

Vorlage	2
zu Drs. 1632, 3253	

Vorlage	3
zu Drs.	1843

Änderungsvorschlag

Hannover, den 17. September 2020

Fraktion der SPD

Fraktion der CDU

Luftqualität verbessern, Fahrverbote verhindern, alternative Antriebe fördern

Antrag Bündnis90/Die Grünen - Drs. 18/1632

Antrag der FDP - Drs. 18/1843

Antrag der FDP – Drs. 18/3253

Der Landtag wolle den Antrag in folgender Fassung beschließen:

Entschließung

Als Flächenland weist Niedersachsen eine hohe Zahl von Pendlerinnen und Pendlern auf, die auf moderne Verkehrswege und einen verlässlichen Zugang in die städtischen Zentren angewiesen sind. Gleiches gilt für die Fahrzeuge kleiner und mittlerer Unternehmen aus Mittelstand, Logistik und Handwerk.

Im Mobilitätsland Niedersachsen sind zudem rund 250.000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Automobilitätswirtschaft (inkl. Zuliefern) beschäftigt. Diese Arbeitsplätze gilt es auf Dauer zu sichern und gleichzeitig dem Verbraucherschutz einen höheren Stellenwert einzuräumen.

Die Debatten um Fahrverbote haben dazu geführt, dass Dieselfahrzeuge trotz ihrer klimawirksamen Vorteile gegenüber Benzinern an Wert verloren haben. Daneben sind in allen niedersächsischen Städten durch die ergriffenen kommunalen Maßnahmen die Luftschatstoffbelastungen sukzessiv gesunken. Die Belastungen können weiter gesenkt werden, indem der Verkehr durch „grüne Wellen“ verflüssigt, die Verkehrsströme durch Verkehrslenkung verteilt, oder die Geschwindigkeit so gesteuert wird, dass PKW mit Verbrennungsmotor im verbrauchsgünstigsten Betriebspunkt durch die Stadt fahren. Mit digitalen Lenkungsinstrumenten und gutem Verkehrsmanagement können lokale Spitzenbelastungen abgefangen werden.

Bei der Überprüfung der Kriterien für etwaige Fahrverbote und zur verbesserten Luftqualität ist eine Hilfestellung des Landes im Rahmen der Förderung nach dem Niedersächsischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (NGVFG) unter Berücksichtigung entsprechender Angebote des Bundes sinnvoll, um die Kommunen auch weiter zu unterstützen und Fahrverbote zu vermeiden. Eine besondere Rolle wird hierbei in den nächsten Jahren die Umsetzung des Nationalen Luftreinhalteprogramms der Bundesregierung spielen, deren Hauptziel ein deutlicher Rückgang von Feinstaub und seinen Vorläufersubstanzen wie Ammoniak bis zum Jahr 2030 vorsieht.

Auch Maßnahmen zur Digitalisierung von Verkehrssystemen und zur Elektrifizierung des städtischen Verkehrs wie im Rahmen des vom Bund eingesetzten „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-

2020“ oder die im „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ dargestellten Maßnahmen zur Hardware-Nachrüstung von kommunalen Fahrzeugen und von Liefer- und Handwerkerfahrzeugen, sind effektive Instrumente zur Verbesserung der Luftqualität in unseren Städten.

Die letzten aktuellen Messergebnisse des Staatlichen Gewerbeaussichtsamtes Hildesheim zur Belastung der Luft in Niedersachsens Städten mit Stickstoffdioxid aus Februar dieses Jahres haben gezeigt, dass nur noch für zwei Straßen - der Friedrich-Ebert-Straße in Hannover ($43 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und dem Neuen Graben in Osnabrück ($44 \mu\text{g}/\text{m}^3$) - an fahrbahnnahen Messeinrichtungen Konzentrationen von mehr als 40 Mikrogramm NO_2 pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel festgestellt wurden. Im Jahr 2015 war dies noch für insgesamt sieben Straßen in Osnabrück, Oldenburg und Hannover der Fall. Von zentraler Bedeutung wird künftig auch die Weiterentwicklung der Luftschatzstoffmessungen sein, die darauf abzielt neben ergänzenden Modellrechnungen auch Passivsammler an der Baufluchlinie zur Ermittlung der NO_2 -Jahresbelastung innerhalb eines Straßenabschnitts aufzustellen. Auch mithilfe eines ausführlichen Diskussionsprozesses auf europäischer Ebene können so Gesundheits-, Klimaschutz- und Industriepolitik in ein vernünftiges Gleichgewicht gebracht werden.

Auch die Automobilindustrie verfolgt bei der weiteren Emissionsreduzierung eine Fächerstrategie, bei der die unterschiedlichen Antriebskonzepte parallel weiterentwickelt werden. Das langfristige Ziel lautet dabei „weg von fossilen Kraftstoffen“. Dazu optimiert beispielsweise die Volkswagen AG die Benzin- und Dieselmotoren, treibt die Elektrifizierung voran und stellt bis 2025 mehr als 50 eigene Elektromodelle in Aussicht. Auch dies ist anzuerkennen und wird die Luftreinhaltung in unseren Städten maßgeblich vorantreiben.

Um zukünftig die Grenzwerte einzuhalten und die Luftqualität für unsere Bürgerinnen und Bürger dauerhaft zu verbessern, bittet der Landtag die Landesregierung,

1. sich weiterhin dafür einzusetzen, dass die Automobilhersteller ihrer Verantwortung zur Umrüstung von SCR-Katalysatoren bei älteren Dieselfahrzeugen zur Reduzierung der Stickoxidemissionen gerecht werden und das Kraftfahrtbundesamt noch ausstehende Genehmigungen für Hardwarenachrüstungen für ältere Diesel schnellstmöglich erteilt,
2. die zügige Überarbeitung der Regelungen zur Luftqualitätsmessung auf EU-Ebene im Bundesrat weiter zu begleiten und die jüngsten Beschlüsse zur weiteren Reduzierung der zulässigen Grenzwerte auf ihre technische und wirtschaftliche Realisierbarkeit sowie gesundheits-, umwelt- und klimapolitische Notwendigkeit hin zu überprüfen, um Fahrverbote in Niedersachsen und Deutschland zu verhindern,
3. Kommunen bzw. Landkreise bei der stärkeren Nutzung von Verkehrsmanagementmaßnahmen dahingehend zu unterstützen, dass die Einführung geeigneter digitaler Instrumente gefördert wird. Beispielsweise beim Baustellenmanagement, bei Park-Leitsystemen und bei innerstädtischen Verkehrsleitsystemen. Dabei sind Förderkonflikte mit bereits eingeleiteten Maßnahmen des Bundes zu vermeiden,
4. zu prüfen, welchen ergänzenden Beitrag synthetischer Kraftstoff (Gas-to-Liquid (GtL) bzw. Power-to-Liquid (PtL)) und andere Treibstoffe technologieoffen für alternative emissionsarme

bis -freie Antriebssysteme leisten können und bei der nächsten Novelle der Verordnung über die Beschaffenheit und die Auszeichnung der Qualitäten von Kraft- und Brennstoffen - 10.

BlmSchV - sich dafür einzusetzen dass die europäische Kraftstoffnorm EN 15940 in die Verordnung aufgenommen wird, damit GtL (Gas-to-Liquids) in Deutschland auch von Privatkunden genutzt werden kann, soweit dies technisch möglich ist,

5. die bestehenden Bundesförderprogramme im Bereich der Elektromobilität weiterhin durch Aktivitäten des Landes unterstützend zu flankieren und zu prüfen, mit welchen Maßnahmen die Rahmenbedingungen auf Bundes- und Landesebene weiter verbessert werden können, bspw. hinsichtlich der Nachrüstung von Ladesäulen mit geeichten Gleichstromzählern und einheitlichen Bezahlsystemen, sodass z. B. durch die Gestaltung eines attraktiveren Marktumfeldes zusätzliche Elektroladesäulen installiert werden können,
6. die Busförderung und die Umstellung der Flotten auf emissionsarme, treibhausgasarme und letztlich treibhausgasfreie Antriebssysteme sowie die Förderungen des Öffentlichen Personennahverkehrs aus Landesmitteln weiter fortzusetzen und durch Kombination mit EU- und Bundesmitteln aufzustocken. Hierbei sind insbesondere auch Fördermittel für Infrastrukturmaßnahmen für den schienengebundenen Nahverkehr nach dem neuen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) einzubeziehen,
7. weiterhin mit geeigneten Maßnahmen die CO₂-armen Verkehrsträger zu stärken sowie mit neuen Ansätzen, beispielsweise Vorhaben der nachhaltigen City-Logistik oder auch die Einbeziehung von Güterverkehrszentren, zur Reduzierung von CO₂-Emissionen beizutragen. Diese sollen durch flankierende klimaschonende Mobilitäts- und Logistikkonzepte unterstützt werden,
8. im Rahmen der jährlichen ÖPNV-Landesförderprogramme die Schaffung zusätzlicher Park & Ride- und Bike & Ride - Stationen, die nach Möglichkeit mit einem ausreichenden Angebot an Elektroladesäulen ausgestattet sind, zu unterstützen. Insbesondere in ländlichen Räumen wird durch eine bessere Anbindung der Bahnhöfe an den ÖPNV und Radverkehr der Umstieg vom Individualverkehr auf den Nahverkehr auch für Pendlerinnen und Pendler attraktiver gestaltet.

Sich darüber hinaus auf Bundesebene dafür einzusetzen, dass

9. das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020“ fortgeführt und dabei auf die Regionen im ländlichen Raum in Niedersachsen erweitert wird,
10. die Bundesregierung alle deutschen und ausländischen Hersteller und Importeure dazu bewegt, eine Entlastung aller Eigentümer bzgl. der anfallenden Kosten für eine Hardwarenachrüstung anzubieten, wie es bereits einige deutsche Autohersteller offerieren,
11. die Bundesregierung ein einheitliches und kundenfreundliches europaweites Bezahlsystem für das Laden von Elektroautos auf EU-Ebene vorantreibt und redundante Ladeinfrastrukturen somit vermieden und mehr potenzielle Elektromobilitätkunden gewonnen werden können,

12. zur weiteren Senkung von Stickoxid- und Treibhausgasemissionen zeitlich befristete ggf. nach Fahrzeugklassen und Umweltwirkung gestaffelte Kaufimpuls-Prämien für Neufahrzeuge und junge Gebrauchte (bis 1 Jahr) mit der umweltfreundlichen Abgasnorm EU 6d temp oder Elektroantrieben eingeführt werden,
13. die durch die Novellierung des GVFG eröffneten zusätzlichen Fördermöglichkeiten vom Bund im Rahmen der noch zu erstellenden Förderbestimmungen z.B. durch ein alternatives Bewerungsverfahren und die Bündelung von kleineren Vorhaben so umgesetzt werden, dass davon in der Zuwendungspraxis auch Projekte im Flächenland Niedersachsen stärker profitieren können.

Begründung

Im Zuge der Berichterstattung zu Abgasmanipulationen wuchs der öffentliche Wunsch nach Einhaltung von Grenzwerten und Implementierung funktionierender Luftreinhaltepläne. Zahlreiche Urteile und Entscheidungen haben dafür gesorgt, dass Fahrverbote von einem abstrakten Risiko zu einer spürbaren Belastung für Handwerk, Handel und Pendlerinnen und Pendler geworden sind. Die angelaufenen Hardwarenachrüstungen zur Vermeidung von Fahrverboten erfassen noch nicht alle Typen von Dieselmotoren. Das Bundesverkehrsministerium hat die Rahmenbedingungen für die Genehmigung technischer Hardwarenachrüstungen definiert und dem Kraftfahrtbundesamt damit den notwendigen rechtlichen Rahmen vorgezeichnet. Daher ist es notwendig, dass sich das Land gemeinsam mit dem Bund und den anderen Ländern dafür einsetzt, dass nunmehr schnellstmöglich Anstrengungen für eine effiziente technische Nachrüstung aller betroffenen älteren Dieselfahrzeuge erfolgt.

Die Verbesserung der Luftreinhaltung in Städten ist ein wichtiges umwelt- und gesundheitspolitisches Ziel. Kommunale Luftreinhaltepläne leisten einen wichtigen Beitrag dazu, die Luftqualität zu verbessern und Gesundheitsrisiken von Passanten sowie Anwohnern besonders verkehrsträchtiger Straßen zu reduzieren. Kommunen steht dabei ein breites Bündel an Maßnahmen zur Verfügung.

In Anerkennung bereits erfolgter Maßnahmen zur Verbesserung der Luftreinheit können weitergehende Vorschläge unter Berücksichtigung neuer digitaler Instrumente der Verkehrslenkung entwickelt und Landkreise bzw. Kommunen bei Bedarf entsprechend gefördert werden. Es ist dabei darauf zu achten, dass Förderkonflikte mit bereits auf den Weg gebrachten Initiativen des Bundes vermieden werden.

Hierzu zählt beispielsweise ein besseres innerstädtisches Baustellenmanagement zur Vermeidung von Umgehungsverkehren. Mit der Einführung digitaler Instrumente in der Verkehrslenkung, beispielsweise durch moderne Parkleitsysteme unter dem Stichwort Smart Parking, können positive Effekte für die Luftreinhaltung bewirkt werden.

Einsparpotenziale gibt es auch im Bereich des Nahverkehrs, insbesondere bei den Busflotten. Hier sollte sowohl eine stärkere Ausrichtung auf die Anschaffung emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge als auch auf geeignete Maßnahmen zur Fahrzeugnachrüstung erwogen werden.

Das noch bruchstückhafte Netz von Elektroladestationen und die fehlende Interoperabilität zwischen zahlreichen Bezahl- und Zugangssystemen wirken sich als bedeutendes Hindernis auf den

Ausbau der E-Mobilität aus. Gleichzeitig ist das Investitionsrisiko für die Installation von Elektroladestationen vergleichsweise hoch, so lange eine auskömmliche Auslastung nicht sichergestellt ist.

Lückenhafte Nahverkehrsangebote insbesondere im ländlichen Raum wirken weiterhin als schwer überwindbares Hindernis für den Umstieg von Berufspendlern auf den Nahverkehr. Pendler bleiben daher auf das eigene Auto angewiesen. Zusätzliche Park & Ride- sowie Bike & Ride-Angebote können helfen, die Zahl der täglich in Innenstädte einfahrenden Fahrzeuge zu verringern und damit langwierige Parkplatzsuchverkehre zu reduzieren.

Viele Unternehmen aus Mittelstand und Handwerk sind nicht in der Lage, ihren Fuhrpark regelmäßig an neue Abgasnormen anzupassen. Die starken Wertverluste im Zuge der durch die Abgasmanipulationen ausgelösten Debatte beschädigen das Betriebsvermögen zahlreicher Mittelständler und gefährden daher mittelbar Arbeits- und Ausbildungsplätze in Niedersachsen. Da sie im Kundenverkehr auf die Anfahrt zu ihren Kunden angewiesen sind, erweist sich die Modernisierung des Fuhrparks als weitgehend alternativlos, sofern in Luftreinhalteplänen keine Ausnahmetatbestände verankert sind.

Der Aus- und Neubau des öffentlichen Nahverkehrs ist eine wichtige Voraussetzung für das Gelingen der Verkehrswende. Um dringende Investitionen anzukurbeln, hatte die Bundesregierung Anfang 2020 ein Milliardenpaket beschlossen, welches einen wichtigen Beitrag zu mehr Klimaschutz, Luftreinhaltung und Lebensqualität in den Städten bieten soll. Auf Grundlage der Beschlüsse zum Klimaschutzprogramm werden die Bundesfinanzhilfen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) auf bis zu eine Milliarde Euro ab 2021 aufgestockt. Infolge der geänderten Förderungstatbestände soll auch Niedersachsen diese Mittel für eigene Projekte einwerben. Für das Flächenland Niedersachsen ist es von großer Bedeutung, dass die vom Bund vorgegebenen Förderbestimmungen im Rahmen des GVFG so ausgestaltet werden, dass nicht nur Vorhaben in Ballungsgebieten gefördert werden, sondern insbesondere auch Vorhaben im ländlichen Raum von den Mitteln profitieren können. Dies wäre beispielsweise durch eine Anpassung des vom Bund vorgegebenen bisherigen Bewertungsverfahrens der Standardisierten Bewertung sowie weitgehenden Möglichkeiten zur landesweiten Bündelung von Fördervorhaben möglich.

Darüber hinaus schafft das Land Niedersachsen durch seine eigenen Förderprogramme gute Bedingungen zur Stärkung des Logistiksektors. Als Vorbild wurde im Jahr 2016 das Förderprogramm „Stärkung CO2-armer Verkehrsträger“ ins Leben gerufen, das einen Beitrag für eine nachhaltige Logistik leistet. Mit diesem Programm werden Maßnahmen zur Unterstützung von klimaschonenden Logistiklösungen, Güterverkehrszentren und Binnenhäfen zur Weiterentwicklung der Netze für intermodale Knoten des Landes gefördert. Hierzu gehört auch die Möglichkeit einer Förderung von sog. „Kümmerer“ als zentraler Ansprechpartner für Unternehmen, deren Ziel eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist. Das Programm wird bisher mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) finanziert.

Aufgrund der Tatsache, dass derzeit noch rund 22 Millionen Fahrzeuge mit der Abgasnorm EU 4 und schlechter in Deutschland unterwegs sind, ist die Einführung einer zeitlich befristeten Kaufimpulsprämie, auch als Konjunkturimpuls während der Corona-Krise für die niedersächsische Leitindustrie ein geeignetes Instrument um die Luftqualitätsziele, vor allem in den Städten in den nächsten Jahren

zu erreichen. Es ist wissenschaftlich erwiesen, dass die steigende Anzahl von besonders schadstoffarmen Euro 6-Fahrzeugen die Luftqualität nachhaltig verbessern wird. So errechnet eine aktuelle Studie des Aachener Forschungsinstituts AVSIO in Zusammenarbeit mit der TU Graz und dem Heidelberger Umweltinstitut Ifeu, dass mit der normalen Marktdurchdringung von Euro 6 die Anzahl der Grenzwertüberschreitungen an den Messstellen innerhalb der kommenden 5 Jahre halbiert werden würde.