

19.05.2020

Antrag

der Fraktion der AfD

Stärkungspakt Individualverkehr – Motorisierten Individualverkehr schützen und bedarfsgerecht fördern

I. Ausgangslage

Verkehrspolitik statt Verbotspolitik

Der Ausbruch der Coronavirus-Pandemie in Nordrhein-Westfalen machte unseren Bürgern verstärkt bewusst, welchen Wert der gesundheitliche Schutz im öffentlichen Verkehrsraum – insbesondere auf dem Weg zur Arbeit oder zur Familie – hat. Unter der Prämisse des Schutzes vor einer Infektion mit dem Coronavirus (SARS-CoV-2) gilt der Individualverkehr als die sicherste Möglichkeit der Fortbewegung. Vor dem Hintergrund der gegenwärtigen Situation ist es wichtig, auch diesen Aspekt bei der Wahl der Verkehrsmittel zu berücksichtigen.

Deshalb muss der Individualverkehr von Seiten der Landesregierung ideologiefrei und parteiübergreifend als eine wesentliche Säule des Verkehrslebens geschützt und gestützt werden. Die Diskussionen über die Wahl der verschiedenen Verkehrsmittel muss dabei auf einer wissenschaftlichen, studiengestützten Basis geführt werden. Eine vielseitige, offene Verkehrspolitik, die den Menschen die freie Möglichkeit zum Individualverkehr lässt, liegt nicht nur im Interesse vieler Berufspendler. Fördern statt Verbieten muss zur Grunddevise des politischen Handelns werden.

NOx-Messwerte falsifizieren die Grundthese der DUH über Diesel-Fahrverbote

Die aktuellen Auswüchse einer ideologiebehafteten Verbotspolitik finden sich in zahlreichen Städten im Bundesgebiet. Seit dem 01.09.2019 gilt etwa im gesamten Stadtgebiet von Stuttgart ein Diesel-Fahrverbot für alle Fahrzeuge mit Abgasnorm Euro 4 bzw. IV und älter. Einzelne Streckenbereiche, wie auf der B14 am Neckartor, dürfen darüber hinaus über eine Fläche von ungefähr 200 Quadratkilometern nicht mehr von Diesel-PKW mit Abgasnorm Euro 5 bzw. V befahren werden.¹

Laut einer Zusammenfassung des ADAC werden in Nordrhein-Westfalen derzeit in den Städten Bonn, Essen, Gelsenkirchen und Köln Maßnahmen debattiert und geplant, nach Überschreitung des Stickstoffdioxid-Grenzwerts streckenbezogene und zonale Fahrverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge einzuführen.²

¹ Vgl. <https://www.stuttgart.de/diesel-verkehrsverbot>, abgerufen am 14.04.2020 um 23:42 Uhr.

² Vgl. <https://www.adac.de/verkehr/abgas-diesel-fahrverbote/fahrverbote/dieselfahrverbot-faq/>, abgerufen am 15.04.2020 um 11:59 Uhr.

Datum des Originals: 19.05.2020/Ausgegeben: 20.05.2020

Dass diese Verbotspolitik auch negative Umweltaspekte – insbesondere unter dem Aspekt der Ressourcenschonung und der Luftqualität – mit sich bringt, zeigen eindrucksvoll die Messwerte, die während der Corona-Krise erhoben wurden. Die jüngsten Messwerte von Stickstoffdioxid (NO₂) in Stuttgart stützen die These, dass Diesel-Fahrverbote keinen entscheidenden Beitrag zu einer NO_x-Reduktion leisten können. Auch Ute Dauert vom Umweltbundesamt (UBA) bestätigte gegenüber dem NDR, dass Stichproben in der ersten Woche des Corona-Lockdowns in manchen Städten kaum Veränderungen gezeigt hätten. In einigen anderen Städten sei gegen jede Erwartung sogar eine höhere Belastung gemessen worden.³

Bereits im Vorfeld haben viele Experten und Wissenschaftler – wie Studienleiter und Wirtschaftswissenschaftler Ferdinand Dudenhöffer – angeführt, dass kurzfristige Maßnahmen, wie zum Beispiel die Einführung von Fahrverboten, wenig erfolgversprechend seien.⁴ Der ADAC hielt die Einführung von Diesel-Fahrverboten durch Einrichtung von „Umweltzonen“ schon im Jahre 2010 für einen „Fehlschlag und Augenwischerei“⁵. Laut einer Pressemitteilung des Leiters der Nationalen Akademie der Wissenschaften Leopoldina ist der Straßenverkehr nicht die einzige Quelle von Luftschadstoffen.⁶ Trotz der eigenen Warnung vor „kurzfristigem Aktionismus“ und der eigenen Erkenntnis, dass weitere Studien in der Debatte über effiziente Maßnahmen noch fehlen, befürwortet die einzige von der Bundesregierung in der Diesel-Debatte beauftragte Akademie eine ideologisch betriebene „grundlegende Verkehrswende“ statt einer bedarfsgerechten Politikführung.

Laut des Nachrichtenmagazins FOCUS hat sich in der Stadt Stuttgart der werktägliche Verkehr durch die Einschränkungen während der Corona-Krise im März nahezu halbiert. Die Reduzierung der Verkehrsbelastung schlägt sich jedoch nicht in den Messwerten nieder. Nach Verlautbarungen der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg stieg der NO_x-Messwert am Stuttgarter Neckartor im Vergleich zur Woche vor dem 23. März 2020 sogar an.⁷ In Mannheim Nord und am Friedrichsring haben sich die Messwerte vom 23. März 2020 bis zum 28. März 2020 verfünffacht. So widerlegen die Messwerte der Stickstoffdioxid-Emissionen (NO₂) in den Städten Mannheim und Stuttgart die Aussagen der „Deutschen Umwelthilfe“ sowie der Landesanstalt für Umwelt Baden-Württemberg, Dieselmotoren seien die Hauptverursacher von Luftschadstoffen.⁸

Das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) bestätigte gegenüber dem Bayerischen Rundfunk, dass sich etwa in Würzburg die Luftschadstoffe „nur gering“ verändert haben,⁹ obwohl der Verkehr auf Grund der Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus deutlich zurückgegangen ist.¹⁰ Gleichzeitig gab die Sprecherin des Landesamts an, dass weitere Faktoren wie

³ Vgl. <https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr/stickoxid-corona-101.html>, abgerufen am 09.05.2020 um 00:59 Uhr.

⁴ Vgl. <https://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/diesel-fahrverbote-der-vergebliche-kampf-gegen-die-stickoxide/23876544.html>, abgerufen am 09.05.2020 um 01:26 Uhr.

⁵ Vgl. <https://www.welt.de/wirtschaft/article168046704/Die-Loesung-fuer-das-Diesel-Problem-koennte-so-einfach-sein.html>, abgerufen am 08.05.2020 um 18:53 Uhr.

⁶ Vgl. <https://www.leopoldina.org/presse-1/pressemitteilungen/pressemitteilung/press/2609/>, abgerufen am 16.04.2020 um 02:44 Uhr.

⁷ Der „shut-down“ begann in Baden-Württemberg am 18.03.2020. Vgl. hierzu: <https://www.donau3fm.de/shut-down-jetzt-auch-in-baden-wuerttemberg-131116/>, abgerufen am 14.04.2020 um 23:44 Uhr
Zu den Messwerten vgl. https://www.focus.de/auto/news/diesel-fahrverbote-kaum-verkehr-trotzdem-schlechte-luft-corona-entlarvt-fahrverbote-als-sinnlos_id_11866874.html, abgerufen am 14.04.2020 um 23:46 Uhr.

⁸ Vgl. <https://www.lubw.baden-wuerttemberg.de/luft/verkehrsemissionen>, abgerufen am 15.04.2020 um 12:00 Uhr.

⁹ Vgl. <https://www.tichyseinblick.de/daily-es-sentials/stadtluft-in-stuttgart-der-diesel-ist-es-nicht/>, abgerufen am 15.04.2020 um 11:42 Uhr.

¹⁰ Vgl. <https://www.br.de/nachrichten/bayern/weniger-verkehr-aber-trotzdem-dicke-luft-in-wuerzburg,RvLY0eu>, abgerufen am 15.04.2020 um 11:44 Uhr.

die Wetter- und Wohnungslage eine Rolle spielen und belastbare Aussagen erst bei „Betrachtung mittlerer Konzentrationen über einen langen Zeitraum“ möglich seien. Ebenso verweist der Verband der Automobilindustrie (VDA) auf Anfrage der WELT auf die These hin, „dass die Konzentration, neben den Verkehrsemissionen, auch von weiteren saisonalen Faktoren – zum Beispiel dem Wetter – und anderen Emissionsquellen abhängt“¹¹. Der Verband betont zudem erneut seine Position, dass es intelligentere Instrumente gäbe als Fahrverbote. Die wissenschaftlich erforderlichen, längerfristigen Daten – insbesondere zum Einfluss von Windströmungen sowie von anderen Quellen aus Industrie, Landwirtschaft, Abfallverbrennung oder Heizungsanlagen – sind jedoch noch gar nicht vorhanden. Maßnahmen zum lokalen Verbot von Diesel-Fahrzeugen sind somit völlig willkürlich und bilden einen unangemessenen Eingriff in die Mobilitäts- und Vermögensrechte unserer Bürger.

Gesetzesgrundlage basiert auf Annahmen, nicht auf wissenschaftlichen Studien

Eine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion ergab, dass der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse über die Wirkung bereits bestehender Fahrverbote vorliegen, die ausreichen, um Fahrverbote als probates Mittel zur Senkung von NO₂-Werten anzuerkennen.¹² Die EU-weite gesetzliche Grundlage basiert auf veralteten Daten. Der nach EU-Richtlinie 2008/50/EG¹³ und gemäß 39. BImSchV festgelegte Immissionsgrenzwert für Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ als Jahresmittelwert ist ein Wert, der von der Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfohlen wurde. Auch während der Corona-Pandemie verbreitete die WHO allerdings fragwürdige Thesen, wie zum Beispiel Mitte Januar die Behauptung, es gebe keine Hinweise auf die Ansteckung von Mensch zu Mensch, obwohl bereits Ende Dezember Seuchenbekämpfer aus Taiwan davor warnten.¹⁴

Das Umweltbundesamt erklärt, man sei damals davon ausgegangen, dass dieser Wert „bei einem gleichbleibenden Verkehrsaufkommen in den Innenstädten einhaltbar wäre“.¹⁵ Eine wissenschaftliche Überprüfung der Sinnhaftigkeit und der Höhe dieses Grenzwerts war für das Umweltbundesamt anscheinend nicht notwendig. Dieses fahrlässige Verhalten des Umweltbundesamts wiegt umso schwerer, als Experten wie Manfred Hennecke (ehemaliger Präsident der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM)), darauf hinweisen, dass weder für Stickstoffdioxid noch für Feinstaub eine exakte Grenzziehung zwischen gefährlich und ungefährlich im Sinne eines Schwellenwerts möglich sei.¹⁶

Stauaufkommen widerlegen die Sinnhaftigkeit von „Umweltspuren“ und Pfortnerampeln

Um der von der „Deutschen Umwelthilfe“ nach EU-Richtlinien eingeklagten Einhaltung von „Luftqualitätsgrenzwerten“ und Diesel-Fahrverboten zu entgehen, wurden im Jahre 2019 in mehreren NRW-Großstädten wie Düsseldorf, Köln, Aachen, Bochum und Essen

¹¹ Vgl. <https://www.welt.de/wirtschaft/plus207279117/Luftverschmutzung-Corona-ruettelt-am-Image-des-schmutzigen-Diesels.html>, abgerufen am 06.05.2020 um 10:43 Uhr.

¹² Vgl. <https://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/136/1913698.pdf>, abgerufen am 15.04.2020 um 11:44 Uhr.

¹³ Vgl. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008L0050&qid=1419250736800&from=DE>, abgerufen am 15.04.2020 um 12:02 Uhr.

¹⁴ Vgl. <https://www.welt.de/debatte/kommentare/plus207208723/Coronakrise-und-WHO-Diese-Weltgesundheitsorganisation-gefaehrdet-uns.html?cid=onsite.onsitesearch> und <https://www.welt.de/politik/ausland/plus207280893/Internationale-Organisationen-China-und-die-WHO-In-diesem-Punkt-hat-Trump-voellig-recht.html?cid=onsite.onsitesearch>, abgerufen am 16.04.2020 um 13:20 Uhr.

¹⁵ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/sieben-fragen-antworten-diesel>, abgerufen am 15.04.2020 um 11:45 Uhr.

¹⁶ Vgl. <https://www.tagesspiegel.de/wissen/forscher-gutachten-bundesweite-strategie-gegen-feinstaub-sinnvoller-als-fahrverbote/24200142.html>, abgerufen am 08.05.2020 um 12:01 Uhr, abgerufen am 09.05.2020 um 01:21 Uhr.

unterschiedliche Maßnahmen zur „Luftreinhaltung“ ergriffen. Ob diese verschiedenen Ansätze allerdings im Sinne der „Luftreinhaltung“ tatsächlich etwas bewirkt haben und wenn ja, was genau und wieviel, ist jedoch umstritten.¹⁷

Zu den Maßnahmen, die angeblich die NOx-Werte reduzieren sollen, zählen unter anderem die Einführung von sogenannten „Umweltspuren“, eine Geschwindigkeitsbeschränkung mittels „Tempo-30-Zonen“, separate Buslinien-Spuren und eine Drosselung durch sogenannte Pfortnerampeln zur Reduzierung des Verkehrsflusses um 500 Fahrzeuge.¹⁸

Dass die Einführung dieser Maßnahmen zur „Luftreinhaltung“ für viel Kritik sorgt, vor allem auch, weil die angesprochenen Probleme nun auf Nebenstraßen verlagert werden, zeigt sich eindrücklich am Beispiel der Landeshauptstadt Düsseldorf. So führte Düsseldorf im vergangenen Jahr eine dritte, sogenannte „Umweltspur“ ein, obwohl Verkehrsbehinderungen durch zunehmende Staus voraussehbar waren.¹⁹ Die Messwerte, die SPD-Oberbürgermeister Thomas Geisel auf dem IHK-Wirtschaftsforum im November 2019 in Hilden als Bestätigung für die Maßnahme vorstellte, erwiesen sich beim Blick auf den Staubericht des Unternehmens TomTom im „Traffic Index“ zudem als fragwürdig. Das Unternehmen berichtete der Aachener Zeitung, dass durch die Einrichtung von Umweltspuren „Ausweichrouten, die verwendet werden, um die Innenstadt zu umfahren, [...] eine deutlich gesteigerte Verkehrsbelastung [aufweisen]“.²⁰ Zu den bekannten Stoßzeiten der Berufspendler – zwischen sieben und neun sowie zwischen 15 und 18 Uhr – entwickelten sich in Düsseldorf Nebenstraße wie die Oberbilker Allee zu großen Staufallen. Die Landeshauptstadt verzeichnete für das Jahr 2019 ein deutliches Plus an Staus zu den Uhrzeiten des Berufsverkehrs.²¹

Die Einführung sogenannter Umweltspuren erweist sich als wenig effizient im Sinne des gewünschten Ergebnisses. Die Betrachtung belegbarer Daten und die zu erwartenden Ergebnisse weiterer möglichen Messungen an Ausweichrouten führen zu der Annahme, dass Umweltspuren weder effektiv für die Landeshauptstadt im Allgemeinen noch effizient für den Berufspendler, der den Individualverkehr nutzt, im Besonderen sind. Dichter Verkehr auf Ausweichwegen und höhere Schadstoffkonzentrationen auf den neu eingeführten „Umweltspuren“ und in den Tempo-30-Zonen waren vorhersehbar und sind von Unternehmen wie TomTom, zuverlässig gestützt auf Fakten, belegt worden.²²

In Köln werden verschiedene Maßnahmen eingesetzt, um die Stickoxidwerte an der Aachener Straße zu reduzieren. Zunächst wurde diese Hauptstraße – eine der wichtigsten Zufahrtsstraßen für Einpendler in Köln – deutlich verengt und stattdessen eine Expressbuslinie eingerichtet.²³ Daneben wurde eine sogenannte Pfortnerampel installiert, die den Durchfluss an Fahrzeugen nochmals von 1.200 auf 700 Fahrzeuge pro Stunde drosseln sollte.²⁴ Alles geschah mit dem Ziel, die Stickstoffoxidwerte an den betroffenen Messtationen zu reduzieren.

¹⁷ Vgl. <https://www.welt.de/regionales/nrw/article199833698/Der-Stau-als-Ausweg.html>, abgerufen am 15.04.2020 um 11:44 Uhr.

¹⁸ Vgl. https://www.koeln.de/koeln/nachrichten/lokales/umstrittene-koelner-pfoertnerampel-wird-scharf-gestellt_1134438.html#, abgerufen am 15.04.2020 um 11:45 Uhr.

¹⁹ Vgl. <https://www.autobild.de/artikel/stau-umweltspur-in-duesseldorf-15941123.html>, abgerufen am 15.04.2020 um 11:45 Uhr.

²⁰ https://www.aachener-zeitung.de/nrw-region/immer-laengere-staus-in-nrw-grossstaedten_aid-48620807, abgerufen am 15.04.2020 um 12:04 Uhr.

²¹ Vgl. https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/duesseldorf-staus-haben-zugenommen-auch-wegen-umwelt-spuren_aid-48517311, abgerufen am 16.04.2020 um 02:47 Uhr.

²² Vgl. <http://docs.dpaq.de/15809-tomtom-traffic-index-2020-deutschland-hamburg.pdf>, abgerufen am 16.04.2020 um 02:49 Uhr.

²³ Vgl. <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/busse-im-5-minuten-takt-auf-der-aachener-strasse?schriftgroesse=normal>, abgerufen am 15.04.2020 um 11:46 Uhr.

²⁴ Vgl. <https://www.welt.de/regionales/nrw/article199833698/Der-Stau-als-Ausweg.html>, abgerufen am 15.04.2020 um 11:46 Uhr.

Doch der Stress im Stau bewegt die Berufspendler weder zum Wechsel auf den ÖPNV noch zur Benutzung des Fahrrads, sondern zum Ausweichen auf kleine Nebenstraßen, die dadurch stärker belastet werden. An diesen Straßen stehen allerdings keine Messstationen, sodass die Stadt an der Aachener Straße einen „Erfolg“ ihrer Maßnahmen vorweisen konnte. Mit dieser „Pfortnerampel“ verabschiedet sich die Stadt Köln von der wissenschaftlichen Logik einer Fahrt bei „Grüner Welle“²⁵.

Der ADAC sieht durch den „Stop-and-go-Verkehr“ einen negativen Effekt auf die Luftbelastung gegenüber einer „Grünen Welle“, da beim Beschleunigen der meiste Kraftstoff verbrannt wird und damit auch die meisten Emissionen entstehen. Auch Wissenschaftler wie Franz Rohrer, Chemiker- und Atmosphärenforscher am Forschungszentrum Jülich, stellen derzeitige Maßnahmen in Frage. Das Forschungszentrum hält die von der Bundesregierung geförderte Hardware-Nachrüstung für richtig, kritisiert jedoch die Maßnahmen zum Verursachen von „Stop-and-go-Verkehr“. Große Nutzfahrzeuge, nachgerüstet mit einer Hardware, dem SCR-Katalysator, erreichen auf Autobahnen die notwendige Temperatur von 170 bis 250 Grad. Diese Temperatur werde aber im „Stop-and-go-Verkehr“ in einer Innenstadt von einem Bus oder LKW in der Regel nicht erreicht. „Selbst, wenn man in Köln alle Diesel-PKW verbannen würde, würde das nicht ausreichen, um den Grenzwert an der Messstelle am Clevischen Ring einzuhalten“²⁶, so Rohrer über Diesel-Fahrverbote.

„Umweltspuren“ und Expressbuslinien, die darüber hinaus der gemeinsamen Nutzung von Bussen, Taxen, E-Fahrzeugen und Radfahrern dienen, führen unausweichlich dazu, dass die Geschwindigkeit sich am jeweils langsamsten Verkehrsteilnehmer orientiert. Ein Radfahrer kann so alle hinter ihm fahrenden Fahrzeuge ausbremsen. Diese erzwungene Langsamkeit erhöht allerdings die Schadstoffemissionen, da Busse und Dieselfahrzeuge nicht auf eine Geschwindigkeit von 15-20 km/h optimiert sind. Diese zusätzliche Umweltbelastung reduziert wiederum die Qualität und damit die Akzeptanz des ÖPNV. Ohnehin führen solch gemeinsam genutzte Fahrstreifen durch Verkehrsmittel mit höchst unterschiedlicher Fahrgeschwindigkeit zu einem erhöhten Unfallrisiko, insbesondere für Radfahrer, so Wirtschaftswissenschaftler Ferdinand Dudenhöffer.²⁷

Während der Corona-Krise reduzierte sich in NRW der Verkehr merklich. So ging beispielsweise die Zahl der innerstädtischen Fahrten in Düsseldorf und Köln im März 2020 im Vergleich zum Vorjahresmonat um rund 40 Prozent zurück.²⁸ Die Zahl der erfassten Pendlerfahrten zwischen den beiden Rheinstädten sank sogar um mehr als 60 Prozent. Die Messergebnisse zu den NOx-Werten liegen für diese Städte noch nicht vor. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Ergebnisse mit denen in Baden-Württemberg vergleichbar sind. Der Rückbau von vierspurigen zu zweispurigen Straßen in Richtung Innenstadt – wie dies z.B. die Fraktion der Grünen in Bochum plant – führt zu einem erhöhten Verkehrsstress bis hin zum Verkehrsinfarkt. Die Menschen meiden letztlich diesen Stress und damit die Fahrt in die Innenstadt. Die Innenstädte verlieren so an Attraktivität, und sowohl der Einzelhandel als auch der Tourismus leiden unter dieser gewollten Entwicklung. Die Käufer orientieren sich hin zu den außerhalb der Stadt liegenden Einkaufszentren oder kaufen gleich im Internet ein. Die Folgen sind Umsatzeinbrüche, die Schließung von Geschäften und der Verlust von Arbeitsstellen in der Innenstadt. Auch in diesem Falle verschwindet der Verkehr ja nicht, er

²⁵ Vgl. <https://www.derwesten.de/region/dortmund-diese-hauptverkehrsader-wird-jetzt-zur-tempo-30-zone-id228215877.html>, abgerufen am 15.04.2020 um 12:05 Uhr.

²⁶ <https://www.aachener-zeitung.de/nrw-region/fahrverbote-fuer-alte-diesel-aid-33637009>, abgerufen am 08.05.2020 um 12:25 Uhr.

²⁷ Vgl. <https://www.welt.de/regionales/nrw/article199833698/Der-Stau-als-Ausweg.html>, abgerufen am 16.04.2020 um 02:51 Uhr.

²⁸ Vgl. <https://rp-online.de/panorama/coronavirus/coronavirus-daten-zu-stau-bahn-fluegen-lieferando-2-und-co-aid-49904947>, abgerufen am 15.04.2020 um 12:05 Uhr.

verlagert sich lediglich – auf Kosten unserer Einzelhändler. Eine weitere Belastung des Individualverkehrs, beispielsweise durch sogenannte Umweltpuren, ist deshalb zu vermeiden.

Lückenhafte Datenerfassung bei Messstationen

Die Messwerte der aktuell eingebauten Messstationen liefern nur Daten für spezifische Punkte, sodass Verlagerungseffekte nicht berücksichtigt werden. Des Weiteren können sich die Abgaswolken – je nach Wetterlage, Bebauung und Durchlüftung – auch über benachbarte Wohngebiete und Nebenstraßen ausbreiten. Dies hat Annette Peters, Direktorin des Instituts für Epidemiologie am Helmholtz Zentrum München, mit weiteren Forschern kürzlich in Augsburg nachgewiesen.²⁹

Matthias Klingner vom Fraunhofer-Institut für Verkehrs- und Infrastruktursysteme kritisiert die fehlerhafte Platzierung von Messstationen, beispielsweise am Neckartor in Stuttgart. Der NDR hat Messungen des Fraunhofer-Instituts begleitet, die einen erheblichen Einfluss der benachbarten Kreuzung auf die Messwerte aufzeigten. Die Spitzen der Messwerte stellen nachgewiesenen Anfahrvorgänge der Fahrzeuge dar.³⁰

Wissenschaftler Ulrich V., Leiter der Abteilung „Reinhaltung der Luft“ am Institut für Feuerungs- und Kraftwerkstechnik an der Universität Stuttgart, bestätigte dem SWR in einem Interview vom 02. Januar 2020 das Ergebnis von Berechnungen, dass eine Steigung der Werte von Stickstoffoxid-Emissionen in Parallelstraßen von Stuttgart rund um lokale Fahrverbotszonen zu erwarten wäre. Er empfiehlt den Fokus auf einen flüssigen Verkehr zu setzen³¹.

Vor allem erfolgt durch die installierten Messstationen keine Analyse, die sich dahingehend auswerten lässt, zu belegen, welche Emissionsquellen welchen Beitrag zur NOx- oder Feinstaub-Emission liefern. Zu denken wäre hier an Heizungen, an Gewerbebetriebe, an Straßenabrieb und anderes mehr. Messstationen können letztlich nicht den Hauptverursacher entsprechender Belastungen bestimmen. Auf der Grundlage dieser unsicheren Datenbasis sollten weder die Regierung noch die „Deutsche Umwelthilfe“ Maßnahmen ergreifen.

Bürokratieentlastung durch Abschaffung von Plaketten-Aufkleber

Am 01.03.2007 wurden deutschlandweit sogenannte rote, gelbe und grüne „Feinstaub- bzw. Umweltplaketten“ eingeführt. Die Verwaltung dieser Plaketten ist mit einem unverhältnismäßig hohen bürokratischen Aufwand für die Teilnehmer des motorisierten Individualverkehrs verbunden. Mit dem Jahresbeginn 2008 wurden in einigen Städten in Nordrhein-Westfalen sogenannte „Umweltzonen“ eingerichtet. Nach der aktuellen Gesetzesordnung dürfen alle Fahrzeuge der Schadstoffgruppe 4 in alle „Umweltzonen“ ohne Einschränkung fahren. Nordrhein-Westfalen hat bereits 17 „Umweltzonen“ eingerichtet, unter anderem schlossen sich im Ruhrgebiet 13 Städte zu einer großen „Umweltzone“ zusammen. Der Erwerb eines „Umweltplakette“-Aufklebers, welcher an die Innenseite der Windschutzscheibe angebracht werden sollte, führt zu Kosten zwischen fünf und 20 Euro. Für eine rechtssichere Überprüfung der Schadstoffgruppe bedarf es bei einer polizeilichen Kontrolle neben der Prüfung der Plakette der Einsichtnahme des mitzuführendem Fahrzeugscheins. Die Einsichtnahme in die Fahrzeugpapiere ist bei einem vorbeifahrenden Fahrzeug nicht möglich, so dass keine

²⁹ Vgl. <https://www.faz.net/aktuell/wissen/leben-gene/fakten-zur-dieseldebatte-wie-ungesund-sind-stickoxide-15138424-p3.html>

³⁰ Vgl. <https://www.presseportal.de/pm/69086/4159158>, "Exklusiv im Ersten: Das Diesel-Desaster", abgerufen am 08.05.2020 um 19:33 Uhr.

³¹ <https://www.swr.de/swraktuell/baden-wuerttemberg/stuttgart/interview-ulrich-vogt-was-bringt-diesel-fahrverbot-100.html>, abgerufen am 08.05.2020 um 15:08 Uhr.

Kontrolle des fließenden Verkehrs erfolgt und lediglich eine Prüfung nach einem Anhalten des Fahrzeugs oder bei einem ruhenden Fahrzeug erfolgen kann.

Die derzeitigen Messwerte in Stuttgart bestätigen erneut die bereits im Jahre 2009 veröffentlichten Ergebnisse der Untersuchung des ADAC e.V. zur „Wirksamkeit von Umweltzonen“,³² weshalb der ADAC nach Auswertung der Messwerte die Position vertritt, dass „Umweltzonen“ ihren Zweck verfehlen und einen unverhältnismäßig großen Verwaltungsaufwand sowie zusätzliche Einschränkungen und Kosten für Autofahrer darstellen.

Bedarfsgerechte Förderung für Berufspendler durch Ausbau von P+R-Anlagen

Zur Förderung der Freiheit der Verkehrsmittelwahl gehört auch ein konsequenter und bedarfsgerechter Ausbau von Parken & Reisen-Anlagen (P+R-Anlagen) für die letzte Wegstrecke der Berufspendler. Der Verkehrsclub ADAC e.V. sieht in P+R-Anlagen eine Möglichkeit zur Reduzierung von Verkehrsaufkommen in den Innenstädten und eine Entlastung der Berufspendler.³³ Laut des Statistischen Landesamts Baden-Württemberg und dessen Monatsheft vom Februar 2019 bevorzugen in NRW 71 Prozent aller Erwerbstätigen, die überwiegend vom Hauptwohnsitz zur Arbeitsstätte pendeln, den motorisierten Individualverkehr.³⁴ Einer aktuellen Auswertung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) zufolge stieg die Zahl von Berufspendlern im Jahre 2018 erneut in Rekordhöhe.³⁵ Das BBSR errechnete ein Plus von 35 Prozent im Vergleich zum Jahre 2000.³⁶ Das Statistische Landesamt, IT.NRW und BBSR berichten, dass im Jahre 2018 täglich rund 313.000 Berufstätige von außerhalb nach Düsseldorf, fast 345.000 nach Köln, 153.125 nach Essen und rund 134.300 nach Dortmund pendelten.³⁷ Vor diesem Hintergrund sind die beispielsweise 2.571 P+R-Parkplätze (Stand: 2019) in Düsseldorf eine dürftige Zahl. Der Mangel an P+R-Parkplätzen und -Anlagen äußert sich in der Nutzung des Angebotes. Lediglich 0,7 Prozent des Autoverkehrs entfallen derzeit auf Fahrten in Zusammenhang mit dieser Art der Fortbewegung.³⁸ Diese Daten signalisieren einen unabdinglichen Handlungsbedarf und ein fehlendes Gesamtkonzept.³⁹

Im letzten Test des ADACs schnitten nur 42 Prozent der geprüften P+R-Anlagen im Raum Düsseldorf und Köln mit der Note gut ab. Die Ergebnisse aus diesem Test weisen auf ein deutliches Verbesserungspotenzial hin, unter anderem bei den Bereichen „Anbindung an den ÖPNV“ und bei der „Videoüberwachung zur Sicherheit der Nutzer“.⁴⁰

³² Vgl. https://www.adac.de/mmm/pdf/umweltzonen_wirksamkeit_bericht_0609_43574.pdf, abgerufen am 30.04.2020 um 13:41 Uhr.

³³ <https://www.welt.de/motor/news/article198062781/Luft-nach-oben-Park-and-Ride-Anlagen-in-Deutschland.html>, abgerufen am 20.04.2020 um 02:33 Uhr.

³⁴ https://www.statistik-bw.de/Service/Veroeff/Monatshefte/PDF/Beitrag19_02_02.pdf, S.5, abgerufen am 20.04.2020 um 01:09 Uhr.

³⁵ https://www.aachener-zeitung.de/nrw-region/zahl-in-vielen-nrw-staedten-auf-rekordhoehe_aid-46507659, abgerufen am 20.04.2020 um 01:26 Uhr.

³⁶ <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Home/Topthemen/pendeln.html>, abgerufen am 20.04.2020 um 01:24 Uhr.

³⁷ <https://www.it.nrw/node/1855/pdf>, abgerufen am 20.04.2020 um 01:43 Uhr. a

³⁸ https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/umweltpuren-in-duesseldorf-pendler-sollen-auf-park-and-ride-umsteigen_aid-45154921, abgerufen am 20.04.2020 um 02:09 Uhr.

³⁹ https://rp-online.de/nrw/staedte/duesseldorf/wo-duesseldorf-neue-park-and-ride-plaetze-bauen-will_aid-49503491, abgerufen am 20.04.2020 um 02:03 Uhr.

⁴⁰ <https://presse.adac.de/regionalclubs/nordrhein-westfalen/adac-test-pr-anlagen-in-koeln-und-duesseldorf-weitgehend-gut-bewertet.html>, abgerufen am 20.04.2020 um 02:25 Uhr.

Für den Ausbau und die Einrichtung von P+R-Anlagen – welche auch von IHK-Vertretern gefordert werden –⁴¹ sind grundsätzlich die einzelnen Kommunen zuständig. Allerdings ist es auf Grund mangelnden Raums in Großstädten und Ballungsgebieten nicht immer möglich, den notwendigen Platz im eigenen Zuständigkeitsgebiet zu finden. Es bedarf einer interkommunalen Zusammenarbeit, damit derartige Projekte nicht scheitern.

Harmonie schaffen durch bessere Abstimmung zwischen motorisiertem Individualverkehr und Radverkehr

Fahrradwege dienen einer emissionsarmen Verkehrsgestaltung. Dazu müssen das Radfahren allerdings attraktiv gestaltet und gerade der Schutz unserer kleinsten Bürger, der Kinder, berücksichtigt werden. Der zur Zeit favorisierte Rückbau vierspuriger Hauptverkehrsstraßen zu Gunsten eines Radwegs entlang dieser Strecke bringt jedoch das genaue Gegenteil einer sicheren Fahrstrecke mit sich. Denn hier radeln unsere Kinder direkt neben einer Fahrzeugkolonne, die im "Stop-and-Go-Verkehr" unterwegs ist. Um derlei auszuschließen, ist es wichtig, Radwege an Nebenstrecken entlang der Hauptverkehrsstraßen einzurichten, während die Emissionen der Autos auf den Hauptverkehrsadern durch eine großzügige Verkehrsführung und mittels „Grüner Wellen“ reduziert werden. So lassen sich Radverkehr und Autoverkehr harmonisch miteinander verbinden.

Geld muss effizient im Interesse unserer Bürger verwendet werden. Show-Projekte wie die „Bäume des Jahres“-Allee, Radfahrer-Zählstationen oder Dachbegrünungen von Haltestellen stellen jedoch auf Grund ihres geringen Umweltnutzens eine Geldverschwendung dar. Gerade in Zeiten einer wirtschaftlichen Rezession müssen solcherlei Projekte umgehend gestoppt werden. Dazu gehört auch die Gängelung der Individualverkehrsteilnehmer durch einem – aus Umweltaspekten unnötige, wenn nicht sogar schädliche – Einführung von sogenannten Umweltpuren und Tempo-30-Zonen.

II. Der Landtag stellt fest:

1. „Grüne Wellen“ sind verkehrs-, benutzer- und umweltfreundlich.
2. „Umweltpuren“ und Tempo-30-Zonen führen auf Grund von Stau- und Verlagerungswirkungen zu negativen Folgen für die Umwelt und für die Wirtschaft.
3. Stauproduzierende Verengungen und Verdichtungen von Verkehrsader- und Hauptstraßen sind keine Lösung, eine Verbesserung von Luftschadstoffsituationen zu bewirken.
4. NOx-Werte aktueller Messstationen sind auf Grund der in der Analyse fehlenden Unterscheidung zwischen diversen Emissionsquellen bei den aktuellen Messergebnissen unzureichend, sowohl für die Entwicklung von neuen Verkehrsströmungen als auch für gerichtliche Entscheidungen.
5. Der EU-Luftqualitätsgrenzwert für Stickstoffdioxid NO₂ von 40 µg/m³ als Jahresmittelwert basiert auf einer rein theoretischen, realitätsfernen Annahme und erweist sich auf Grund fehlender Kausalität zwischen NOx-Werten und Gesundheitsfolgen als wissenschaftlich höchst zweifelhaft.

⁴¹ Vgl. <https://www.supertipp-online.de/2019/11/19/verkehrsprobleme-ihk-sieht-loesung-im-ausbau-der-park-and-ride-plaetze/>, abgerufen am 15.04.2020 um 12:06 Uhr.

6. „Feinstaub-/Umweltplaketten“ stellen einen bürokratischen Aufwand und keine Rechtsicherheit in der Überprüfung der Schadstoffgruppe dar.
7. P+R-Anlagen können einen Beitrag zur Entlastung von Berufspendlern und der Hauptverkehrsadern beitragen.
8. Der Ausbau von P+R-Anlagen ist eine notwendige Bedingung für die Freiheit, welches Verkehrsmittel unsere Bürger wählen möchten.
9. Radwege müssen so gestaltet werden, dass sie auch unsere kleinsten Verkehrsteilnehmer schützen. Dies lässt sich insbesondere durch Radwege auf den neben den Hauptverkehrsstrecken verlaufenden Nebenstrecken erreichen.
10. Verkehrspolitik muss ideologiefrei, dafür bedarfsgerecht gestaltet werden.

III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf:

1. sich zu Gunsten eines optimierten Verkehrsflusses für Städte und kreisfreie Städte einzusetzen, indem
 - a. sie Versuchsmaßnahmen wie „Umweltspuren“, drosselnde Pfortnerampel und Tempo-30-Zonen landesweit aussetzt, neu bewerten lässt und dabei Lenkungseffekte, längere Fahrtzeiten und längere Fahrwege ebenfalls mit in die Gesamtbilanz einbezieht,
 - b. sie im städtischen Hauptstraßennetz bei Verkehrs- und Lichtsignalsteuerung das Einrichten von „Grünen Wellen“ besonders fördert,
 - c. zurückgestellte Projekte zur Verkehrsflussverbesserung – wie zum Beispiel die Untertunnelung der B1 in Dortmund – prioritär in das Arbeitsprogramm 2021 zum Masterplan zur Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesfernstraßen aufgenommen werden,
 - d. sie Haushaltsmittel ab dem Jahre 2021 zur Verfügung stellt, um Städte, Kreise und kreisfreie Städte zu fördern, die ein Konzept zum Straßenausbau nachweisen,
2. sich bei der Bundesregierung für die Abschaffung von „Feinstaub-/Umweltplaketten“ einzusetzen, da Nutzen und Aufwand in keinem sinnvollen Verhältnis stehen,
3. sich in den Kommunen für die Aufstockung und den Ausbau von P+R-Anlagen einzusetzen, indem
 - a. sie sich gemeinsam mit den Kreisen, Städten und Gemeinden sowie mit den kommunalen Spitzenverbänden in NRW zu einem runden Tisch zusammenfindet, um Möglichkeiten und Lösungen zu infrastrukturellen Konflikten bei der Vernetzung von Ballungsräumen und ländlichen Räumen zu erarbeiten,
 - b. die Landesregierung zuständige Behörden beauftragt, im Rahmen einer landesweiten Untersuchung Pendlerströme und Pendlerverhalten im Detail zu analysieren,

- c. die Landesregierung den Städten mit den höchsten Pendlerzahlen jeweils den Auftrag erteilt, in gemeinschaftlicher Zusammenarbeit mit Nachbarstädten und -kreisen vollumfängliche P+R-Konzepte für jeweilige Ballungsräume zu erstellen,
 - d. Haushaltsmittel 2021 für die Förderung von P+R-Anlagen betitelt und abrufbar stellt und
4. sich für eine bessere Abstimmung zwischen motorisiertem Individualverkehr und Radverkehr einzusetzen, indem
- a. die Landesregierung sämtliche Radfahrstreifen/-wege auf Hauptverkehrsstraßen, für deren Errichtung Fahrstreifen für den motorisierten Verkehr reduziert wurden, dahingehend überprüfen lässt, ob diese nicht auf Nebenstrecken verlagern werden können; Ziel der Überprüfung soll sein, den freiwerdenden Platz wieder dem motorisiertem Individualverkehr zur Verfügung zu stellen, um den Verkehrsfluss auf diesen Hauptverkehrsstraßen zu verbessern,
 - b. die Landesregierung Haushaltsmittel bevorzugt für den Bau von Radwegen auf Nebenstrecken, die weitgehend parallel zu Hauptverkehrswegen verlaufen, zur Verfügung stellt,
 - c. die Landesregierung den Bau von Radwegen nur dann bewilligt, wenn dafür nicht Verkehrsspuren des motorisierten Individualverkehrs reduziert werden,
 - d. die Landesregierung sich intensiv für den Ausbau von Radwegen entlang von Landesstraßen einsetzt und vorhandene Haushaltsmittel unter Kapitel 09 150 Titel 777 14 vollumfänglich abruft.

Nic Vogel
Christian Loose
Herbert Strotebeck
Markus Wagner
Andreas Keith

und Fraktion