

**16. Landtag von Baden-Württemberg, 60. Sitzung**  
**Mittwoch, 12. April 2018, 09:30 Uhr**

**Rede**

Dr. Albrecht Schütte MdL

**zu**

**Grüne Angstmacherei: Unwissenschaftliche Grenzwerte  
und regelwidrig aufgestellte Messstationen**

Es gilt das gesprochene Wort.

Dr. Albrecht Schütte MdL:

Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Einmal mehr beschert uns die AfD heute eine Debatte, in der mit reißerischem Namen eigentlich nur eines gesagt wird: Am besten wäre die Welt heute noch genau so, wie sie 1980 war.

Dass früher allerdings zumindest nicht alles besser war, sieht man an der Reduktion der Schadstoffe in der Luft über die letzten Jahre und Jahrzehnte. Allein seit 2005 ist die Feinstaubbelastung am Neckartor um über 35 % reduziert worden.

Dank der Politik, dem Ausbau des ÖPNV und der technischen Entwicklung in der Autoindustrie ist es gelungen, den Feinstaubgrenzwert klar einzuhalten. Selbst am Neckartor werden die Anzahl der Feinstaubtage dieses Jahr vielleicht nicht mehr gerissen. Die Schlagzeile „Luft in Stuttgart und im Land so sauber wie seit Jahrzehnten nicht mehr“ ist vielleicht nicht reißerisch, sie macht keine Angst, aber dafür ist sie etwas anderes: faktisch, sachlich und wissenschaftlich richtig.

Was die Gesundheitsgefährdung durch Schadstoffe betrifft, so ist diese für Feinstaub – zumindest halbwegs – nachgewiesen. Für Stickoxide ist der Nachweis – freundlich formuliert – unklar. Es wird nämlich schlicht die Lebenserwartung von Menschen an Stellen mit hohem Stickoxid, wie am Neckartor, mit denen an anderen Orten verglichen.

Inzwischen rechnet man wenigstens die Raucherquote, die Ernährungs- und Bewegungsgewohnheiten mit ein. Der gleichzeitig vorhandene Feinstaub ist aber viel gravierender als der Effekt der Stickoxide. Wenn also jemand sagt: „Es gibt Tausende von Toten durch Stickoxide“, dann zeigt er damit nicht, dass es eine Gesundheitsgefährdung gibt, sondern dass er von Statistik keine Ahnung hat.

Natürlich gehen wir aber auch hier mit den Werten so weit runter, dass wir die EU-Normen erfüllen: knapp 60 % Reduktion des Ausstoßes gegenüber 1990 und nur noch wenige Messstellen, an denen der EU-Jahresmittelwert überschritten wird. Allein mit der weiterlaufenden Neuerung der Fahrzeugflotte und den versprochenen Softwareupdates würden 2019 nur noch wenige Messstellen in wenigen Städten in unserem Land die Grenzwerte reißen.

An dieser Stelle ganz kurz etwas zur Dieselnorm: Es mag gute Gründe geben, ein Elektromobil zu kaufen. Seit Einführung der Euronorm 6d zählt das Argument Stickoxid sicherlich nicht mehr dazu. Denn der Diesel ist jetzt so sauber, dass man damit alle diese Grenzwerte einhalten kann.

Leider hat aber der Staat lange Zeit den Stickoxidausstoß nicht tatsächlich im Verkehr reglementiert, sondern auf einem ganz klar definierten Prüfstand, wo der Ausstoß im Normalfall niedriger ist. Daher gibt es heute selbst Euronorm-6-Diesel – nicht 6d, aber andere –, die tatsächlich mehr ausstoßen als solche der Euronorm 4.

Man muss einmal klar sagen: Mit dieser Definition der Grenzwerte, die zwar sehr scharf waren, aber auch sehr ungenau, hat die Politik einen Fehler gemacht. Dafür können wir die Autoindustrie juristisch nicht belangen.

Viele Fahrzeughersteller haben aber noch eines draufgesetzt. Sie haben nämlich mit ihrer Software geschaut, ob das Auto gerade auf dem Prüfstand fährt – dann macht es spezielle Bewegungen –, haben dann die Leistung abgesenkt, den Verbrauch erhöht, und damit geht der Stickoxidausstoß auch zurück. Das ist klarer Betrug, und hierfür müssen die Betriebe auch geradestehen.

An dieser Stelle ein ausdrückliches Lob an unser Landesverkehrsministerium, das mit der Erprobung von Hardwareupdates gemeinsam mit dem ADAC klar nachgewiesen hat: Eine drastische Reduktion des Stickoxidausstoßes ist durch Hardwareupdates möglich.

Wenn wir also mit der Hardware-Nachrüstung beginnen und in den wenigen verbleibenden Städten mit Grenzwertüberschreitung spezifische Maßnahmen wie eine Erneuerung der Busflotte, die Erprobung von Lieferverkehr auf E-Mobilität und vieles mehr durchführen, wird spätestens 2020 höchstens noch Stuttgart den Grenzwert überschreiten.

Bevor ich mich der Landeshauptstadt zuwende, eine klare Aussage der CDU. Wir erwarten Folgendes: erstens klare Kommunikation auf Bundes- und Landesebene mit der Automobilindustrie, dass die angekündigten Software-Updates jetzt unverzüglich überall umgesetzt werden; zweitens Einwirken auf die Autokonzerne inklusive der Importeure und vielleicht auch manche Mitglieder der Bundesregierung, dass, wo immer möglich, in Ballungszentren Hardware-Updates kommen und von denen bezahlt werden, die bei Grenzwerten betrogen haben; und drittens die eben angesprochenen stadtspezifischen Maßnahmen wie Elektrobusse, Elektromobilität und Ausbau der Infrastruktur und des ÖPNV.

Es gibt ja jetzt einige Leute in Baden-Württemberg, die behaupten, das Verkehrsministerium und insbesondere der Minister würden nichts anderes tun, als möglichst viele Fahrverbote vorzubereiten. Das glaube ich nicht, und ich bin mir ganz sicher: Ministerium und Minister werden mit uns zur Verhinderung von Fahrverboten an der Umsetzung der eben angesprochenen Maßnahmen intensiv arbeiten.

Am Ende des Tages bleibt also genau eine Stadt, nämlich Stuttgart, in der mit all diesen genannten Maßnahmen der Stickoxid-Jahresmittelwert immer noch nicht auf 40 µg abgesenkt werden kann, Herr Kollege, nicht einmal, wenn wir sämtlichen Pkw-Verkehr verbieten.

Jetzt stelle ich mir die Frage: Wie kann das überhaupt sein? Zum Jahreswechsel war ich in Urlaub in einem anderen europäischen Land und hatte dort klar das Gefühl: Die Luft ist nicht so sauber wie bei uns, aber dort gibt es kein Problem mit dem Grenzwert. Dann habe ich mir einmal die europäische Rechtsnorm 2008/50/EG genauer angeschaut. Diese Verordnung hat, wie vom Kollegen gesagt, das Ziel, die Grenzstoffbelastung in Europa einheitlich zu regeln.

Der Sinn ist einfach: Die Verordnung möchte sicherstellen, dass dort, wo sich Menschen langfristig aufhalten – das tun sie am Gehweg tatsächlich eher selten –, Werte erreicht werden, bei denen gesundheitliche Folgeschäden ausgeschlossen sind. Jetzt können wir nicht bei jedem im Wohnzimmer und Schlafzimmer nachmessen, was der für einen Wert hat. Deshalb wird mit einer Referenzmessstelle ein Wert erzielt, sodass man dann weiß, dass dort, wo die Leute wohnen, keine Gesundheitsgefährdung besteht.

Jetzt heißt es in dieser EU-Verordnung, dass eine solche Messstelle dort, wo die Belastung am stärksten ist, aber maximal 10 m von der Straße entfernt aufgestellt werden darf.

Da geht der normale Europäer – eigentlich jeder außer manchen von uns – selbstverständlich davon aus, dass ein Land bei maximal 10 m Abstand vielleicht 9,80 m wählt, aber nicht die Entfernung direkt am Gehweg. Immerhin sinkt der Wert bis zu 10 m vom Gehweg um 30 %. Das heißt, faktisch haben wir durch Aufstellen, dem Gesetz nach richtig, einen Grenzwert, der 30 % schärfer ist als im Rest der EU. Dort hat man einen Wert festgelegt, der gesundheitsschädlich genau relevant ist. Wir erfüllen den Wortlaut des Gesetzes, den Sinn erreichen wir nicht.

Dabei fällt im Falle von Stuttgart noch etwas auf. Seit Jahren ist die Überschreitung der Grenzwerte doch bekannt. Warum hat dann die Deutsche Umwelthilfe nicht gefordert, dass der Verkehr am Neckartor zumindest fließt und nicht noch just an der Stelle eine Ampel steht?

Abbremsen, um Feinstaub zu erzeugen, und Anfahren, um Stickoxid zu erzeugen, das mag nicht der größte Beitrag sein. Wem solch eine Belastung aber völlig egal ist, der zeigt sein wahres Gesicht. Es geht der Umwelthilfe ausschließlich um Fahrverbote.

Nicht überraschend ist dann, dass die Umwelthilfe sich mit Abmahnung und Spenden eines Autoherstellers, dessen Wagen dann eher nicht geprüft wird, entsprechend finanziert.

Übrigens: Durch diese Diskussion zu Fahrverboten der Dieseltechnologie verunmöglicht uns die Umwelthilfe die Absenkung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte. Das ist ein ganz entscheidender umweltpolitischer Fortschritt. Die Organisation sollte vielleicht nicht Deutsche Umwelthilfe, sondern Deutsche Toyota-Hilfe heißen.

Die Kritik, dass nicht gehandelt wurde, muss ich auch gegenüber dem Oberbürgermeister der Landeshauptstadt äußern.

Nur ein Beispiel: Warum gibt es denn keine optimierte Verkehrssteuerung – optimiert mit modernsten Dateneinlesern –, um die Stickstoffkonzentration möglichst gering zu halten?

Wie man die Situation tatsächlich verbessert, haben wir doch in Reutlingen mit dem Scheibengipfeltunnel erlebt; dort sind die Werte deutlich gesunken. Warum ist in Stuttgart jegliche Infrastrukturmaßnahme um Jahre verzögert worden, sodass es heute immer noch 20 % sind, die nur durch Stuttgart hindurchfahren wollen? Wenn diese Auto-fahrer um die Stadt herumfahren würden – wie sie das eigentlich auch möchten –, würden wir die Grenzwerte erreichen.

Großartiger Ausbau des ÖPNV in Stuttgart: Fehlanzeige. Wer wie viele von uns von außerhalb nach Stuttgart kommt, kann nicht immer nach Degerloch fahren, um Park + Ride zu nutzen. Hier brauchen wir also Umsteigemöglichkeiten, um die Plätze in der Stadt zu entlasten.

Deshalb ist es kein Wunder bei so viel Nichthandeln und Nichttun vonseiten der Landeshauptstadt, dass genau hier Fahrverbote drohen.

Ich möchte zusammenfassen:

Bei uns ist die Luft so sauber wie seit Jahrzehnten nicht mehr. Um ohne Fahrverbote – die laut Gerichtsurteil nur die allerletzte Möglichkeit sind – noch besser zu werden, fordern wir als CDU schnellstmögliche Softwareupdates durch die Autoindustrie, Hardwareupdates, wo immer möglich, in Ballungsräumen, finanziert von denen, die betrogen haben, stadtspezifische Maßnahmen mit E-Bussen. Zudem ist für Stuttgart sofort der Verkehrsfluss, übrigens inklusive ÖPNV, zu optimieren, und dann ist zu überlegen, ob weitere Messstationen in Entsprechung von Wort und Sinn der EU-Vorschrift zur Klärung der Frage beitragen können, wo tatsächlich eine Gesundheitsgefährdung vorliegt.

Vielen Dank.