

Stellungnahme des ADAC in NRW zum Entwurf des Klimaschutzplan.NRW der Landesregierung NRW vom 19. März 2015

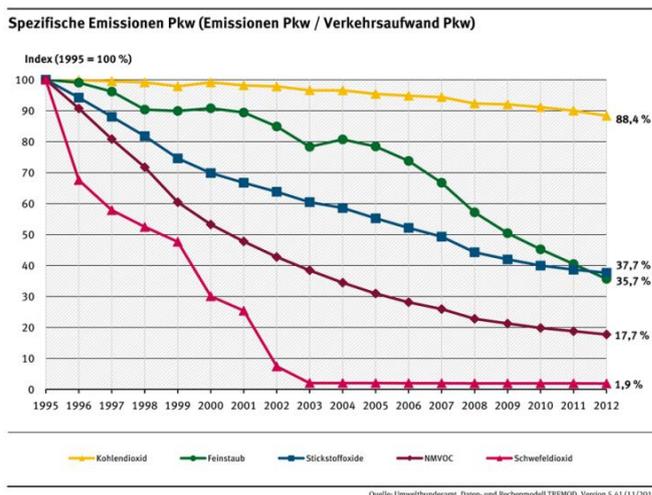
Die Gefahr eines drohenden Klimawandels ist ein Problem, dem sich auch der Straßenverkehr stellen muss. Obwohl der Pkw-Verkehr im Vergleich zu anderen Emittenten nur wenig zu den vom Menschen beeinflussbaren CO₂-Emissionen Deutschlands beiträgt, setzt sich der ADAC für weniger Kraftstoffverbrauch und geringere Kohlendioxidemissionen ein und unterstützt damit grundsätzlich die Zielsetzung des Klimaschutzplan.NRW der Landesregierung.

Der ADAC hat daher den Prozess zur Erstellung des Klimaschutzplan.NRW konstruktiv begleitet. Einzelne Maßnahmenvorschläge des Plans werden vom ADAC auch in der konkreten Umsetzung unterstützt (z. B. LR-KS4-M74: Kommunikationskampagne „Sprintsparinitiative“). Dennoch gibt es einzelne Punkte, die aus Sicht der Autofahrer kritisch bewertet werden.

Von jeher steht der motorisierte Individualverkehr im Fokus der Umweltpolitik. Durch die stufenweise Verschärfung der Abgasvorschriften für neu zugelassene Pkw haben die Autohersteller ihre Motoren technisch stark verbessert. Die Folge: Die spezifischen Emissionen von Schadstoffen und des Treibhausgases Kohlendioxid pro Verkehrsaufwand (Personenkilometer) sind gegenüber 1995 stark gesunken.

Die spezifischen Emissionen an Schwefeldioxid verringerten sich bis zum Jahr 2012 gegenüber dem Ausgangsniveau um rund 98 Prozent und die von flüchtigen organischen Chemikalien ohne Methan (NMVOC) um etwa 82 Prozent. Die Abgasmengen an Stickstoffoxiden sanken im betrachteten Zeitraum um 62 Prozent, die der Feinstaubemissionen um 64 Prozent. Die Kohlendioxid-Emissionen nahmen allerdings nur um 12 Prozent ab.

Die Erfahrungen der Vergangenheit haben gezeigt, dass auch in Zukunft die Potentiale technischer Innovation zur Senkung der Kohlendioxid-Emissionen ausgereizt werden müssen. Die Politik ist auf EU-Ebene gefordert, die Automobilindustrie durch strengere CO₂-Grenzwerte zur Weiterentwicklung und damit zur Reduzierung der Kohlendioxid-Emissionen zu bewegen.



Die Ausführungen auf Seite 104 des Klimaschutzplan.NRW („Individualverkehr etwa 70 Prozent und der Güterverkehr 30 Prozent der Treibhausgasemissionen.“) ein zu undifferenziertes Bild. Hier muss auch auf die Emittenten stärker Bezug genommen werden.

Allgemein ist die im Klimaschutzplan.NRW verfolgte Strategie der Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf klimafreundliche Verkehrsmittel bis 2050 begrüßenswert. Problematisch sind jedoch einzelne Maßnahmen der Umsetzung zu sehen. Außerdem stellt sich die grundsätzliche Frage wie groß der politische Einfluss auf die Wahl von Verkehrsmitteln und somit auf den Modal-Split ist. In der Realität konnten jedoch nur geringe Erfolge verbucht werden. Es bleibt somit fraglich, ob das im Klimaschutzplan.NRW für Ballungsräume verfolgte langfristige Ziel, bei dem „nur noch ein Viertel der Wege mit dem Pkw zurückgelegt werden“, realistisch ist. Insgesamt sollen 60 Prozent des Transportaufkommens über die Nahmobilität (Basismobilität) abgewickelt werden. Auch dieses Ziel ist – wenn überhaupt – nur bis zum Jahr 2050 erreichbar.

Die im Klimaschutzplan verfolgten Strategien „Ertüchtigung der Verkehrsinfrastruktur“ (LR-KS4-S31) und „Optimierung des Verkehrsflusses“ (LR-KS4-S32) zeigen, dass bei der Erstellung keine einseitig ideologisch geprägte Sichtweise dominierte.

Im Folgenden werden die aus Sicht des ADAC relevanten Maßnahmen des Personenverkehrs kurz erörtert.

Zunächst werden die vom ADAC positiv zu wertenden Maßnahmen benannt:

- LR-KS4-M64 Stärkung der Nahmobilität in Kommunen
- LR-KS4-M68 Einrichtung von Mobilitätspunkten
- LR-KS4-M74 Kommunikationskampagne „Sprintsparinitiative“
- LR-KS4-M84 Fortschreibung Masterplan Elektromobilität
- LR-KS4-M93 Interkommunale Kooperation
- LR-KS4-M94 Brachflächenrevitalisierung und Innenentwicklung
- LR-KS4-M101 Optimierung der verkehrstelematischen Infrastruktur
- LR-KS4-M102 Beseitigung von Engstellen im Autobahnnetz
- LR-KS4-M103 Studie Steuersystem und klimafreundliche Mobilität

Folgende Maßnahmen beschreiben aus Sicht des ADAC bereits umgesetzte Projekte der Landesregierung:

- LR-KS4-M71 Modellprojekt Kommunales Mobilitätsmanagement (**wird mit den Städten Alfter und Bergisch Gladbach beim VRS umgesetzt**)
- LR-KS4-M73 Weiterentwicklung des Netzwerkes „Verkehrssicheres NRW“ zu einem landesweiten Netzwerk für Verkehrssicherheit und Mobilitätsmanagement (**ist bereits in der Umsetzung beim Landesverkehrsministerium**)
- LR-KS4-M100 Initiative auf Bundesebene zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung (**wird bereits seit Jahren betrieben**)

Als kritisch werden vom ADAC folgende Maßnahmen eingestuft:

- LR-KS4-M96 Klimafreundliche Änderung der Landesbauordnung (**zu unkonkret, Wirkungen nicht klar erkennbar**)
- Die Maßnahme **LR-KS4-M77 „Modellversuch zu Tempo 30 in geschlossenen Ortschaften“** ist aus ADAC Sicht kritisch zu sehen. Untersuchungen der

Landesanstalt für Umwelt in Baden-Württemberg zeigten, dass Tempo-30 auf Hauptverkehrsstraßen keine Verringerung der Schadstoffemissionen bewirkt. Das mit Tempo-30 verbundene „Rechts vor Links“ abseits der Hauptverkehrsstraßen würde ein ständiges Abbremsen und Anfahren an Kreuzungen und Einmündungen bewirken und damit die Lärm- und Schadstoffemissionen in die Höhe treiben. Im Gegensatz zu Wohngebieten, wo Tempo-30 aus Sicherheitsgründen sinnvoll ist, muss das Hauptverkehrsstraßennetz attraktiv und leistungsfähig bleiben, um dort den Verkehr zu bündeln. Intelligente Verkehrssteuerung soll gleichmäßig fließenden Verkehr ermöglichen.

Der ADAC unterstützt jedoch die Forderung nach einem Modellprojekt, dass die verkehrssicherheitsrelevante Wirkung von Tempo-30 auf Hauptverkehrsachsen vor besonders schützenswerten Einrichtungen untersucht. Unser Ziel muss sein, die Verkehrssicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer, zu denen insbesondere Kinder und Senioren zählen, zu verbessern.

An dieser Stelle sei noch einmal klar betont, dass es in puncto Klimaschutz im Verkehr mehr auf die Absenkung klimaschädlicher Emissionen ankommt, als darauf, die Nutzung des Pkw zu reduzieren. Die Emissionen können vor allem durch den Einsatz umweltfreundlicher Technologien gesenkt werden, dass hat die Reduzierung der Emissionswerte in den letzten Jahren gezeigt. Eine politisch gewünschte Verlagerungsstrategie war hingegen nicht erfolgreich.

Insgesamt müssen Maßnahmen zum Klimaschutz aus Sicht des ADAC wirksam, bezahlbar und gerecht verteilt sein. Außerdem ist im Straßenverkehr ein integrierter Ansatz notwendig, welcher neben fahrzeugtechnischen Maßnahmen auch ein Bündel weiterer sinnvoller Instrumente beinhaltet. Im Klimaschutzplan.NRW werden für den Verkehrssektor ebenfalls verschiedene Handlungsfelder definiert (Klimaschutzplan.NRW, Abbildung 17, S. 106) sowie Strategien und Maßnahmen abgeleitet. Diese sollen jedoch zunächst auf freiwilliger Basis umgesetzt werden. Inwieweit spätere rechtsverbindliche Mehrbelastungen auf den Verbraucher zukommen, ist derzeit leider noch nicht erkennbar und somit als problematisch anzusehen.

Abschließend sei festgehalten, dass es richtig und begrüßenswert ist sich für den Klimaschutz in NRW einzusetzen. Es muss jedoch auch klar sein, dass NRW das Klima nicht im Alleingang retten kann. Wir benötigen ein auf Bundes- und internationaler Ebene abgestimmtes Vorgehen.

ADAC in NRW

Der ADAC in Nordrhein-Westfalen vertritt mit den drei Regionalclubs Westfalen, Ostwestfalen-Lippe und Nordrhein die Interessen von rund 4,3 Millionen Mitgliedern. Dabei setzt der ADAC sich für eine bezahlbare, umweltfreundliche, leistungsfähige und sichere Mobilität ein – denn Mobilität ist ein Grundbedürfnis des Menschen.