diese werden zukünftig auch im schlimmsten Fall nicht mehr von Fahrverboten betroffen sein. Davon befreit sind nun auch die älteren Diesel-Fahrzeuge, die mit einem Stickstoff-Minderungssystem gemäß den neuen Richtlinien nachgerüstet sind. Hier hoffen wir, dass diese Nachrüstung in den Werkstätten in einigen Monaten beginnen kann.

Derzeit gibt es leider noch keine Stickstoff-Minderungssysteme für Nutzfahrzeuge, die vom Kraftfahrzeugbundesamt zugelassen sind. Bis diese Nachrüstsets vorliegen, werden die meisten Unternehmen noch zögern, die seit Anfang des Jahres bestehenden Fördermechanismen des Bundes in Anspruch zu nehmen: Das gilt umso mehr, als derzeit noch niemand die konkreten Kosten und damit die Höhe der Eigenbeteiligung kennt und auch nicht feststeht, für welche Modelle es Nachrüstungen geben wird. Hinzu kommt, dass der Förderantrag zudem noch sehr bürokratisch ist. Und schon Ende Mai soll der Förderhöchstsatz gesenkt werden – lange bevor die Serieneinführung der NOx-Minderungssysteme einsetzt! Hier muss

die Bundesregierung noch nacharbeiten, um eine einfache und für Handwerker praktikable Lösung zu schaffen.

Aus Sicht des Handwerks müssen die noch fehlenden Fördermöglichkeiten für sehr leichte Nutzfahrzeuge unter 2,8 Tonnen und für sehr schwere Fahrzeuge über 7,5 Tonnen entsprechend ergänzt werden, damit die Nachrüstung ein Erfolg wird!

Trotz Änderung des BlmschG und der bevorstehenden Nachrüstung müssen sich die Städte weiterhin anstrengen, die Mobilität sowohl umweltfreundlicher als auch effizienter zu organisieren. Nur dann werden wir wirklich einen Großteil der drohenden Fahrverbote abwenden können. Das Handwerk steht gerne als kompetenter Partner für die Umsetzung moderner Verkehrspolitik bereit.“

E-Mobilität ist in aller Munde und das vermeintliche Allheilmittel für den Verkehr der Zukunft. Wie ist Ihre Einschätzung hierzu?

„Der Markt für Elektronutzfahrzeuge wächst zwar, doch dies sehr langsam. Aktuell ist der Markt noch sehr überschaubar, das Angebot ist sogar noch dünner im Bereich der sehr schweren Nutzfahrzeuge, bei denen die für Handwerker so wichtige Zuladung in Richtung einer Tonne geht. Leistungsfähige und multifunktionale Fahrzeuge sind für viele Betriebe unerlässlich, denn ein Handwerksfahrzeug muss gegebenenfalls noch eine Leiter auf dem Dach transportieren, oder es muss die Zuglastfähigkeit für einen Anhänger haben. Hier muss sich der Markt noch weiter entwickeln.

Elektro-Mobilität wird in Zukunft sicherlich eine größere Rolle spielen. Darauf stellen sich auch die Hersteller ein, indem sie erschwingliche Autos auf den Markt bringen, die zunehmend auch den Bedürfnissen des Handwerks gerecht werden. Erste Einsatzbereiche werden sicher vor allem bei den Lebensmittelhandwerken zu finden sein, die genau kalkulierbare Touren zu ihren Filialen haben. Bei serviceorientierten Branchen mit wenig Zuladung und kurzen Strecken zu den Kunden ist das schon jetzt möglich. Im Bauhauptgewerbe wird das aber noch längere Zeit brauchen.“

Ein Diesel-Nutzfahrzeug für knapp 40.000 Euro oder ein E-Transporter für 70.000 Euro – die Preisdifferenz ist aktuell enorm. Was fordern Sie hier von der Automobilbranche?

„Bei einigen leichten Nutzfahrzeugen sind die Preisdifferenzen geringer, zudem mildern Förderprogramme wie die Umweltprämie diese Differenz zumindest für leichtere Fahrzeuge. Einige Länder ergänzen das mit vorbildlichen Förderprogrammen für gewerbliche Elektromobilität.

Aber auch die Automobilbauer müssen hier verstärkt aktiv werden und die Preisdifferenzen zum konventionellen Antrieb weiter senken, um eine breite Anwendung zu sichern. Und daran sei erinnert: Jedes verkaufte E-Mobil ist für die Autohersteller enorm wichtig, um die zukünftigen CO₂-Flottengrenzwerte einzuhalten.“