

Dieselfahrverbote stellen Risiko für Betreuung und Versorgung dar

VdDD-Umfrage belegt: Zwei Drittel der diakonischen Unternehmen wären von Dieselfahrverboten betroffen – Ausnahmen oder Übergangsfristen gefordert

„Die soziale Infrastruktur in den betroffenen Städten würde vor erhebliche Probleme gestellt, wenn bundesweit Dieselfahrverbote durchgesetzt werden – ohne Ausnahmeregelungen oder angemessene Übergangsfristen für Fahrzeuge sozialer Dienstleister“, fasst Thomas Eisenreich, Geschäftsbereichsleiter Ökonomie beim Verband diakonischer Dienstgeber in Deutschland e.V. (VdDD) die Studienergebnisse zusammen.

Am stärksten würden sich Fahrverbote auf die sogenannten „aufsuchenden Hilfen“ auswirken. Dazu zählen zum Beispiel die ambulante Altenpflege oder die pädagogische Unterstützung von Kindern und Jugendlichen in ihrem häuslichen Umfeld. 29 Prozent dieser Angebote wären innerhalb der Diakonie betroffen. Auch beim Behindertenfahrdienst (15 %) und im Bereich Krankentransport / Rettungsdienste (8 %) müsste mit Einschränkungen gerechnet werden.

„Wo Fahrverbote beschlossen werden, muss sichergestellt sein, dass Ausnahmeregelungen nicht nur für den Rettungsdienst und Krankentransport gelten, sondern auch für Fahrdienste für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Das wurde bisher in der Diskussion zu wenig berücksichtigt. Für viele Menschen, die auf diese Dienste angewiesen sind, bedeuten Dieselfahrverbote eine erhebliche Unsicherheit. Denn ohne entsprechende Ausnahmeregelungen könnten die Dienste möglicherweise kurzfristig nicht mehr geleistet werden. Dies ginge eindeutig zu Lasten der von uns betreuten Menschen“, erklärt Jörg Lüssem, Mitglied des Bundesvorstandes der Johanniter-Unfall-Hilfe e.V. und im VdDD-Vorstand. „Hier sind die Kommunen gefragt, Lösungen mit Augenmaß zu entwickeln.“ Seit heute gelten in Hamburg die ersten Fahrverbote für Dieselfahrzeuge, die nicht die Euro-6-Abgasnorm erfüllen.

Mit 75 Prozent ist der Anteil der Dieselmotoren bei den VdDD-Mitgliedern – wie bei allen Anbietern sozialer Dienstleistungen – sehr hoch. „Das liegt unter anderem an der besonderen technischen Ausstattung, die ein Rettungswagen oder ein Behindertentransportfahrzeug aufweisen muss“, erklärt Thomas Eisenreich. „Hebebühnen, Defibrillatoren sind zwingend notwendig, ihre Nutzung braucht aber viel Energie. Elektrofahrzeuge – durch deren Einsatz die notwendige Reduktion von Feinstaub am besten umsetzbar wäre – werden in absehbarer Zeit noch nicht die erforderliche technische Reife aufweisen.“

Der VdDD setzt sich deshalb dafür ein, dass folgende Lösungsvorschläge bei den Verantwortlichen in der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden:

- die Möglichkeit einer dauerhaften Ausnahmeregelung für Dieselfahrzeuge sozialer Dienstleistungen („blaue Plakette“);
- eine bundesweit einheitliche Fristenregelung, die den sukzessiven Austausch der betroffenen Fahrzeuge erlaubt;
- eine Kostenerstattung von Seiten der Hersteller oder des Staates für die Umrüstung mit geeigneten Katalysatoren.

Anlage: Infografiken „Ergebnisse der VdDD-Verbandsumfrage zu Dieselfahrverboten“

*Der **Verband diakonischer Dienstgeber in Deutschland (VdDD)** vertritt als diakonischer Bundesverband die Interessen von mehr als 180 Mitgliedsunternehmen und fünf Regionalverbänden mit über 490.000 Beschäftigten. Schwerpunkte der Verbandsarbeit sind die Weiterentwicklung des kirchlich-diakonischen Tarif- und Arbeitsrechts, Themen aus Personalwirtschaft und -management sowie die unternehmerische Interessenvertretung der Träger und Einrichtungen.*