
Kurzfassung der Bachelorarbeit

Name: Danny Wauri
Thema: Unternehmensreaktionen auf die Einführung einer Umweltzone
Betreuer: Prof. Dr.-Ing. Manfred Boltze
Dipl.-Wirtsch.-Ing. Frederik Rühl

In den letzten Jahrzehnten stieg der Anteil des Güterverkehrs infolge des allgemeinen Wirtschaftswachstums stetig an. Vor allem bei einem Gütertransport in urbane Bereiche bietet der Straßengüterverkehr eine schnellere und flexiblere Alternative zu anderen Verkehrsträgern, weshalb auch weiterhin ein stetiger Anstieg der Verkehrsleistung erwartet wird. Der steigende Wirtschaftsverkehr, unter anderem bedingt durch einen zunehmenden Dienstleistungssektor sowie steigender Güternachfrage, sorgt vor allem in dichtbebauten Gebieten mit unzureichender Infrastruktur dafür, dass besonders mit Beeinträchtigungen in Form von Lärm- und Feinstaubemissionen gerechnet werden muss. Besonders die Reduzierung der immer stärker werdenden innerstädtischen Feinstaubbelastung, zwingt Städte nicht selten zu einer Einführung einer Umweltzone, wobei augenscheinlich eher wenig Rücksicht auf Unternehmen genommen wird.

Aus oben genannten Gründen werden im Rahmen dieser Arbeit die entstehenden Auswirkungen der Einführung einer Umweltzone aus Sicht von Unternehmen im Straßengüterverkehr dargestellt. Hierfür werden aufkommende Problemfelder thematisiert und differenziert nach Branchenzugehörigkeit und Unternehmensgröße theseartig dargelegt, wobei unter anderem die Auswirkungen bezüglich des Fuhrparks, der zu erwartenden Kundenbeziehungen sowie der Standortattraktivität untersucht werden. So lässt sich vermuten, dass hauptsächlich kleinere Unternehmen, hierbei seien besonders Handwerksbetriebe genannt, für eine Umweltzoneneinfahrt unzureichend ausgestattete Fahrzeuge besitzen und diese auch aus monetären Gründen nicht modernisieren oder durch Neufahrzeuge ersetzen können. Weiterhin kann angenommen werden, dass Unternehmen unabhängig ihrer Größenordnung und Branchenzugehörigkeit ihren derzeitigen Standort im Zuge einer Umweltzoneneinführung als weniger attraktiv ansehen und somit einen Kundenrückgang zu beklagen haben. Als Folge rechnen des Weiteren einige Unternehmen damit, ihre Beschäftigten entlassen oder auf Kurzarbeit umstellen zu müssen.

Die genauere Betrachtung der Automobilbranche lässt vor allem bei KFZ-Werkstätten vermuten, dass im Zuge der Fahrzeugmodernisierung von Unternehmen sowie auch von Privatpersonen, Umsatzsteigerungen als Folge zunehmender Auftragszahlen, erwartet werden. Gleichmaßen wird daraus folgernd vermutet, dass Werkstätten und Autohäuser ihren derzeitigen Standort als zukunftssträftig ansehen.

Auch für Speditions- und Logistikunternehmen zeigt die thesenartige Untersuchung, dass ein Großteil der Unternehmen einen eher unattraktiveren Standort erwartet, welcher zusätzlich durch verschlechterte Kundenbeziehungen charakterisiert wird. Um diesen schlechteren Kundschaftsverhältnis entgegenzuwirken, werden Unternehmen vermehrt auf individuelle Kundenwünsche eingehen müssen, was infolge geforderter Flexibilität und Just-in-Time-Transporten, eine Neukonzeption der Fahrzeuge und deren Routen mit sich bringt.

Mit Hilfe einer von der Industrie- und Handelskammer Darmstadt Rhein Main Neckar durchgeführten Untersuchung werden die erwähnten und weitere zu erwartende Probleme genauer betrachtet und analysiert. Dabei wurden 2900 Unternehmen verschiedener Größenklassen und Branchen der Region Darmstadt nach den persönlichen Auswirkungen einer möglichen Umweltzone in Darmstadt befragt. Mit den empirisch gewonnenen Daten der 352 teilnehmenden Unternehmen kann gezeigt werden, dass die Annahme der Fuhrparkmodernisierung auch auf Großunternehmen übertragbar ist, allerdings die PKW aller Unternehmensgrößen größtenteils in einem für eine Umweltzoneneinfahrt ausreichend modernen Stand gebracht wurden. Ein eindeutiges Ergebnis lässt sich nachweislich bei der zu erwartenden Standortattraktivität erkennen. Nicht nur Speditions- und Logistikunternehmen sowie Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe, sondern auch Gastbetriebe und sogar die Automobilbranche rechnen folglich damit, dass ihr Standort in Zukunft weniger erfolgversprechend sein wird.

Da selbst die Automobilbranche nach Auswertung der Daten einen verschlechterten Standort erwartet, liefert die Untersuchung für die zu erwartenden Umsatzzahlen einen dementsprechenden Trend. Demnach rechnet ein Großteil dieser Unternehmen entgegen der aufgestellten Thesen mit einem Kundenabschwung sowie damit einhergehenden sinkenden Umsatzzahlen.

Auch Speditions- und Logistikunternehmen erwarten neben dem Standortattraktivitätsverlust eine Verschlechterung der Kundenbeziehung sowie eine notwendige Modernisierung der Fahrzeugflotte.

Die spezifischere Betrachtung der individuellen Auswirkungen auf Unternehmen, unabhängig sowie auch differenziert nach ihrer Größenklasse und Branchenzugehörigkeit zeigt, dass mit der Errichtung von Umweltzonen zwar gezielt versucht wird die Schadstoffemissionen in diesen Bereichen zu reduzieren, dies aber meist ohne Rücksicht auf Gewerbetreibende vollzogen wird. Am Beispiel einer Umweltzoneneinführung in Darmstadt zeigt sich, dass neben den naheliegenden Auswirkungen bezüglich des Fuhrparks, zusätzlich zahlreiche andere Problemfelder entstehen, denen mit effektiven Lösungskonzepten begegnet werden muss. Die Arbeit zeigt weiterhin, dass die Unternehmen nur bedingt zeitnah und effektiv auf die Einführung einer Umweltzone reagieren können. Aus diesem Grund sind es die Städte selbst, welche die Unternehmen entlasten und gleichzeitig für eine Verbesserung der Luftqualität sorgen müssen.