

10.09.2019

Antrag

**der Fraktion der CDU und
der Fraktion der FDP**

Luftreinhaltepläne zügig, zukunftssicher und verhältnismäßig anpassen

I. Ausgangslage

Für die NRW-Koalition ist die Gesundheit der Menschen ein hohes Gut. Daher begrüßen wir sehr, dass die Feinstaubbelastung in den Ballungsgebieten Nordrhein-Westfalens kontinuierlich gesenkt werden konnte und heute in der Regel kein Problem mehr darstellt. Nun gilt es, die Stickoxid-Konzentrationen in der Luft weiter wirksam zu senken. Zum Wohle der Bevölkerung sind Luftreinhaltepläne, die alle effektiven und rechtsicher umsetzbaren Maßnahmen ausschöpfen, das beste Mittel. Die Stickoxid-Konzentrationen werden in Nordrhein-Westfalen derzeit an 133 offiziellen Messstellen erfasst, darunter an 59 kontinuierlich messenden Containern. Das Umweltministerium hat am 23.04.2019 eine Auswertung der Daten zur Luftqualität im Jahr 2018 veröffentlicht. Insgesamt zeigen die Werte, dass die Belastung abnimmt und immer weniger Messstationen eine Überschreitung zeigen.

Die NRW-Koalition sieht in einer sauberen Atemluft einen wesentlichen Beitrag zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung. Um die Emissionen – gerade in besonders betroffenen städtischen Räumen – so gering wie möglich zu halten, bedarf es eines umfassenden Ansatzes: den zukunftssicheren Ausbau der vorhandenen Infrastruktur unter Berücksichtigung aller Emissionen sowie das Angebot einer Vielfalt von Mobilitätsarten. Der ÖPNV mit seiner heutigen Struktur und Leistungsfähigkeit wird dies nicht sicherstellen können. Auch hier benötigen wir eine systematische Weiterentwicklung und Ertüchtigung. Ein zentraler Ansatzpunkt hierbei ist die möglichst emissionsarme Modernisierung der Fahrzeugflotten. Dabei sind die unterschiedlichen Antriebssysteme in Hinblick auf ihre unterschiedlichen Emissionen unter Einbeziehung einer Lebenszyklusbetrachtung, ihrer Zuverlässigkeit und ihrer Kosten zu bewerten. Bei einer solchen technologieoffenen Herangehensweise sind auch Busse mit Dieselantrieb der Schadstoffklasse EURO VI der neuesten Generation nicht auszuschließen. Die hierbei verwendeten Mittel müssen in jedem Falle effizient und transparent vergeben werden. In diesem Sinne sollten die für die Zukunft der leichten Schiene entwickelten Ausführungsregelungen erweitert und für den Busbereich entsprechend entwickelt werden.

Datum des Originals: 10.09.2019/Ausgegeben: 10.09.2019

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Mit den bisherigen Maßnahmen konnte wieder Raum zum politischen Handeln und Gestalten geschaffen werden. Bereits seit Anfang 2017 fördert das Verkehrsministerium die Anschaffung von batterie-elektrisch und wasserstoffbetriebenen Linienbussen des ÖPNV, die dafür notwendige Ladeinfrastruktur sowie die Werkstatteinrichtungen. Außerdem stockt das Land die Bundesförderung für die Nachrüstung von Dieselnbussen mit moderner Filtertechnologie von 80 Prozent auf 95 Prozent auf.

Am 22. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig für den Luftreinhalteplan Düsseldorf entschieden, dass Fahrverbote als Maßnahme aufgenommen werden können. Eine zwischenzeitlich erfolgte Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes regelt, dass Fahrverbote in der Regel in Gebieten unverhältnismäßig sind, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel nicht überschritten worden ist.

Das Oberverwaltungsgericht für das Land Nordrhein-Westfalen hat am 31. Juli 2019 entschieden, dass der Luftreinhalteplan für die Stadt Aachen erneut überarbeitet werden muss. Fahrverbote wurden nicht verhängt. Dieses Urteil hat Auswirkungen auf die noch anhängigen Verfahren anderer beklagter Städte in Nordrhein-Westfalen. Im Falle Aachens urteilte das Oberverwaltungsgericht, dass als Stufenlösung vorsorglich zusätzliche Maßnahmen wie etwa Fahrverbote in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden müssten. Diese sollen aber nur für den Fall gelten, dass sich die Prognose des Luftreinhalteplans nicht erfüllt. Erstes Ziel ist es, mit anderen Maßnahmen die Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten. Diese mehrstufigen Planungen seien sinnvoll und möglich, wie es am Vorbild der Stadt Mainz zu sehen sei. Fahrverbote müssen in allen Umständen des Einzelfalls stets auf ihre Verhältnismäßigkeit überprüft werden. Dabei zu beachten sind die Aspekte der Funktionsfähigkeit einer Stadt, wie die Versorgung der Bevölkerung und Wirtschaft sowie Ausnahmen für bestimmte Gruppen und Dienste.

Stickstoffdioxid wird nicht nur im Straßenverkehr emittiert. Auch der Schiffs-, der Luft-, und der Schienenverkehr tragen dazu bei. Hinzu kommen weitere Verursacher wie Groß- und Kleinfeuerungsanlagen, Landwirtschaft, Industrie sowie Baufahrzeuge und -maschinen. Ein ganzheitlicher Ansatz ist daher gefragt. Die Gewährleistung des Gesundheitsschutzes für die Bevölkerung bei gleichzeitiger Sicherung der individuellen Mobilität und des innerstädtischen Wirtschaftslebens muss hierbei oberstes Ziel sein und bleiben. Der volkswirtschaftliche Schaden durch eine Unterbrechung von Wertschöpfungsketten wäre erheblich. Nicht zuletzt hätten Verkehrsverbote gewaltige Auswirkungen auf die zahllosen Pendler in Nordrhein-Westfalen. Die Fahrzeughalter in Nordrhein-Westfalen dürfen nicht zu Leidtragenden der Versäumnisse der Automobilindustrie und der vorherigen Landesregierung werden.

Mit einer konsequenten Ertüchtigung der vorhandenen Infrastruktur, verbunden mit staumindernden Maßnahmen, kann die verkehrliche Nutzung optimiert werden. Mit der Schaffung eines Rechtsrahmens für vielfältige Mobilitätsangebote kann Raum für Innovation und Wettbewerb geschaffen werden und so die limitierte Infrastruktur nachfragegerecht, attraktiv und bezahlbar genutzt werden.

Unter Einbindung der Arbeitgeber und Schaffung von Anreizen können die Effekte zur Einhaltung der Grenzwerte noch deutlich erhöht werden. Der ganzheitliche Ansatz muss unter Einbeziehung aller Beteiligten erfolgen. Auf die jeweiligen Verhältnisse einer Kommune zugeschnittene Maßnahmen müssen deshalb ebenfalls geprüft werden, damit sie ihren Beitrag zur Schadstoffvermeidung beitragen können.

II. Beschlussfassung

Der Landtag beauftragt die Landesregierung,

- die Luftreinhaltepläne unter Berücksichtigung der aktuellen Messwerte und Forschungsergebnisse weiter zügig zu überarbeiten;
- zusammen mit den Kommunen Maßnahmen zur weiteren Senkung der NO_x-Emissionen umzusetzen;
- die verkehrliche Infrastruktur konsequent weiterzuentwickeln, um eine optimierte Nutzung einer Vielzahl von Angeboten sicher und staumindernd zu ermöglichen;
- Rahmenbedingungen zu schaffen, die eine Vernetzung sowie Interoperabilität und -modalität der verschiedenen Verkehrsträger befördern;
- sich fortgesetzt für eine Nach- oder Umrüstung von Bussen, Taxen und Fahrzeugen des Lieferverkehrs einzusetzen;
- die Digitalisierung für die Entwicklung von Logistikkonzepten zu nutzen und diesbezügliche Initiativen zu fördern;
- die Förderung von emissionsarmen Antriebsformen (z.B. CNG, LNG, LPG, Biogas, Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe) technologieoffen voranzutreiben und zu fördern.

Bodo Löttgen
Matthias Kerkhoff
Rainer Deppe
Bianca Winkelmann

und Fraktion

Christof Rasche
Henning Höne
Markus Diekhoff
Bodo Middeldorf

und Fraktion