

**16. Landtag von Baden-Württemberg, 56. Sitzung**

**Mittwoch, 7. März 2018, 10:00 Uhr**

## **Rede**

Vorsitzender des Arbeitskreises Verkehr,

Thomas Dörflinger MdL,

### **zur Aktuellen Debatte**

Es gilt das gesprochene Wort.

Thomas Dörflinger MdL:

Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen!

Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts stellt uns vor weitere Herausforderungen. Ja, wir hätten uns gern auch einen anderen Ausgang gewünscht.

Aber am Ende bedeutet das Urteil keinen Automatismus für Fahrverbote.

Die Richter haben in ihrem Urteil besonders betont, dass Fahrverbote nur kommen dürfen, wenn sie auch verhältnismäßig sind. Dafür haben sie strenge Vorgaben gemacht, z. B. ausreichende Übergangsfristen, Stufenlösungen, aber auch Ausnahmen. Das alles ist entscheidend für das, was wir in der Zukunft tun werden, wobei wir aber zuerst einmal die genaue Urteilsbegründung abwarten sollten, die uns ja für den April zugesagt ist.

Für mich und für die CDU-Fraktion ist klar: Bevor irgendein Auto aus der Stadt ausgesperrt wird, müssen zu allererst alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sein.

Das heißt vor allem, dass zuerst alle Fahrzeuge modernisiert werden müssen, die oft im Dauerbetrieb in der Stadt unterwegs sind, wie Busse, Taxen oder auch die Dienstwagenflotten der Behörden. Kein Autofahrer versteht es übrigens, wenn sein erst drei Jahre altes Dieselfahrzeug nicht mehr in die Stadt einfahren kann, während immer noch Euro-3-Busse durch Stuttgart fahren.

Auch der Ausbau des ÖPNV – dazu haben wir auch schon vom Vorredner einiges gehört –, der Elektromobilität oder auch intelligenter Verkehrsleitsysteme haben klar Vorrang vor Verboten. Es muss alles neu in den Blick, was uns hilft, die Luft zu verbessern.

Das Gutachten, auf dessen Basis das Verwaltungsgericht Stuttgart geurteilt hat, ist jetzt aber auch schon wieder fast ein Jahr alt. Seitdem ist die Technik weiter. Heute sind deutlich sauberere Autos auf den Straßen unterwegs. Ich denke auch an die neueste Generation des Diesel, der der Abgasnorm Euro 6 d entspricht. Auch das müssen wir alles bei unserem Handeln berücksichtigen.

Deshalb ist es richtig, dass der Verkehrsminister das Wirkungsgutachten auf die Höhe der Zeit bringt und dann den Luftreinhalteplan aktualisiert.

Auch das milliardenstarke Sofortprogramm „Saubere Luft“ sowie unser eigener Landesfonds Luftreinhaltung müssen jetzt auch die Chance bekommen, wirksam zu werden und sich entfalten zu können.

Wir haben immer gesagt: Wir wollen saubere Luft in den Innenstädten; denn der Gesundheitsschutz ist ein besonders hohes Gut.

Wir haben aber auch den Ehrgeiz, dies am Ende ohne Fahrverbote zu erreichen. Was aber, wenn trotz aller Anstrengungen nicht der gewünschte Erfolg eintritt und daher Fahrverbote notwendig werden, weil, Herr Kollege Haußmann, wir natürlich auch ein Urteil umzusetzen haben? Dann, liebe Kolleginnen und Kollegen, kommt es auf das Wie an.

Es ist zu prüfen, ob Beschränkungen z. B. nur an sogenannten Alarmtagen ausreichen. Zudem muss untersucht werden, ob auch kleinere Zonen oder auch die Sperrung nur einzelner Strecken eine Lösung sein können. Auch das gehört zur Verhältnismäßigkeit.

Die blaue Plakette wäre am Ende die Ultima Ratio, die zur Lösung beitragen kann.

– Die Ultima Ratio am Ende; vorher muss man die Chance haben, alle anderen Maßnahmen wirken zu lassen.

Meine Damen und Herren, viele Menschen sind auf die Mobilität angewiesen. Sie sichert die Existenz vieler Familien in unserer Wirtschaft, der Logistik, des Handwerks, der Gastronomie, des Einzelhandels und vieler Bereiche mehr. Deshalb setzen wir uns auch für weitreichende Ausnahmeregelungen ein, damit Fahrverbote am Ende nicht zu Berufsverboten werden.

Wie gesagt: Das alles soll nur dann gelten, wenn es uns nicht gelingt, Fahrverbote durch gezielte Maßnahmen abzuwenden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir machen bei der Luftreinhaltung gewaltige Fortschritte. Der Stickoxidausstoß des Straßenverkehrs in Deutschland ist seit 2000 um 70 % gesunken. Auch landesweit zeichnen sich gute Erfolge ab. Die Stickoxidbelastung ist seit 2010 teilweise um über 50 % zurückgegangen.

In neun bisher belasteten Städten unseres Landes werden erstmals die Grenzen für Stickoxid und Feinstaub eingehalten. Das ist eine gute Nachricht. Diesen Städten werden schnell weitere folgen und die Grenzwerte einhalten; davon bin ich fest überzeugt.

Selbst in Stuttgart kommen wir messbar voran. Bei der Stickoxidspitzenbelastung wurden am Neckartor 2017 gerade noch drei Überschreitungen gemessen. 2016 waren es 35 und 2015 noch 61. Wir haben hier einen klaren Trend, der zeigt: Die Maßnahmen der Landesregierung zur Luftreinhaltung greifen. Die Luft wird schnell besser, und das ohne Fahrverbote. Hören wir endlich damit auf, Gesundheit und Mobilität immer gegeneinander auszuspielen. Beides ist auch nebeneinander möglich, meine lieben Kolleginnen und Kollegen.

Ich bedauere es übrigens sehr, dass gerade die jüngsten deutlichen Verbesserungen im Revisionsverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht nicht berücksichtigt werden konnten. Es ist bekannt, dass unsere Fraktion in Leipzig lieber in Berufung gegangen wäre.

Nur dann hätten wir nämlich die neuen Tatsachenargumente einbringen können. Die Ergebnisse des Dieselpipfels vom November oder die bereits abgeschlossenen Software-Updates bei Dieselmotoren mussten bei der Entscheidung in Leipzig außen vor bleiben. Jetzt kommt es darauf an, dass am Ende nicht die Autofahrer auf dem Schaden sitzen bleiben.

Millionen Dieselfahrer haben auf eine Technologie vertraut, die wirtschaftlich ist, die zuverlässig ist, die CO<sub>2</sub> spart und der obendrein Zehntausende Familien im Land ihr Einkommen verdanken. Sie alle verlangen zu Recht eine Antwort auf die Frage, wie sie ihr Fahrzeug weiterfahren können und wie sich der Wertverlust begrenzen lassen könnte.

Ja, wir brauchen für die Betroffenen gangbare Wege aus der Verbotssackgasse. Dabei ist auch die Industrie in der Pflicht. VW hat letzte Woche einen Nettojahresgewinn von 11,4 Milliarden € präsentiert.

Bei solchen Profiten ist das Engagement der Konzerne für geeignete Nachrüstlösungen sicherlich noch ausbaufähig. Dazu gehört für uns auch die Möglichkeit der technischen Nachrüstung. Die Hersteller – da schließe ich ganz besonders die Importeure ein – sind nun dringend gefordert, im Interesse ihrer Kunden, aber auch im Interesse der sauberen Luft deutlich mehr Engagement zu zeigen.

Meine Damen und Herren, ich erwarte von der Automobilindustrie Lösungsvorschläge. Nur immer zu sagen, was nicht gehen wird, ist deutlich zu wenig und wird der Situation, in der wir gerade sind, nicht gerecht.

Ich sage aber auch ganz klar – und wiederhole mich da –: Wer die Aktuelle Debatte nur dazu nutzen möchte, um, wie die Deutsche Umwelthilfe, seinen ideologischen Kampf gegen das Auto zu begründen, der handelt töricht und schadet unserem Industriestandort ganz erheblich.

Erlauben Sie mir auch noch eine ganz persönliche Anmerkung: Ich frage mich manchmal schon, ob es wirklich der Diesel ist, der zum Himmel stinkt, oder nicht doch das Geschäftsgebaren der Deutschen Umwelthilfe.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, selbst wenn Hamburg oder andere Städte Fahrverbote aussprechen, sollten wir den Ehrgeiz entwickeln, es anders zu machen, es besser zu machen.

Der Anspruch Baden-Württembergs muss es sein, immer an der Spitze zu stehen.

Lassen Sie uns daher den baden-württembergischen Weg gehen, einen Weg, der die Gesundheit der Menschen schützt, der aber ohne Fahrverbote auskommt. Jetzt ist nicht die Zeit der Mutlosen, der Skeptiker und der Bedenkenräger.

Jetzt ist die Zeit der Ärmelhochkrempler und der Anpacker. Die Aufgabe ist groß. Das sollte uns aber nicht hindern, sie mit Ehrgeiz anzugehen.

Packen wir es daher beherzt an. Packen wir es gemeinsam an.