

## Beschlussempfehlung

Hannover, den 04.11.2020

Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung

- a) **Nachrüstung von Diesel-Autos auf Kosten der Hersteller zügig voranbringen und endlich umsetzen**

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - Drs. 18/1632

- b) **Fahrverbote für Diesel-Pkw in Zeiten deutlich sinkender Stickoxidemissionen sind unverhältnismäßig und müssen verhindert werden!**

Antrag der Fraktion der FDP - Drs. 18/1843

- c) **Technologieoffenheit muss die Maxime der Politik bleiben!**

Antrag der Fraktion der FDP - Drs. 18/3253

(Es ist keine Berichterstattung vorgesehen.)

Der Ausschuss für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung empfiehlt dem Landtag, den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen in der Drucksache 18/1632 und die Anträge der Fraktion der FDP in den Drucksachen 18/1843 und 18/3253 in folgender Fassung anzunehmen:

Entschließung

### **Luftqualität verbessern, Fahrverbote verhindern, alternative Antriebe fördern**

Als Flächenland weist Niedersachsen eine hohe Zahl von Pendlerinnen und Pendlern auf, die auf moderne Verkehrswege und einen verlässlichen Zugang zu den 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. Zulieferer) 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 Luftschadstoffbelastungen sukzessiv gesunken. Die Belastungen können weiter gesenkt werden, indem der Verkehr durch „grüne Wellen“ verflüssigt wird, die Verkehrsströme durch Verkehrslenkung verteilt werden 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, dessen Hauptziel einen deutlichen 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 Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim zur Belastung der Luft in Niedersachsens Städten mit Stickstoffdioxid aus Februar dieses Jahres haben gezeigt, dass nur noch für zwei Straßen - die Friedrich-Ebert-Straße in Hannover ( $43 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) und den Neuen Graben in Osnabrück ( $44 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) - an fahrbahnnahen Messeinrichtungen Konzentrationen von mehr als 40 Mikrogramm  $\text{NO}_2$  pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel festgestellt wurden. Im Jahr 2015 sind niedersachsenweit noch in zwölf Straßenzügen  $\text{NO}_2$ -Konzentrationen oberhalb des Jahresgrenzwertes gemessen worden. Von zentraler Bedeutung wird künftig auch die Weiterentwicklung der Luftschadstoffmessungen sein, die darauf abzielt, neben ergänzenden Modellrechnungen auch Passivsammler an der Baufluchtlinie zur Ermittlung der  $\text{NO}_2$ -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. BImSchV - 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, beispielsweise hinsichtlich der Nachrüstung von Ladesäulen mit geeichten Gleichstromzählern und einheitlichen Bezahlssystemen, 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 CO<sub>2</sub>-armen Verkehrsträger zu stärken sowie mit neuen Ansätzen, beispielsweise Vorhaben der nachhaltigen City-Logistik oder auch der Einbeziehung von Güterverkehrszentren, zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-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,
- und 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 bezüglich der anfallenden Kosten für eine Hardwarerachrüstung anzubieten, wie dies 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 Elektromobilitätskunden gewonnen werden können,
  12. zur weiteren Senkung von Stickoxid- und Treibhausgasemissionen zeitlich befristete, gegebenenfalls nach Fahrzeugklassen und Umweltwirkung gestaffelte Kaufimpuls-Prämien für Neufahrzeuge und junge Gebrauchte (bis 1 Jahr) mit der umweltfreundlichen Abgasnorm EU 6d 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 Bewertungsverfahren und die Bündelung von kleineren Vorhaben so umgesetzt werden, dass davon in der Zuwendungspraxis auch Projekte im Flächenland Niedersachsen stärker profitieren können.

Sabine Tippelt  
Vorsitzende