

Baden-Württemberg muss Autoland statt Stauland werden



Für die AfD-Fraktion im Landtag ist ein staufreies Baden-Württemberg ein wichtiges Ziel. Die Beschleunigung des Verkehrs führt zu einer Zeitersparnis für Millionen Menschen und zu einer gesteigerten Produktionskraft der Wirtschaft. Wenn die Lastwagen im Industrie- und Autoland schneller ankommen, sind die Unternehmen auch produktiver.

Wir setzen uns für die Stärkung des ländlichen Raumes durch eine schnelle Anbindung an das Autobahnssystem ein. Die Entlastung der Staustrecken muss über den Neubau von Autobahnen geschehen. Besonders die Autobahnnutzer auf der A8 würden von dieser Entlastung profitieren. Ein wichtiges Projekt wäre eine neue Bundesautobahn 860 von der französischen Grenze über Freiburg an die A81 und weiter in Richtung München. Damit werden bisher vom Autobahnssystem abgehängte Kreise in Süd-Württemberg angeschlossen.



Schwerlast auf die Schiene verlagern – Der Schienenverkehr muss ausgebaut und pünktlich werden

Die AfD-Fraktion im Landtag setzt sich für eine stärkere Verlagerung des Schwerlastverkehrs auf die Schiene ein. Die LKW-Massen gefüllt mit großen Stückgütern und Massengütern belasten nicht nur die Straßendecke unverhältnismäßig mehr als PKWs, sie sorgen auch dafür, dass mehr Stau entsteht. Gerade die Güter, für die kein Zeitdruck besteht, müssen stärker auf die Schiene verlegt werden. Damit verringern wir Stauursachen.

Wir fordern den zweigleisigen Ausbau der Gäubahn. Die Gäubahn war vor dem zweiten Weltkrieg zweigleisig und wurde seit dem kriegsbedingten Abbau durch die Franzosen nicht mehr erneuert. 70 Jahre lang hat es die Politik unterlassen diese wichtige Verbindung zwischen Stuttgart und Singen auszubauen.

Wichtig ist für uns auch die Anbindung der Gäubahn an den Stuttgarter Hauptbahnhof. Die geplante Endstation der Gäubahn in Vaihingen stellt den Lebensentwurf von tausenden Pendlern aus Württemberg in Frage, die nach Stuttgart zur Arbeit fahren. Grundsätzlich muss klar sein: Immobilienpreise sinken, wenn der ländliche Raum gut mit den Großstädten verbunden ist.

Darum fordern wir auch einen Ausbau des Nahverkehrs. Dies ist eine Möglichkeit um den Mietmarkt in den Großstädten zu entlasten. Wer schnell und pünktlich in die Großstädte pendeln kann, muss nicht aus dem ländlichen Raum wegziehen. Damit werden die Einzugsgebiete der Großstädte vergrößert.

IHR ARBEITSKREIS FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

„Probleme kann man niemals mit derselben Denkweise lösen, durch die sie entstanden sind.“ (Albert Einstein)



HANS PETER STAUCH MdL

Verkehrspolitischer Sprecher der AfD-Fraktion im Landtag von Baden-Württemberg.

„Es muss Schluss sein mit der Gängelung der Verkehrsteilnehmer und der Bevormundung durch eine ideologische Verkehrs-„Behinderungs“-Politik. Die ökologisch und ökonomisch sinnlosen Dieselfahrverbote sind unverzüglich aufzuheben. Der Individualverkehr, sowie die freie Wahl der Mobilität sind ein Grundpfeiler in jeder freien demokratischen Gesellschaft.“
hanspeter.stauch@afd.landtag-bw.de



ANTON BARON MdL

Als Wirtschaftsingenieur (Jahrgang 1987) aus dem Ländlichen Raum (Wahlkreis Hohenlohe) weiß ich aus eigener Erfahrung, wie wichtig für dortige Bürger und Betriebe eine zeitgemäße Verkehrsinfrastruktur ist. Die Benachteiligung des PKWs und des Verbrennungsmotors sind dementsprechend ziemlich realitätsfern. Zum Glück konnte ich mit meinen Initiativen aber bereits für viel Transparenz und Beschleunigungen von Sanierungsarbeiten sorgen und freue mich über jeden weiteren Hinweis.
anton.baron@afd.landtag-bw.de



BERND GÖGEL MdL

Vorsitzender der AfD-Fraktion im Landtag von Baden-Württemberg.
JAzur politischen Vernunft – NEIN zu Fahrverboten in BW.
NEIN zu streckenbezogenen Fahrverboten von Euro-5-Fahrzeugen und zu flächen-deckenden Fahrverboten von Euro-5-Fahrzeugen.
JA zu mehr Messstationen, die an Stellen gebaut werden sollten, die für die Lebenswirklichkeit realistisch sind.
bernd.goegel@afd.landtag-bw.de

Arbeitskreis Verkehr und Infrastruktur

Konrad-Adenauer-Str. 3
70173 Stuttgart

FRAKTION
Tel. 0800-37258466
post@afd.landtag-bw.de
www.afd-fraktion-bw.de

WIR SIND BEREIT!



Für Baden-Württemberg



VERKEHR UND INFRASTRUKTUR

IHR ARBEITSKREIS FÜR VERKEHR UND INFRASTRUKTUR



Die einzige Alternative zu Diesel-Fahrverboten: Die AfD-Fraktion

Individuelle Mobilität ist ein Grundrecht und der letzte Pfeiler für die Freiheit der Bürger!



GEHT'S NOCH?

Der Fraktionsvorsitzende Bernd Gögel und der verkehrspolitische Sprecher Hans Peter Stauch setzen sich seit Jahren für eine Wende in der Landesverkehrspolitik ein. Mit ihnen stimmt die AfD-Fraktion immer wieder gegen Diesel-Fahrverbote und gegen eine grün-ideologische Bevormundung der Bürger. Bereits im Oktober des Jahres 2017 beantragte die AfD-Fraktion, dass die Landesregierung eigene Forschungsmittel für die Untersuchung des Stickoxid-Grenzwertes bereitstellen soll. Die AfD-Fraktion wollte untersuchen lassen, ob die von der EU festgesetzten Stickoxid-Grenzwerte tatsächlich gesundheitsschädlich sind. Im Vergleich zu

den Grenzwerten an Produktionsstätten mit bis zu 950 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft, sind die erreichten Werte mit 71 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft an der Messstelle Neckartor geradezu lächerlich klein. Die von der AfD-Fraktion schon 2017 in Frage gestellten EU-Grenzwerte mit 40 Mikrogramm pro Kubikmeter wurden im Jahre 2010 von der CDU-FDP-Koalition in die Bundesgesetzgebung übertragen. Dagegen gestimmt haben die SPD, die Grünen und die Linkspartei – die unrealistischen Stickoxidwerte waren diesen Parteien nicht scharf genug.

Stickoxid-Grenzwertüberschreitungen in Stuttgart sind der Grund für das Diesel-Fahrverbot. Der Verkehrsminister Winfried Hermann hat in der Drucksache 16/2857 gegenüber der AfD-Fraktion jede eigene gesundheitliche Untersuchung verweigert. Inzwischen haben Bundesverkehrsminister Scheuer und Ministerpräsident Kretschmann eigene Messungen angekündigt. Der Grund war ein Aufruf von 100 Lungenärzten.

Das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) hat im November 2017 am Stuttgarter Neckartor einen Schnitt von 35 Mikrogramm Stickoxid pro Kubikmeter Luft gemessen – weniger als die Messstationen des Landes. Die AfD-Fraktion hat im Antrag 16/3056 die Landesregierung dazu aufgefordert diese Ergebnisse ernst zu nehmen und weitere unabhängige Messungen am Neckartor durchzuführen. Die Landesregierung hat sich dem verweigert.

Die AfD-Fraktion und ihre Arbeit gegen die Diesel-Fahrverbote wurden von der Landesregierung ignoriert und von der Presse nicht berichtet. Vertrauen Sie uns: Wir sind die einzige Fraktion, die seit Anfang an gegen Fahrverbote arbeitet.

Was ist eigentlich CO₂? Klimawandel?

CO₂, auch Kohlenstoffdioxid genannt, ist ein farb- und geruchloses Gas. Es ist das wichtigste Gas für alles Leben auf der Erde. Pflanzen benutzen es zur Photosynthese und produzieren dabei unter anderem Sauerstoff, den alle Tiere wiederum zu Kohlendioxid veratmen. Ebenso wird bei allen Verbrennungsprozessen CO₂ frei. Der CO₂-Anteil der Luft beträgt lediglich 0,04%; anders ausgedrückt: 400 ppm (parts per million/Teile pro Million Teile). Zur Größenvorstellung: in einem Schwimmbaden mit 1.000.000 weißen Tischtennis-Bällen, sind 400 rote Bälle untergemischt. In der gesamten Erdgeschichte war der CO₂-Gehalt der Luft nie so gering wie heute, obwohl das Klima viel wärmer bzw. kälter war als heute. Bei 250ppm beginnt die Hungergrenze für Pflanzen. Eine signifikante Klimawirksamkeit von CO₂ konnte bisher wissenschaftlich nicht nachgewiesen werden. Völlig unmöglich ist es, mit CO₂ das Klima einzustellen oder eine natürliche Erwärmung

Abbildung 1: Temperaturen der letzten 420000 Jahre

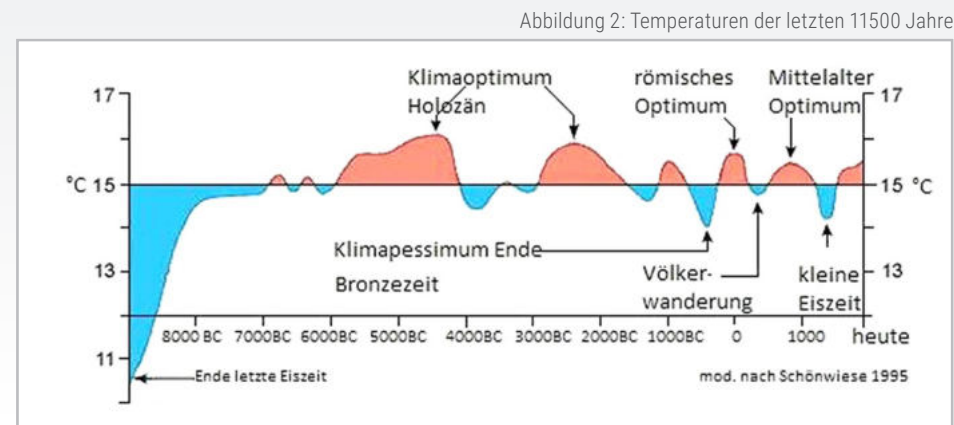
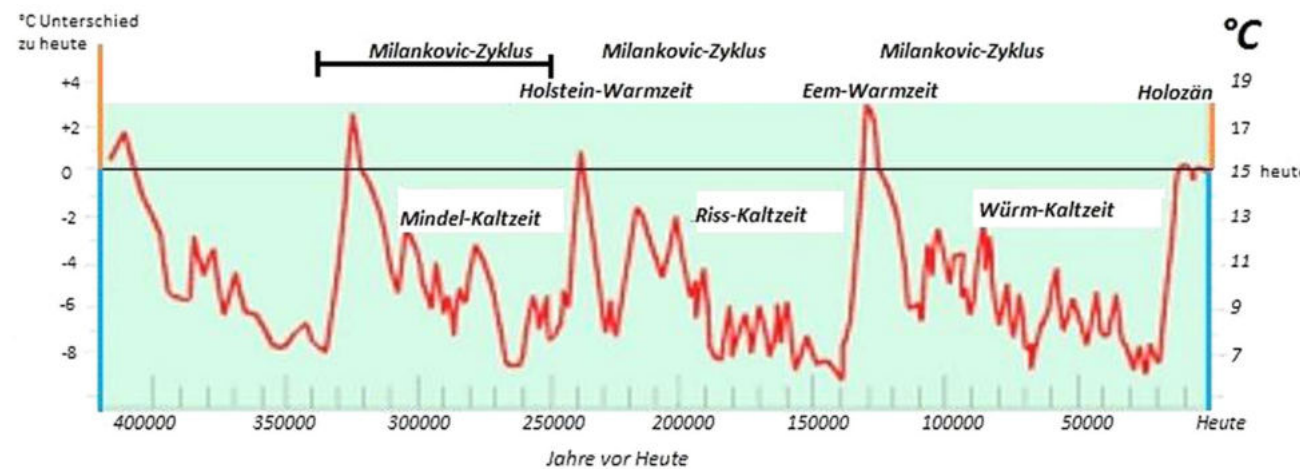


Abbildung 2: Temperaturen der letzten 11500 Jahre

oder Abkühlung zu beeinflussen. Die menschlichen Einträge sind dazu viel zu gering. 98% des CO₂ in der Atmosphäre entstehen durch natürliche Prozesse, welche seit Milliarden Jahren im Kohlenstoff-Kreislauf ablaufen, winzige 2% sind durch den Menschen verursacht. Zur Veranschaulichung: Wenn wir das gesamte CO₂ der Atmosphäre als 100 Meter breiten Fluss darstellen, z.B. den Rhein, dann entspricht der menschliche Anteil einem Zufluss von 2 Meter. Deutschland (2% der menschgemachten Emission) entspricht 4 cm und Baden-Württemberg ca. 4mm (Millimeter).

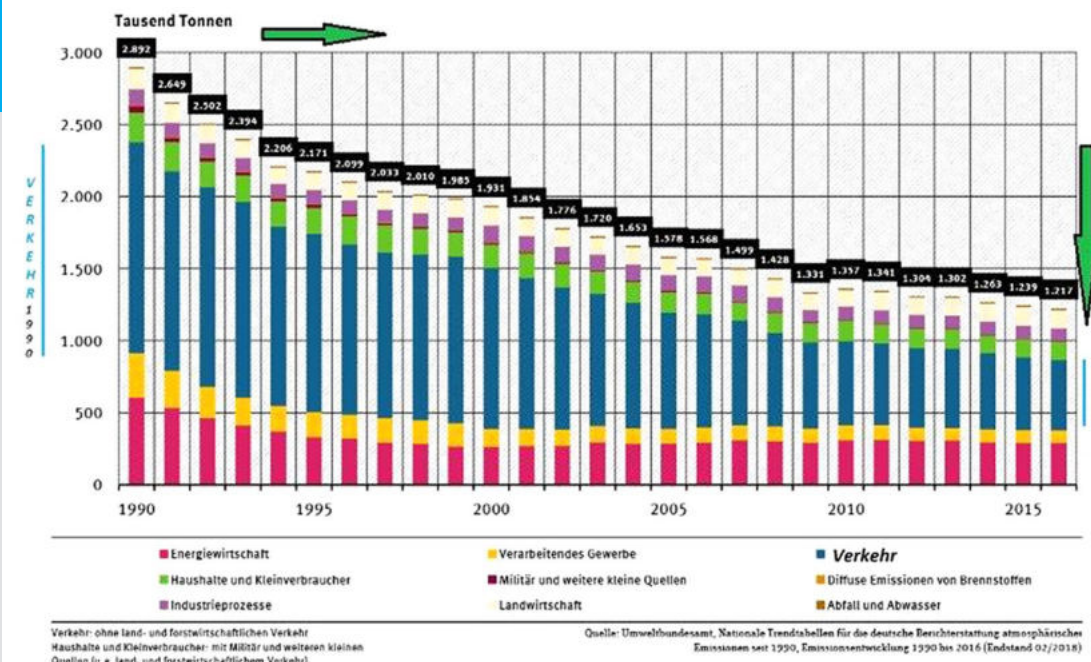
Selbst eine Null-Emission von Deutschland ist global in ppm nicht messbar, da schon die natürlichen Sommer-Winter-Schwankungen der Erdhalbkugeln bei 10 ppm liegen. Die derzeitige minimale Zunahme an CO₂ ist, wie in der Vergangenheit, eine Folge immerwährender Klimawandels und nicht ihre Ursache. Klimageschichtliche Regelmäßigkeiten, lassen eher das Ende der Zwischenwarmzeit (Holozän) und baldigen Beginn einer Eiszeit erwarten. (siehe Milankovic-Zyklen Abb. 1).

Was ist NO_x, Stickoxide?

Stickstoffmonoxid (NO) und Stickstoffdioxid (NO₂) werden als NO_x zusammengefasst. Sie bilden sich sowohl natürlich (z.B. Blitze) als auch vom Menschen verursacht (=anthropogen), z.B. Abgase bei Verbrennungen. NO_x wirkt in hohen Konzentrationen toxisch (giftig, bei über 20.000 Mikrogramm/m³). Der Wert für die maximale Arbeitsplatzkonzentration (MAK) beträgt in Deutschland 950 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft (0,5 ppm). Der festgelegte Grenzwert für Außenluft lediglich 40 Mikrogramm/m³. Allein mit einer Kerze, werden in einem Wohnraum nach 1 Stunde ca. 150 Mikrogramm NO_x/m³ erreicht. Der Grenzwert von 40 Mikrogramm/m³ ergibt sich aus toxikologischer Sicht nicht, und beruht allein auf ideologischer Schätzung und epidemiologischen Studien, welche eine Festlegung auf NO₂ nicht zulassen.

NO_x ist nicht klimawirksam! In Deutschland sinken die NO_x-Emissionen stetig. Seit 1990 um 60%. Am weitesten, trotz Verdoppelung der Fahrzeuge, im Bereich Verkehr (blau). Durch weitere Verbesserung der Dieselschicht und dem altersbedingten

Stickstoffoxid (NO_x, gerechnet als NO₂) – Emissionen nach Quellkategorien



Flottenaustausch mit modernen Dieselfahrzeuge, wird sich dieser Trend fortsetzen. Die Grenzwerte für NO_x werden dadurch ohne Fahrverbote für Diesel erreicht werden.

Widersprüche bei den Messungen

Während Deutschland mit lediglich 32,3% (2015) den mit Abstand prozentual niedrigsten Diesel-Pkw-Anteil aller Länder mit Überschreitungen der Grenzwerte hat, besitzt es mit Abstand die meisten Messstationen (256) und überschreitet an 112 Stationen den von der EU vorgegeben Grenzwert von 40 Mikrogramm/m³. Einige Länder (11) mit sehr hohem Diesel-PKW-Anteil, wie z.B. Litauen (64,6%) überschreiten nach eigener Angabe an keiner Station die verordneten Grenzwerte. Von EU-weit insgesamt 939 Messstationen werden an 261 Messstationen die Grenzwerte überschritten, davon allein an 112 Messstationen in Deutschland (das sind 43% aller EU-weiten Stationen mit Überschreitung) und das obwohl

Deutschland (32,3%) mit Abstand den geringsten Diesel-Anteil aller Länder mit Überschreitungen aufweist. Während Luxemburg ganze 2 Messstationen unterhält, sollen nach Willen der Landesregierung 50 Neue allein in Stuttgart aufgestellt werden. Denken Sie mal darüber nach!

Messstationen im EU-Vergleich

Land der EU	Mess-Stationen	Wert überschritten	Höchst-Wert Mikro g/cm ³	Diesel-PKW Anteil %
Deutschland	256	112	78,1	32,3
Luxemburg	2	1	45,2	65,3
Frankreich	101	30	82,5	64,2
Belgien	6	3	56,2	60,7
Spanien	115	17	61,9	59,7
Österreich	39	11	54	56,8
Portugal	9	3	60,4	46,6

Quelle: IAD 2015