

**Positionspapier zum
Umgang mit den Stickoxid-Grenzwertüberschreitungen
und möglichen Diesel-Fahrverboten**

(Stand: 22.11.2017)

1. Der Landkreistag NRW unterstreicht die Bedeutung des Immissionsschutzes und des Schutzes der Gesundheit von durch Stickoxid- bzw. NO_x-Belastungen sowie anderen Immissionsbelastungen besonders betroffenen Bürgerinnen und Bürgern. Entsprechende verkehrspolitische Maßnahmen müssen zuvorderst das Ziel verfolgen, die Immissionsbelastungen dauerhaft zu verringern.

2. Von zentraler Bedeutung ist die Nachrüstung der Diesel-PKW (geplantes Software-Update). Bund und Industrie gehen davon aus, dass dadurch die NO_x-Immissionen dieser Fahrzeuge bis Ende 2018 um 30% reduziert werden können. Ob dies jedoch realistisch ist, kann nur auf der Grundlage von Messergebnissen beantwortet werden. Solche Messergebnisse müssen auch unter Realbedingungen im Straßenverkehr erreicht werden. Soweit die Grenzwerte für die NO_x-Immissionen nicht anders eingehalten und entsprechend Fahrverbote vermieden werden können, ist von den PKW-Herstellern auch eine Hardware-Nachrüstung (durch Filter etc.) zu verlangen. Die Automobilhersteller sind nach dem Verursacherprinzip zuvorderst in der Pflicht, Abhilfe für die Grenzwertüberschreitungen zu schaffen.

3. Bei allen Maßnahmen zur Reduzierung von NO_x-Belastungen und anderen Immissionsbelastungen muss – neben den unmittelbar betroffenen Ballungsräumen und Großstädten – stets auch das Umland um die betroffenen Ballungsräume und Großstädte betrachtet werden. Ein Großteil von Verkehren in Ballungsräumen und Großstädten beginnt und endet im kreisangehörigen Umland. Dies betrifft insbesondere Berufspendler, Schüler- und Auszubildende, Selbständige bei den Fahrten zu ihren Kunden sowie Handwerker aus dem kreisangehörigen Raum bei den Fahrten zu ihren Auftraggebern und Baustellen in den Ballungsräumen. Maßnahmen zur Minderung der NO_x-Belastung und anderer Immissionsbelastungen müssen daher immer auch die Verkehrsrelationen in das Umland und insbesondere den kreisangehörigen Raum mit einbeziehen.

4. Die kurzfristigen Maßnahmen zur Minderung der NO_x-Belastungen und anderer Immissionsbelastungen sollen das Ziel verfolgen, Fahrverbote möglichst zu vermeiden. Der Landkreistag NRW unterstützt als kurzfristige Maßnahme das Vorhaben, auch prioritär für die Kommunen, bei denen der Grenzwert von 40 Mikrogramm/Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten wird, jeweils einen Masterplan zur Minderung insbesondere der NO_x-Belastung zu entwickeln und umzusetzen. Dieser darf sich nicht allein auf den betroffenen Ballungsraum oder die betroffene Stadt beziehen, sondern muss zwingend die

umliegenden Kreise, die mit der Stadt funktional verflochten sind, gleichermaßen mit einbeziehen.

5. Mittel- und langfristig muss es im Hinblick auf die Minderung der NO_x-Belastung und anderer Immissionen Ziel sein,

- die Antriebe für Fahrzeuge hin zu immissionsarmen und langfristig möglichst auch immissionsfreien Technologien fortzuentwickeln; dabei sind Elektrofahrzeuge und die Weiterentwicklung von Elektrofahrzeugen ein möglicher Lösungsweg, nicht jedoch der alleinige Lösungsweg,
- das Mobilitätsgeschehen – auch im Stadt-Umland-Verhältnis – so zu gestalten, dass Verkehre in ihrer Gesamtzahl möglichst reduziert werden oder zumindest zukünftig nicht mehr in erheblichem Umfang wachsen (z.B. durch Vernetzung von Mobilitätsangeboten, durch den Ausbau flexibler Bedienungsformen, durch Erstellen von Mitfahrerparkplätzen (Pendlerparkplätzen) an geeigneten Stellen, durch Ausbau und Stärkung von Park-and-Ride-Angeboten, durch Ausbau und Stärkung von Bike-and-Ride-Angeboten),
- dass künftig der öffentliche Personennahverkehr, dort wo sinnvoll, ausgebaut und auch in der Fläche weiter gestärkt wird, insb. um zusätzliche Pendler aus dem kreisangehörigen Raum zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu bewegen,
- dass Eisenbahnstrecken, wo sinnvoll und wirtschaftlich vertretbar, insb. im Umland der entsprechenden Ballungsräume, reaktiviert bzw. ausgebaut werden und auch regionale Schnellbusverbindungen (ggf. mit emissionsreduzierten Fahrzeugen) für den Stadt-Umland-Verkehr auf solchen Relationen, in denen eine effiziente Schienenverbindung nicht existiert und auch nicht mit vertretbarem Aufwand geschaffen werden kann, gefördert werden,
- dass regionale Radschnellverbindungen, insb. für die Stadt-Umland-Verbindungen, auch verstärkt mit Verbindungen in den kreisangehörigen Raum, ausgebaut werden,
- dass auch für typische Kurzstreckenfahrzeuge im „Stop-and-Go-Verkehr“, z.B. Taxen, möglichst zeitnah Lösungen zum Umstieg auf immissionsarme und langfristig möglichst immissionsfreie Fahrzeuge gefunden werden.

Zur Umsetzung der mittel- und langfristigen Ziele sind die bestehenden Finanzierungssäulen auf Bundes- und Landesebene (GVFG, Nachfolge Entflechtungsmittel) zu stärken. Zudem sollte über eine gesonderte, zeitlich begrenzte Finanzierung des Bundes und des Landes NRW für die genannten mittel- und langfristigen Maßnahmen zur Verringerung der NO_x-Immissionen bzw. anderer Immissionen im Verkehrsbereich nachgedacht werden; letztere müssen dann aber auch den kreisangehörigen Raum angemessen mit umfassen.

6. Zur Förderung des Ziels eines schnelleren Umstiegs auf immissionsarme und langfristig möglichst auch immissionsfreie Technologien ist insb. der Einsatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Individualverkehr und im öffentlichen Personennahverkehr technologisch weiter zu entwickeln und ggf. entsprechend finanziell und strukturell zu fördern; dies schließt auch die Rahmenbedingungen für die Infrastrukturen (Ladeinfrastrukturen) mit ein. Dabei müssen auch Einsatzmöglichkeiten im kreisangehörigen Raum – wo sinnvoll – berücksichtigt werden. Dagegen ist eine ausschließliche Fokussierung auf die Elektromobilität abzulehnen. Vielmehr sollten die Ziele der Minderung der NOx-Belastungen oder anderer Immissionsbelastungen grundsätzlich technologieoffen formuliert werden, so dass ein Wettbewerb um die beste technische Lösung eröffnet wird (z.B. verbesserter Hybridantrieb, Brennstoffzellentechnologie, Einsatz synthetischer Kraftstoffe etc.). Das setzt eine wirksame Überprüfung der Ziele (Grenzwerte) durch Messungen unter Realbedingungen im Straßenverkehr voraus.

7. Der Landkreistag NRW spricht sich dafür aus, dass ein angemessener Teil des nun aufgelegten und insgesamt mit 1 Mrd. Euro dotierten Fonds nachhaltige Mobilität auch für die Förderung der Umrüstung vorhandener Busse (zur Minderung der NOx-Immissionen) sowie der Neuanschaffung immissionsarmer Busse (i.d.R. Euro-Norm 6) bzw. auch immissionsfreier Busse (soweit technisch für den Einsatzzweck verwendbar) im ÖPNV verwandt werden kann. Dabei müssen auch Aufgabenträger im kreisangehörigen Raum angemessen mit einbezogen werden. Umrüstungsmaßnahmen und Neubeschaffungsmaßnahmen sollten dabei grundsätzlich gleichermaßen förderfähig sein. Insgesamt muss, gerade im Hinblick auf den jeweils vorgesehenen Einsatzbereich, auf eine möglichst günstige Zweck-Mittel-Relation bei der Wahl der Förderinstrumente geachtet werden; dies gilt insb. bei der Entscheidung über Nachrüstung oder Neuanschaffung. Bei allen diesen Maßnahmen muss festgehalten werden, dass der ÖPNV und insb. der Busverkehr im ÖPNV verstärkt als Teil der Lösung und nicht als Teil des Problems angesehen werden sollte.

8. Der Landkreistag NRW erwartet, dass sich die Automobilindustrie in erheblichem Umfang an den Kosten der kurzfristigen sowie der mittel- und langfristigen Maßnahmen zur Immissionsminderung im Verkehrsbereich beteiligt. Dies kann insbesondere über einen deutlichen finanziellen Beitrag der Automobilindustrie an den entsprechenden Fördertöpfen des Bundes und der Länder erfolgen. Es darf nicht sein, dass die Fehler und Versäumnisse von Seiten der Automobilhersteller im Rahmen von Masterplänen, Infrastrukturinvestitionen oder zusätzlichen Investitionen in den kommunalen ÖPNV durch die Städte, Kreise und Gemeinden ausgeglichen werden müssen.