



DEUTSCHER TOURISMUSVERBAND E.V.



Stand: August 2007

Fahrverbote für Wohnmobile in Umweltzonen Auswirkung auf die Caravanning- und Campingbranche

Hintergrund

Die EG- Luftqualitätsrahmenrichtlinie 1996/62/EG sowie deren Tochterrichtlinien 1999/30/EG und 2000/69/EG legen für verschiedene Luftschadstoffe anspruchsvolle und verbindliche Luftgütewerte fest, die eine für die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt unbedenkliche lufthygienische Situation gewährleisten sollen. Diese Vorgaben sind als Siebte Novelle des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und als Novelle der 22. Verordnung zum BImSchG (beide in Kraft getreten am 18.09.2002) in deutsches Recht umgesetzt worden.

Für ein Gebiet, in dem die Summe von Grenzwert (Jahres- oder Kurzzeitgrenzwert) und Toleranzmarge für einen oder mehrere betroffene Schadstoffe überschritten wird, muss die zuständige Behörde einen Luftreinhalteplan bzw. Aktionsplan aufstellen, der alle erforderlichen Maßnahmen beinhaltet, um eine Einhaltung der Grenzwerte in einem bestimmten Gebiet ab dem jeweiligen Stichtag auf Dauer sicherzustellen.

Emissionsorientierte Fahrverbote in sog. „Umweltzonen“ stehen auf jedem aktuell existierenden Aktionsplan. Durch die am 1. März 2007 in Kraft getretene „Kennzeichnungsverordnung“ wird eine emissionsbezogene Klassifizierung von Kraftfahrzeugen in vier Schadstoffgruppen (SG 1-4) eingeführt. Mit einer Plakette gekennzeichnet werden alle Fahrzeuge besser als SG 1. In anderen Worten alle Diesel-Fahrzeuge mit einer Euro-Einstufung 2 („Pkw“) bzw. Euro II („Lkw“) oder besser.

Wohnmobile sind massiv und unverhältnismäßig stark betroffen!

Gut 220.000 Fahrzeuge, also mehr als die Hälfte des derzeitigen Bestandes, sind unmittelbar und direkt durch die Einrichtung von Umweltzonen betroffen. Diese Wohnmobile erhalten aufgrund ihres Abgasverhaltens keine Plakette, weil sie nur über eine Euro-Einstufung von Euro 1 oder schlechter verfügen. Die Definition der individuellen Umweltzone obliegt jeder Stadt bzw. Kommune. Unglücklicherweise wird bei deren Bestimmung in manchen Fällen der ursprüngliche Gedanke, in erster Linie innerstädtische Fahrverbote für Fahrzeuge ohne Plakette auszusprechen, zum

Teil erheblich auf das anliegende Umland erweitert. So spielt man z. B. mit dem Gedanken, das gesamte Ruhrgebiet in eine Umweltzone zu verwandeln¹. Sollten die nun mittlerweile für 2008 angedachten Regelungen ohne Sonderregelungen für betroffene Wohnmobile durchgesetzt werden, dann käme dies einer Zwangsstillegung gleich. Nicht einmal Urlaubsfahrten aus den Umweltzonen heraus wären dann für Anwohner noch möglich.

Das hohe Durchschnittsalter von Wohnmobilen ist bedingt durch die Nutzung robuster Nutzfahrzeugchassis verbunden mit geringen Jahreslaufleistungen (ca. 5.000 - 10.000 km) und einer weit überdurchschnittlichen Pflege durch die Halter. Das Durchschnittsalter des Wohnmobilbestands beträgt zur Zeit ca. 12 Jahre. Immerhin 125.000 Wohnmobile wurden vor 1989 erstmals zugelassen und stellen damit knapp 30 % des Gesamtbestandes.

Das generelle Fahrverbot in Umweltzonen für ca. 50 % des Wohnmobilbestandes und die damit einhergehende Vermögensvernichtung wird die gesamte mittelständige Caravaningbranche nachhaltig schädigen. Der Wert der betroffenen Wohnmobile liegt bei über drei Milliarden Euro. Diese Fahrzeuge werden schlagartig signifikant an Wert verlieren, was in finanziellen Einbußen resultiert, die viele Wohnmobilisten bereits jetzt schon von dem Kauf eines emissionsgünstigeren Wohnmobiles abhält.

Darüber hinaus werden erhebliche Verluste bei der Camping- und Wohnmobilwirtschaft sowie im Einzelhandel, in der Gastronomie als auch bei Kulturbetrieben entstehen, wenn Fahrverbote den regionalen aber auch den städtischen Wohnmobiltourismus einschränken und dadurch den Tourismus in Deutschland insgesamt belasten. Auch würden die Bemühungen der Kommunen als Ergänzung zum vorhandenen Campingplatzangebot, zunehmend Stellplätze für Wohnmobile zur Verfügung zu stellen, um damit einem wachsenden Trend im Deutschlandtourismus gerecht zu werden, einen herben Dämpfer erleiden.

Ausnahmen für Wohnmobile dringend notwendig

Im Gegensatz zu dem sehr kleinen Anteil der betroffenen Personenkraftwagen, ist im Falle der Wohnmobile knapp die Hälfte des Bestandes betroffen. Die Nutzbarkeit gerade auch von älteren Wohnmobilen darf daher nicht unverhältnismäßig eingeschränkt werden. Vor allem nicht, so lange für diese Fahrzeuge eine Nachrüstung mittels eines Partikelminderungssystems technisch ausgeschlossen ist. Zwar wurden mittlerweile die Anforderungen auch für Nutzfahrzeug-Nachrüstsysteme festgelegt, jedoch signalisierten deren potentielle Hersteller bereits aufgrund der verhältnismäßig geringen Bedarfsmenge, aber hohen Entwicklungskosten, von der Entwicklung solcher Systeme aus wirtschaftlichen Gründen abzusehen.

So müssen die konkreten Luftreinhalte- oder Aktionspläne der Kommunen zwingend Ausnahmen für betroffene Wohnmobile vorsehen. Vor diesem Hintergrund appellieren wir bei der Einführung von Umweltzonen, folgende Aspekte für Wohnmobile nicht aus dem Blick zu verlieren:

¹ Schmidt, Boris: „Keine Angst vor der Umweltzone“. Frankfurter Allgemeine Zeitung [online], 01. März 2007
<http://www.faz.net/s/Rub9FAE69CEEA948EAAFE2806B54BF78AA/Doc~E369EA60001C64CE6B5EEF9466395F3EF~ATpl~Ecommon~Scontent.html>

- Uneingeschränkte Mobilität von und zum Reiseziel für betroffene Wohnmobile, deren Besitzer ihren Wohnsitz in den Umweltzonen haben.
- Wohnmobile, für die nachweislich keine technisch anerkannten Partikelminderungssysteme existieren, müssen für Fahrten, die dem Urlaub, der Erholung oder der Instandhaltung bzw. –setzung der Fahrzeuge dienen, von den Bestimmungen der lokalen Luftreinhalte- oder Aktionsplänen ausgenommen werden.

Dieses Papier richtet sich insbesondere im Hinblick auf die aktuelle Auslegung von Fahrverboten durch die örtlichen Straßenverkehrsbehörden vor allem an die Kommunen sowie die zuständigen Landesministerien und Regierungspräsidien.

<p>Deutscher Tourismusverband e. V.</p>  <p>Tilo Braune Präsident</p>	<p>ADAC e. V.</p>  <p>Max Stich Vizepräsident für Tourismus</p>
<p>Caravanning Industrie Verband e. V.</p>  <p>Klaus Förtsch Präsident</p>	<p>Deutscher Caravanning Handels-Verband e. V.</p>  <p>Wolfgang Liebscher Präsident</p>
<p>Bundesverband der Camping- wirtschaft in Deutschland e. V.</p>  <p>Anton Harms Präsident</p>	<p>Deutscher Camping-Club e. V.</p>  <p>Karl Zahlmann Präsident</p>