

## Unterrichtung der Landesregierung

### „Luftqualität in unseren Städten verbessern, Fahrverbote vermeiden – Maßnahmen der Landesregierung für eine nachhaltige Mobilitätswende“ Rede Bodo Middeldorf am 21. März 2018

Sehr geehrter Herr Präsident,  
liebe Kolleginnen und Kollegen,

seit 7 Jahren liegt das Thema auf dem Tisch dieses Hauses und seit 7 Jahren ist dies das erste Mal dass sich eine Landesregierung so umfassend und nachdrücklich mit Lösungsansätzen beschäftigt. Die FDP-Fraktion dankt Ihnen, Herr Ministerpräsident, hierfür ausdrücklich.

Sie haben in Ihrer Unterrichtung dankenswerterweise auch klargestellt, welche weitreichende wirtschafts-, aber auch gesellschaftspolitische Bedeutung das Thema hat. Wenn Pendler nicht mehr zur Arbeit kommen, wenn Handwerksbetriebe ihre Kunden nicht mehr aufsuchen können, wenn Paketzusteller ihre Adressaten nicht mehr erreichen, wenn die Müllabfuhr stillstehen müsste, dann wäre ein Lebensnerv unseres Landes getroffen. Und darum kann man es gar nicht oft genug wiederholen: Die FDP-Fraktion und die NRW-Koalition sprechen sich eindeutig dafür aus, Fahrverbote unter allen Umständen zu vermeiden.

Die Koalitionsfraktionen haben bereits im vergangenen Jahr hierzu eine parlamentarische Initiative ergriffen, der die Landesregierung ohne Verzögerung gefolgt ist. Im Gegensatz zur Vorgängerregierung ist es nicht bei Lippenbekenntnissen geblieben. Der Ministerpräsident hat in seinen Ausführungen deutlich gemacht, dass alle beteiligten Ressorts mit Hochdruck an konkreten Maßnahmen arbeiten. Das ist der richtige Weg.

Die Anforderungen, die sich nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes an alle Beteiligten richten, sind zweifellos gewachsen. Das Urteil heißt eines aber auch: Es gibt keinen Automatismus, der zu Fahrverboten führen muss. Fahrverbote für Kraftfahrzeuge sind zwar nach geltendem Recht möglich, sie müssen auch geprüft werden, ihre Verhängung ist aber vom Gericht klar an den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geknüpft worden.

Da Fahrverbote einen massiven Eingriff in die Eigentumsrechte von Fahrzeughaltern bedeuten, müssen alle anderen Mittel, die den gleichen Zweck erfüllen oder sogar wirkungsvoller sind, systematisch ausgeschöpft werden. Mit anderen Worten: Fahrverbote können immer nur eine ultima ratio staatlichen Handelns darstellen. Der Ministerpräsident hat auch dies klar benannt und auch für diese klare Positionierung danken wir Ihnen, Herr Laschet.

Die NRW-Koalition und die Landesregierung sind damit nach jahrelangem Abwarten auf bestem Wege, das Heft des Handelns wieder in die Hand zu nehmen. Es muss unser Anspruch sein, die Regeln unseres gesellschaftlichen Miteinanders wieder politisch zu gestalten und nicht auf die Gerichte abzuwälzen.

Insbesondere dürfen wir uns auch nicht durch dubiose Institutionen wie die Deutsche Umwelthilfe in unserem staatlichen Handeln treiben lassen. Es handelt sich nämlich bei weitem nicht um einen altruistischen Verein, wie sein Name suggeriert. Die Deutsche

Umwelthilfe ist ein kommerzieller Abmahnverein mit unklaren Trägerstrukturen und offensichtlichen geschäftlichen Interessen.

Was dieser Verein in den letzten Wochen an Forderungen erhoben hat, hat nichts mehr mit dem Streben nach sauberer Luft zu tun; es ist der systematische Versuch, den Individualverkehr in unseren Innenstädten zum Erliegen zu bringen. Fahrverbote sind für die Deutsche Umwelthilfe zum Selbstzweck geworden. Und deshalb will ich für die FDP-Fraktion unmissverständlich sagen: Wir werden die Verbraucherinnen und Verbraucher in diesem Land vor dem blindwütigen Aktionismus der Deutschen Umwelthilfe schützen.

Für uns besteht kein Widerspruch zwischen dem Erhalt individueller Mobilität und der Sicherung der Luftreinhaltung. Auch wenn uns die teilweise weit auseinander klaffenden Aussagen verschiedener Mediziner und Wissenschaftler über die Gesundheitsgefährdung bei unterschiedlichen Grenzwerten nachdenklich stimmt: Selbstverständlich haben auch die Menschen, die an belasteten Straßen wohnen, einen Anspruch auf bestmöglichen Schutz. Und diesen Schutz werden wir erreichen, auch ohne Fahrverbote.

Die Koalition und die Landesregierung wollen und werden alle anderen Instrumente ausschöpfen, das hat der Ministerpräsident bereits deutlich gemacht. Ich will an dieser Stelle nur die wichtigsten Ansatzpunkte nennen: Der gezielte Ausbau der Elektromobilität samt Infrastruktur, die Unterstützung alternativer Antriebe, die Nachrüstung und Umstellung von ÖPNV-Busflotten, der Ausbau von Radwegen und die Förderung von Projekten im Rahmen des Programms „Emissionsarme Innenstädte“.

Was uns nicht hilft, sind unausgelegene Schnellschüsse wie der Vorschlag eines kostenlosen ÖPNV. Nicht nur die Finanzierungsfrage ist hierbei völlig ungeklärt. Es ist vor allem keine Lösung für die drängenden Probleme zur Bewältigung der Grenzwertproblematik. Die Kapazitäten sind in den Hauptverkehrszeiten bereits heute erschöpft. Außerdem läuft das Angebot ins Leere: Für eine dauerhafte Nutzungsentscheidung sind ganz andere Faktoren verantwortlich.

Die Lösung ist auch hier eine Steigerung der Attraktivität. Vor allem müssen die Kapazitäten nachfragegerecht ausgebaut, Frequenzen erhöht und die Zuverlässigkeit verbessert werden. Und wir brauchen endlich E-Ticketsysteme, die die Nutzungshürden senken. Daran arbeitet die Landesregierung an der Seite der Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen ebenfalls.

Langfristig steht die NRW-Koalition zugleich für eine Weichenstellung zugunsten einer nachhaltigen, in die Zukunft gerichteten Verkehrspolitik. Ideologische Fragen gehören für uns schon heute der Vergangenheit an; längst führen wir keine Debatte mehr über die Bevorzugung oder Benachteiligung unterschiedlicher Verkehrsträger. Und künftig wollen wir innovative Mobilitätsangebote auf der Basis neuer Technologien ermöglichen.

Fortschritte in der Digitalisierung, der Informationstechnik, der Vernetzung verschiedener Verkehrsträger und dem autonomen Fahren führen zu neuen Formen der Mobilität, die wir systematisch erschließen werden. Sie bieten die Chance, die bestehende Infrastruktur besser zu nutzen und Verkehrsströme gleichmäßiger als bisher zu verteilen. Der ÖPNV kann in Verbindung mit Pooling-Ansätzen und Sharing-Angeboten seine Attraktivität deutlich steigern und damit echte Umstiegsargumente liefern.

Die FDP hat sich in der Auseinandersetzung um wirksame Maßnahmen zur Verringerung insbesondere der Stickstoffdioxid-Belastung immer auch für einen eigenen Beitrag der Automobilindustrie ausgesprochen. Dazu stehen wir weiterhin. Wir sehen in der sogenannten Hardware-Nachrüstung ein technisch geeignetes Mittel, um den Ausstoß nennenswert zu reduzieren. Und wir erwarten von den Herstellern, dass sie ihrer Verantwortung gegenüber ihren Kunden gerecht werden.

Wir brauchen hierfür aber keine Nachhilfe von einer Partei, die die Autofahrer seit Jahren mit ihrer autofeindlichen Politik geradezu schikaniert. Dass die Grünen mit ihrem Antrag jetzt so tun, als seien sie der Schutzpatron der Autofahrer, ist wohlfeil. Es sind doch gerade Vereine wie die Deutsche Umwelthilfe, die Teil der grünen Ideenwelt sind. Und mit ihrer Forderung nach Einführung einer blauen Plakette würden mit einem Schlag Millionen von Autofahrern faktisch enteignet.

Wir lehnen den Grünen-Antrag aber vor allem ab, weil er mit der heutigen Unterrichtung durch die Landesregierung bereits schlichtweg gegenstandslos geworden ist. Gerade der Forderung zur Berichterstattung über die Maßnahmen zur Luftreinhaltung und zur Unterstützung der Kommunen kommen die damit befassten Ressorts regelmäßig nach. Und dass stadtbezogene Maßnahmen mit den Kommunen zusammen entwickelt und umgesetzt werden müssen, versteht sich von selbst.

Aktuell arbeiten die Bezirksregierungen und die betroffenen Städte intensiv an einer Weiterentwicklung der jeweiligen Luftreinhaltepläne. Darin enthalten sind auch Maßnahmen, die an die vom Bund in Aussicht gestellten Mittel anknüpfen, etwa bei der Umrüstung von städtischen Busflotten des ÖPNV. Bei der Düsseldorfer Corneliusstraße etwa haben veraltete Busse der Rheinbahn immer noch einen erheblichen Anteil an der Verursachung von Stickoxiden. Dort muss man ansetzen.

Solche Ansatzpunkte können Pilotcharakter für alle anderen Luftreinhaltepläne haben. Klar ist aber auch: Jeder Luftreinhalteplan ist bezogen auf sein Maßnahmenbündel immer auf die spezifischen Bedarfe und auch Möglichkeiten der betroffenen Städte hin auszurichten. Um das politische Ziel der Vermeidung von Fahrverboten rechtssicher umzusetzen, braucht es den Schulterschluss zwischen Ministerialverwaltung, Bezirksregierungen und Kommunen.

Wir vertrauen den Behörden, dass sie den Prüf- und Abwägungsprozess bezogen auf den Einsatz einzelner Maßnahmen kompetent durchführen. Und dass sie dabei immer im Blick haben, dass Fahrverbote nur die ultima ratio sein können.

Das zu erreichen, das will ich aber auch ausdrücklich sagen, erfordert zugleich eine klare Haltung und das Zutun der Städte. Auch ihr Interesse muss es sein, alles zu tun, damit auch künftig Händler, Handwerker und Beschäftigte nicht ausgeschlossen werden. Wir appellieren daher an alle Stadtoberhäupter, sich nicht vorschnell für die Verhängung von Fahrverboten auszusprechen. Unsere Landesregierung wird sie hierbei unterstützen.

Abschließend noch eine grundsätzliche Anmerkung zur Zukunft des Dieselantriebs: Die Diesel-Hysterie muss ein Ende haben. Dieselmotoren der neuesten Kategorie sind nahezu sauber und schlagen hinsichtlich der Gesamtbetrachtung der Emissionen auch viele andere

Antriebstechnologien; sie leisten einen wichtigen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion. Deshalb wird auch der Diesel in Zukunft Bestandteil eines zukunftsfähigen Antriebsmixes auf nordrhein-westfälischen Straßen sein.