

16. Landtag von Baden-Württemberg, 76. Sitzung

Mittwoch, 28. November 2018, 10:00 Uhr

Rede

des Mitglieds des Arbeitskreises Verkehr
der CDU-Landtagsfraktion Dr. Albrecht Schütte

**zur
Aktuellen Debatte**

**Wann kommt das Rauchverbot auf den Straßen in Baden-
Württemberg vs. irrsinnige Grenzwerte?**

Es gilt das gesprochene Wort.

Dr. Albrecht Schütte MdL:

Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen!

Um es am Anfang ganz klar zu sagen: In einem Rechtsstaat gelten abschließend gefällte Urteile und sind umzusetzen.

Daran gibt es nichts zu rütteln. Das gilt auch für Urteile zu Konsequenzen aus der Stickoxidbelastung. Allerdings ist es in einer Demokratie auch erlaubt, Urteile zu hinterfragen und gegebenenfalls Gesetze oder Grenzwerte anzupassen.

Da der AfD bei Aktuellen Debatten die Fantasie fehlt – wenn man von immer unverständlicheren Titeln absieht –, heute zum wiederholten Mal der Sachstand: Die Luft ist so sauber wie seit Jahren nicht mehr. In den letzten 25 Jahren ist der Stickoxidausstoß bundesweit halbiert worden; in Stuttgart sind die Werte von 110 Mikrogramm pro Kubikmeter auf 70 Mikrogramm pro Kubikmeter heruntergegangen.

Vor einigen Monaten hatte ich schon einmal beschrieben, woher die NOx-Grenzwerte kommen. Damals hatte ich auf Folgendes hingewiesen: Zunächst einmal gibt es einen guten Nachweis, dass Feinstaubkonzentrationen gesundheitsgefährdend sind, und es gibt einen Nachweis, dass sehr hohe NOx-Konzentrationen ebenfalls schlecht für die Gesundheit sind. Es macht auch Sinn, Werte am Arbeitsplatz höher zu definieren als am Wohnort, wo sich auch Kranke überwiegend aufhalten.

Allerdings: Eine Gesundheitsgefährdung durch NOx bei einem Wert von 40, 50 oder 60 Mikrogramm pro Kubikmeter kann nicht festgestellt werden. Gleichzeitig auftretende Faktoren wie erhöhte Feinstaubbelastung, erhöhte Schwefeldioxidbelastung in der Vergangenheit, andere Luftschadstoffe, andere Bewegung, andere finanzielle Verhältnisse betreffen dieselben Menschen und sind viel gravierender.

Aber vor einigen Jahren hätte ich mir nicht träumen lassen, wo der NOx-Wert tatsächlich herkommt. Tote wurden in der Studie nicht festgestellt, schon gar nicht Tausende von Toten. Es gab lediglich eine Verschlimmerung bei Asthma in der Altersgruppe von 5 bis 12 Jahren. Dabei wurde aber nicht die Auswirkung von Verkehr analysiert, sondern die Frage, ob eine Familie einen Gasherd hat oder nicht.

Die Werte wurden auch nicht etwa gemessen, sondern mit Unsicherheiten von mehr als einem Faktor von 1 : 10 geschätzt. Logischerweise war diese Studie für die amerikanische Behörde US EPA, die sie erstellt hatte, nicht aussagekräftig genug, um Grenzwerte zu definieren. In Europa wurde die Studie abgeschrieben und dann verwendet, um einen Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter zu würfeln, ich meine natürlich: wissenschaftlich basiert festzulegen.

Auf jeden Fall kann ich an dieser Stelle allen Mitgliedern der DUH und allen Weiteren, die Fahrverbote bei solchen Grenzwerten verhängen wollen, nur einen Rat geben: Reisen nach Indien und Südostasien sind logischerweise völlig tabu, aber auch mehrtägige Reisen nach

London oder nach Paris, brennende Kerzen am Weihnachtsbaum, all das müssen diese Herrschaften aus Sorge um ihre Gesundheit dringendst vermeiden.

Wir seitens der CDU-Fraktion, auch seitens der Landesregierung, wünschen uns ein Hinterfragen der Grenzwerte.

Zur Glaubwürdigkeit in der Politik gehört eben auch, Grenzwerte zu hinterfragen, wenn man sieht, dass sie keine wissenschaftliche Basis haben.

Auch der Hinweis auf mangelnde Zuständigkeit kann nicht verfangen. Zu Recht hat das Verkehrsministerium auf eine Frage nach Nachrüstbarkeit von Dieselfahrzeugen nicht auf die Zuständigkeit verwiesen, sondern eine Langzeitstudie erfolgreich finanziert und umgesetzt.

Schließlich ist das Problem doch: Diese Grenzwerte, die nicht einmal als geschätzt bezeichnet werden können, haben gravierende Konsequenzen. Hunderttausende dürfen nicht mehr nach Stuttgart fahren, und Zigtausende werden ab April ihr Auto vor der Haustür in Stuttgart nicht mehr nutzen können. Und die können sich nicht einfach am ersten Montag des Monats mal ein neues Auto kaufen.

Bei der Gefährdung durch die Zunahme des CO₂-Ausstoßes, die es geben wird, wenn man vom Diesel auf den Benziner umstellt, handelt es sich eben nicht um Abschätzungen, die von wenigen Wissenschaftlern anhand von kaum relevanten Daten getroffen wurden, sondern es geht um die Bedrohung der Menschheit an sich.

Dass die Deutsche Umwelthilfe auf der Grundlage von nicht haltbaren NO_x-Grenzwerten zu einer deutlichen Zunahme der CO₂-Emission beiträgt, macht endgültig klar: Mit Umweltschutz hat dies wenig zu tun.

Man muss auch an langfristige Maßnahmen denken; denn auch in zehn Jahren werden Leute hier stehen, die nicht sagen wollen: Hätte man doch vor zehn Jahren etwas getan!

Wir tun etwas als CDU und ergreifen kurzfristige, mittelfristige und langfristige Maßnahmen, um den Gesundheitsschutz zu verbessern und Fahrverbote zu vermeiden.

Einiges hat die Koalition seit 2016 auf den Weg gebracht: VVS-Tarifreform, Einführung des BW-Tarifs mit Preisreduktion im Nahverkehr, verstärkte Förderung der Elektromobilität und auch innovative Maßnahmen wie die Mooswand oder die intensivere Straßenreinigung wurden auf Druck der CDU-Stadtratsfraktion umgesetzt. Wir wollen, dass jetzt die Maßnahmen, die innovativ Stickoxid reduzieren, ebenso schnell umgesetzt werden, nicht nur die Maßnahmen, bei denen man die Grenzwerte schon einhält, nicht nur die Maßnahmen, bei denen man die Grenzwerte schon einhält.

Klar ist für die CDU auch: Es ergibt keinen Sinn, für Maßnahmen, die keine Wirkung haben und keine Verbesserung erreichen, Geld auszugeben. Wenn eine gesonderte Busspur außer Staus kaum Effekte haben sollte, wäre es ja unsinnig, dafür Bundes- und Landesmittel einzusetzen, Mittel, mit denen wir andernorts die Qualität verbessern können.

Wir sind fest davon überzeugt, dass nicht Verbote, sondern ein dichter und attraktiver Nahverkehr zum Umsteigen animiert. Ich denke, darüber sind wir uns einig. Das ist übrigens kein Gegensatz zum Individualverkehr im ländlichen Raum, der noch lange eine wichtige Rolle spielen wird. Aber klar ist: Man muss auch an Park-+-Ride-Anlagen umsteigen können.

In diesem Zusammenhang muss dem Verkehrsministerium ein Fehler unterlaufen sein. Der Gedanke, dass Park-+-Ride-Anlagen, weil sie knapp innerhalb der Umweltzone liegen, ab und an nur wenige Meter, von Fahrzeugen der Euronormen 4 und 5 nicht mehr angefahren werden dürfen, kommt wohl nicht von der Fachabteilung, sondern war eher das Script für „extra 3“ oder die „heute-show“. Es tut mir leid.

Ich fasse zusammen: Wir respektieren die Urteile, heißen es aber auch für richtig, wenn die Bundeskanzlerin jetzt die Gedanken zur Verhältnismäßigkeit präzisiert und einen Wert von 50 Mikrogramm vorgibt. Wir als CDU-Fraktion halten es für richtig, Grenzwerte zu hinterfragen, wenn deren Zustandekommen erhebliche Zweifel aufwirft. Gleichzeitig setzen wir uns mit Bundes- und Landesmitteln dafür ein, die Luftqualität durch eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots, eine weitere Unterstützung von E-Mobilität und innovative Maßnahmen weiter zu verbessern. Dazu noch eine intelligente Verkehrssteuerung und ausreichend Park-+-Ride-Plätze, natürlich für alle erreichbar, dann

klappt es ganz ohne Fahrverbote für diese Fahrzeuge der Euronorm 5.

Vielen Dank.