

31.01.2011

Mündliche Anfragen

für die 23. Sitzung des Landtags Nordrhein-Westfalen
am 2. Februar 2011

Geschäftsbereich des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz

24 Abgeordneter
Ralf Witzel FDP

Welche Auswirkungen hat die Einführung einer flächendeckenden Umweltzone im Ruhrgebiet auf die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere wenn ab 1. Januar 2012 nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette in die Umweltzone einfahren dürfen?

Laut Medienberichten vom 27. Januar 2011, die vom Umweltministerium am gleichen Tag bestätigt worden sind, haben sich die Umweltdezernenten der Ruhrgebietskommunen in einem Schreiben an die Landesregierung gewandt und Forderungen zur zukünftigen Luftreinhalteplanung aufgestellt. Darin fordern sie:

- eine zusammenhängende Umweltzone Ruhr zum 1. Januar 2012, die die gesamte Fläche aller Ruhrgebietsstädte umfassen soll,
- Einfahrverbote für alle Fahrzeuge mit gelber Plakette ab dem 1. Januar 2012 und mit grüner Plakette ab dem 1. Januar 2013,
- Tempo 100 auf allen Revierautobahnen,
- eine Lkw-Maut auf allen wichtigen Bundesstraßen im Revier.

Die Westfälischen Nachrichten vom 28. Januar 2011 berichten sogar über Pläne der Landesregierung, bereits ab dem

Datum des Originals: 31.01.2011/Ausgegeben: 31.01.2011

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

1. Januar 2012 nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette in die Umweltzonen einfahren zu lassen. Die Folgen dieser Forderungen wären für das Ruhrgebiet, seine Bewohner und die Wirtschaft verheerend. Das Ruhrgebiet, das sich mitten im Strukturwandel befindet, würde als Region für Investoren unattraktiver. Außerdem würden auf die Betriebe im Ruhrgebiet erhebliche Kosten für die Erneuerung ihres Fuhrparks zukommen, da etwa 50 Prozent der Nutzfahrzeuge bislang noch nicht mit einer grünen Plakette ausgestattet sind. Insgesamt besitzen laut Statistiken des ADAC noch mehr als 13 Prozent der zugelassenen Fahrzeuge keine grüne Plakette.

Weiterhin werden andere Ziele durch die vor-schnelle Verschärfung der Umweltzone konterkariert. Berufspendler, die sich noch 2007 oder 2008 ein verbrauchsarmes und damit CO₂-armes Dieselfahrzeug gekauft haben, dürften zum großen Teil auf Benziner umsteigen, deren CO₂-Bilanz deutlich schlechter ausfällt.

Darüber hinaus stellt sich die Frage der Verhältnismäßigkeit. Wenn grüne Regionen von Städten, in denen es weder mit Feinstaub noch Stickoxiden ein Problem gibt, nun mit einer Umweltzone überzogen werden, kommt dies einer Enteignung von Bürgern mit Fahrzeugen, die lediglich eine gelbe Plakette haben, gleich. Denn eine Benutzung kommt in der gesamten Umgebung ebenso wenig in Frage wie der Verkauf des Fahrzeugs, und das, obwohl die Wirksamkeit von Umweltzonen mehr und mehr infrage gestellt wird.

Welche Auswirkungen hat die Einführung einer flächendeckenden Umweltzone im Ruhrgebiet auf die wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere wenn ab 1. Januar 2012 nur noch Fahrzeuge mit grüner Plakette in die Umweltzone einfahren dürfen?