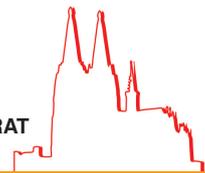




CDU REGIONALRAT
KÖLN



REGIONALRATS- REPORT

Ausgabe 66/April 2018

Entfesselungspakete für mehr Dynamik und Wachstum

NRW soll wieder Spitze werden

Das erste Entfesselungspaket, mit dem der Landtag kurz vor Ostern 13 Landesgesetze und Verordnungen geändert oder ganz aufgehoben hat, sorgte insbesondere bei Handwerksbetrieben, Unternehmensgründern, Selbständigen und Einzelhändlern für Aufatmen. Landesspezifische Erschwernisse für die NRW-Wirtschaft entfallen. Wir wollen endlich wieder vergleichbare Bedingungen mit anderen Bundesländern. Hygieneampel, Ladenöffnung, Vergaberecht, vollelektronische Gewerbeanmeldung, das sind nur einige der Themen, die vor allem die Wirtschaft von Bürokratie entlasten werden.

Längst arbeiten wir schon an weiteren Entfesselungsgesetzen. Im Paket II, das in den nächsten Wochen ins offizielle Beteiligungsverfahren gehen wird, geht es vor allem um mehr Freiheit für die Kommunen und den Regionalrat. Mit dem Kernstück, den Änderungen am Landesentwicklungsplan (LEP), werden wir uns in den nächsten Wochen im Regionalrat und Sie in den Kommunen befassen und unsere Stellungnahmen abgeben. Für weite Teile des ländlichen Raums wird die Änderung der sog. 2.000-Einwohner-Regelung ein echtes Aufatmen bedeuten. Der von Rot-Grün verordnete Stillstand für die Entwicklung kleiner Ort-

schaften wird beendet. Ohnehin erhalten die Kommunen bei der Flächenausweisung mehr Flexibilität und Entscheidungskompetenzen, um bedarfsgerecht neue Wohngebiete und Wirtschaftsflächen ausweisen zu können. Damit setzt die Landesregierung die Forderung der Regionalräte nach einer bedarfsgerechten Flächenentwicklung in geltendes Recht um. Wir wollen gleichwertige Entwicklungschancen für ländliche Regionen und Ballungsräume.

Für die Ausweisung von Windenergiegebieten werden die Flächenvorgaben entfallen. Gleichzeitig müssen wir darauf achten, dass solange es freie Gebäude, Parkplätze, Radwege und Straßen gibt, landwirtschaftliche Flächen nicht für Flächenphotovoltaik fehlgenutzt werden.

Das Entfesselungspaket II wird uns in den Kommunen endlich wieder mehr Freiheit verschaffen, damit sich unsere Städte und Gemeinden bedarfsgerecht und dynamisch entwickeln können. Bringen wir das im Beteiligungsverfahren deutlich zum Ausdruck!

Rainer Deppe MdL, Vorsitzender
des Regionalrates

Liebe Leserinnen,
liebe Leser,



seit dem 27.02. hat kein Thema die deutsche Öffentlichkeit so beschäftigt wie potentielle Dieselfahrverbote. Kaum hatte das Bundesverwaltungsgericht Fahrverbote als Mittel zur Luftreinhaltung als generell zulässig bewertet, schien insbesondere die Phantasie der Deutschen Umwelthilfe kaum noch Grenzen zu kennen. Von einer Blauen Plakete bis hin zu flächendeckenden Dieselfahrverboten war die Rede. Die Debatte wurde in den vergangenen Wochen teilweise so emotional geführt, dass insbesondere die Bürgerinnen und Bürger und betroffenen Dieselfahrer kaum noch beurteilen konnten, wie die Sachlage eigentlich ist.

Unser Umwelt- und Verkehrsexperte Karsten Möring MdB versucht in dieser Ausgabe des Regionalratsreports, das Thema möglichst umfassend zu beleuchten. Des Weiteren werden wir Sie weiter auf dem Laufenden halten, wie es konkret mit der Fortschreibung der Luftreinhaltepläne weitergeht.

Ihr

Stefan Götz
(Fraktionsvorsitzender)

In eigener Sache:

Möchten auch Sie helfen Druck- und Portokosten zu senken und die Umwelt zu schonen? Dann senden Sie uns eine E-Mail an

info@cdu-regionalrat-koeln.de

und erhalten den Regionalratsreport zukünftig schneller und bequemer per E-Mail.

Luftreinhaltung: gezielte Maßnahmen statt pauschaler Fahrverbote

Innerstädtische Fahrverbote sind laut Urteil des Bundesverwaltungsgerichts rechtlich ausnahmsweise möglich. Sie dürfen als letzte Möglichkeit und unter Wahrung der Verhältnismäßigkeit angewandt werden, wenn anders die Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte in der Luft baldmöglichst nicht eingehalten werden können. Die Begründung des Urteils steht noch aus.

Grundlage war ein Rechtsstreit zwischen der Deutschen Umwelthilfe und den Landesregierungen von Baden-Württemberg und NRW. Die CDU/CSU-Fraktion sieht sich durch das Urteil in ihrer Haltung bestätigt, keine blaue Plakette für bundeseinheitliche pauschale Fahrverbote einzuführen. Vielmehr können die Kommunen selbst entscheiden, ob sie an bestimmten Stellen Fahrverbote zur Verbesserung der Luftqualität verhängen oder nicht.

Dass es keine pauschalen Fahrverbote gibt, bezeichnet Kölns CDU-MdB Karsten Möring als „gute Entscheidung“ und macht darauf aufmerksam, dass die Stickoxidwerte trotz der Verkehrszunahme seit dem Jahr 2000 bereits um 60 Prozent gesunken seien. Wurden 2016 noch in 90 Städten die Grenzwerte überschritten, waren es 2017 nur noch 70.

MdB Möring spricht sich dafür aus, die bereits ergriffenen Maßnahmen zur Luftreinhaltung fortzuführen: „Unser Ziel bleibt es, die innerstädtische Luftqualität weiter zu verbessern und die EU-Grenzwerte in den Städten einzuhalten. Mit dem Sofortprogramm „Saubere Luft 2017-2020“ haben Bund, Länder und Kommunen hierzu ein Maßnahmenbündel geschnürt, um die europäischen Grenzwerte einhalten zu können – und das ohne Fahrverbote für Dieselfahrzeuge. Hinzu kommen zahlreiche weitere Maßnahmen, die in den Koalitionsvertrag mit der SPD aufgenommen wurden.“

Nicht zuletzt müssen auch die Hersteller von Dieselfahrzeugen in die Verantwortung genommen werden.

Der Umwelt- und Verkehrsexperte Möring befürwortet technische Nachrüstungen, wenn sie verhältnismäßig und wirksam sind. Denn: „Die Dieselfahrer in Köln, Bonn, Leverkusen oder Aachen dürfen keinesfalls die Leidtragenden in dieser Sache sein!“

Das ist die Sachlage

Das EU-Recht gibt zur Begrenzung einer Langzeitexposition für jegliche Personen in der Außenluft einen Grenzwert von 40 µg/m³ Luft als Jahresmittelwert vor. Außerdem gilt als Grenzwert für eine Kurzzeitexposition ein Stundenmaximalwert von 200 µg/m³, der an höchstens 18 Tagen erreicht werden darf. Die Messmethoden sind von der EU detailliert vorgegeben. Ihre Einhaltung ist rechtlich zwingend und wird gerichtlich von der Deutschen Umwelthilfe eingefordert. Der Jahresmittelwert wird in Aachen, Köln und Leverkusen an je einer Station um bis zu 15% und in Köln am Clevischen Ring um gut 50% überschritten.

Daneben gilt in Deutschland ein Arbeitsplatzgrenzwert für Industriearbeitsplätze von 950 µg/m³ für gesunde Arbeitende an acht Stunden täglich und für maximal 40 Stunden in der Woche. Für reine Büroarbeitsplätze sind es 60 µg/m³ als Wochenmittelwert.

Was nicht geschehen muss

Keine Frage, die gesetzlichen Grenzwerte müssen eingehalten werden. Und dafür müssen geeignete Maßnahmen ergriffen werden. Aber sie müssen verhältnismäßig sein. Dazu gehört auch, dass der Tausch von Diesel zu Benzinern keine Lösung ist. Denn die deutlich höheren Emissionen von klimaschädlichem CO₂ werden uns mehr zu schaffen machen als die NO_x-Emissionen der dieseltreibenden Fahrzeuge. Wer heute schreit, der Diesel ist dreckig und muss weg, wird morgen schreien, die Autos stoßen zu viel CO₂ aus. Sie müssen weg.



Luftreinhaltung: gezielte Maßnahmen statt pauschaler Fahrverbote

Auch der Ersatz durch Elektroautos kann nur punktuell zur Lösung beitragen, nämlich in den am meisten belasteten Städten. Aktuell werden noch 64% des Stroms in Deutschland konventionell erzeugt. Jeder Mehrverbrauch an Strom erhöht deshalb sofort die klimaschädlichen CO₂-Emissionen bei seiner Erzeugung.

Auch eine blaue Plakette ist kein wirksames Mittel. Sie könnte Grundlage für großflächige Fahrverbote sein. Das lehnt die Bundesregierung zu Recht als unverhältnismäßig ab. Außerdem wäre die Grenzziehung willkürlich, denn es gibt keinen quantitativen Zusammenhang zwischen der Einhaltung der Grenzwerte an den Hotspots und den Emissionswerten bestimmter Dieselfahrzeuge. Außerdem würden zwingende Ausnahmen für Handwerker, lokale Lieferfahrzeuge, mobilitätseingeschränkte Personen, dieselbetriebene Baumaschinen, Anlieger etc. nur einen noch höheren Druck auf die restliche Fahrzeugflotte bewirken.

Technische Lösungen - was sinnvoll ist und was nicht

Mit einer Softwarenachrüstung wollen die Autokonzerne die NO_x-Emission reduzieren. Das gelingt in einem noch nicht abschätzbaren Umfang, wenn die Abschaltautomatik für die Abgasreinigung weniger häufig eingesetzt wird. Die nach EU-Recht zulässige Abschaltung wurde von den Unternehmen mit der Begründung „notwendiger Schutz des Motors“ eingesetzt. Die Richtigkeit dieser Begründung unterstellt, kann der Einsatz der Abschaltautomatik deshalb nur in begrenztem Umfang erfolgen. Bis Ende des Jahres sollen fünf Millionen Fahrzeuge nachgerüstet sein. Eine Nachrüstung mit AdBlue-Systemen (Harnstoff) ist technisch teilweise möglich, wegen der Kosten ökonomisch nicht immer sinnvoll. Vor allem ist die Frage, wer die Entwicklungs- und Einbaukosten dafür trägt. Die Autoindustrie weigert sich mit dem zutreffenden Hinweis, dass ihre Fahrzeuge (Ausnahme wahrscheinlich VW) den

von der EU vorgeschriebenen Zulassungsbedingungen entsprochen haben. Unterstellt, solche Systeme seien vorhanden, stellt sich die Frage, ob die Kapazitäten der Vertragswerkstätten ausreichen, innerhalb vertretbarer Zeit solche Nachrüstungen in großem Umfang vorzunehmen. Entwicklung und Einbau sind jedenfalls kurzfristig nicht möglich.

Warum Panik unangebracht ist

Mit vereinten Kräften wird von allen Anti-Auto-Aktivistinnen beschworen, wieviel vorzeitige Todesfälle auf das Konto von NO_x gehen, angeblich zwischen 6.000 und 10.000 im Jahr. Um es klar zu sagen: es gibt keine Todesfälle wegen NO_x. Bei den Zahlen handelt es sich um statistische Abschätzungen des Anteils, den NO_x zusammen mit anderen Faktoren am Tod eines Menschen haben soll.

2016 starben in Deutschland 911.000 Menschen. 0,007% bis 0,01% davon wären demnach vorzeitig wegen NO_x gestorben. Vorzeitig kann schon bedeuten, einen Tag früher als ohne NO_x-Einfluss. Schauen wir vergleichsweise einmal einige andere Alltagsrisiken an. Todesfälle durch Rauchen: ca. 120.000 (Dt. Krebsgesellschaft), Todesfälle durch Alkohol auch in Kombination mit Tabak: ca. 74.000 (Hauptstelle f. Suchtfragen), Stürze: 12.900 (destatis), Suizide: 10.100 (destatis). Und dennoch ist die Lebenserwartung der Deutschen in der Periode 2014-16 um zwei Monate länger geworden gegenüber 2013-15 (stat. Bundesamt lt. FAZ . 26.3.18).

Was jetzt geschehen muss

Seit 1990 sind die NO_x-Werte um 59% zurückgegangen, weitgehend eine Folge technischer Verbesserungen an den Fahrzeugen. Die weitere Modernisierung der Fahrzeugflotte ist auch jetzt das effektivste Mittel zur Verringerung der Schadstoffe. Allerdings dauert das länger.



Luftreinhaltung: gezielte Maßnahmen statt pauschaler Fahrverbote

Deshalb brauchen wir gezielte Maßnahmen, und zwar genau dort, wo die Grenzwertüberschreitungen festgestellt wurden. Dafür gibt es drei Ansätze: Reduzierung des Verkehrs im belasteten Gebiet, Umrüstung von Fahrzeugen auf alternative Antriebe, die hauptsächlich in belasteten Gebieten unterwegs sind und intelligente Verkehrsführung durch Digitalisierung.

Dafür hat die Bundesregierung ein Bündel von Maßnahmen geschnürt und mit öffentlichen Fördermitteln im Programm „Saubere Luft 2017 – 2020“ unterlegt. Dazu gehören beispielsweise Nachrüstungen von Dieseln mit Abgascleaner, Beschaffung von Elektrobusen, Zuschüsse für E-Taxis und gewerblich genutzte E-Transporter, Umrüstung von Müllfahrzeugen, Förderung des Radverkehrs, Elektrifizierung von Bahnstrecken, Förderung von Verkehrsrechnern zur Digitalisierung der Verkehrslenkung, Reduzierung von Parksuchen zur Nachweissysteme für Parkplätze und vieles mehr. Daneben fördert der Bund weiterhin die Entwicklung alternativer Antriebe wie die Brennstoffzellentechnologie.

Perspektivisch wichtiger ist aber der Klimaschutz und die dafür notwendige CO₂-Reduzierung. Für Fahrzeugflotten will die EU den CO₂-Ausstoß bis 2025 um 15% und bis 2030 um 30% gegenüber dem durchschnittlichen

Fahrzeugflottenwert von 2021 senken. Das wird für die deutsche Autoindustrie ohne Diesel kaum zu schaffen sein. Denn bekanntlich hat ein Dieselmotor eine deutlich bessere CO₂-Bilanz als ein Benziner. Das gilt übrigens auch für gasbetriebene Fahrzeuge. Allein deshalb brauchen wir Dieselmotoren noch für viele Jahre. Wir müssen allerdings dafür sorgen, dass in den belasteten Gebieten in unseren Städten ihr Anteil möglichst reduziert wird.



Karsten Möring
Karsten Möring MdB,

Verkehrspolitischer Sprecher der
CDU-Fraktion im Regionalrat Köln



Termine

13. April 2018

Verkehrskommission

4. Mai 2018

**Kommission für Regionalplanung und
Strukturfragen**

12. Mai 2018

Braunkohlenausschuss

8. Juni

Fraktionssitzung

22. Juni

Regionalratssitzung

IMPRESSUM

Vorsitzender:

Stefan Götz (verantwortlich)

Stadt Köln

1. Stellv. Vorsitzende:

Brigitte Donie

Rhein-Sieg-Kreis

2. Stellv. Vorsitzender:

Franz-Michael-Jansen

Kreis Heinsberg

Vorsitzender des Regionalrats:

Rainer Deppe MdL

Rheinisch-Bergischer Kreis

Beisitzer:

Paul Hebbel

Stadt Leverkusen

(Vorsitzender der

Verkehrskommission)

Fraktionsgeschäftsstelle:

Sebastian Knauff

Fraktionsgeschäftsführer

Zeughausstraße 2-10

50667 Köln

Tel: 02 21 / 139 54 46

Fax: 02 21 / 139 54 51

E-Mail:

info@cdu-regionalrat-koeln.de

Internet:

www.cdu-regionalrat-koeln.de