

Presseinformation

Kiel, den 16.06.2005
Es gilt das gesprochene Wort

Lars Harms

TOP 23 Umsetzung der Feinstaub-Richtlinie der EU Drs. 16/68

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 74
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 144 08 305

E-mail: landtag@ssw.de

Man kann einmal mehr sagen, dass man mit den Stimmen der Bundesregierung in Brüssel wieder einmal etwas beschlossen hat, mit dem sich dann in Deutschland wiederum kein Mensch beschäftigt hat. Schon seit 1996 ist die Feinstaubrichtlinie beschlossene Sache und eigentlich hätte man erwarten können, dass ein Staat diese Richtlinie in knapp 10 Jahren auch umsetzen kann. Stattdessen haben wir nun wieder die altbekannte Hektik und zeigen erst einmal wieder schlüsselreizmäßig nach Brüssel, wenn der Schuldige gesucht wird. Aber um es noch einmal klar zu stellen: Alles, was in Brüssel beschlossen wird, ist nicht das Werk eines orwellschen Überstaates, sondern der Wille der einzelnen nationalen Regierungen und Parlamente, die an dieser Beschlussfassung beteiligt sind. Deshalb ist es auch ihre Aufgabe dafür zu sorgen, dass auf nationaler Ebene die jeweilige Richtlinie umgesetzt wird. Deutschland gilt in diesem Zusammenhang nicht als eines der schnellsten Länder. Dies ist ein Grundproblem in der Debatte um Feinstaub und Dieselrußfilter, denn nur deshalb haben wir immer wieder das Problem, das kurzfristig hektische Debatten über Problemstellungen entstehen, die eigentlich schon vor Jahren hätten abgearbeitet sein sollen. Schon seit Jahren gibt es Dieselrußfilter serienmäßig in französischen Autos und den Fahrzeugen anderer EU-Länder, weil dieses dort für Neuwagen vorgeschrieben ist.

Dieselrußfilter sollen nun steuerlich gefördert werden und so könnte man ja nun denken, dass dann ja alles in Butter sei. Im Gegenteil - dadurch, dass nun Dieselrußfilter gefördert werden sollen und die Industrie versprochen hat, Dieselrußfilter serienmäßig in knapp zwei Jahren in allen PKWs einzubauen, hat man es geschafft rechnerisch die gigantische Zahl von knapp 2 % des Gesamtproblems zu lösen. Denn nur so hoch ist nach aktuellen Schätzungen der Anteil des durch die Verbrennung von PKW-Diesel entstehenden Feinstaubes am gesamten Feinstaubaufkommen. Feinstaub entsteht an vielerlei Stellen. Rund 12 % entstehen durch PKW-Verkehr aller Art. Dabei entsteht dieser bei der Verbrennung von allen Kraftstoffen und hier zugegebenermaßen in besonderem Maße bei der Verbrennung von Dieselmotorkraftstoff. Genauso schädlich ist aber der Abrieb durch Bremsen und Reifen oder auch das Aufwirbeln von Kleinstpartikeln durch

Reifen. Solche Feinstaubimmissionen werden von allen PKW's verursacht und entstehen auch durch den LKW-Verkehr, der zu 23 % zu den Feinstaubverursachern gehört. Hinzu kommen dann noch zu rund 20 % die Industrie, zu knapp 15 % die Kraftwerke, zu 10 % der Hausbrand und sogar zu 5 % die Landwirtschaft. Die restlichen knapp 15 % gehen weitgehend auf natürliche Ursachen zurück.

Will man also punktuelle Probleme lösen, die sich vornehmlich an Industriestandorten und in größeren Städten ergeben, so sollte man nicht so sehr an die Filtertechnik in Diesel-PKW's, sondern eher an die großen Industrien und Kraftwerke denken. Ich glaube, wir haben wieder einmal ein gewisses Tier durch das Dorf gejagt, um unser Gewissen zu beruhigen und ändern an den grundlegenden Problemen nur unwesentlich etwas. Gehen wir aber trotzdem noch einmal auf den normalen PKW- und LKW-Verkehr zurück. Wie lässt sich hier wirklich das Problem angehen? Wer weniger Immissionen will, muss versuchen, dass der Verkehr in den Städten so kanalisiert wird, dass er besser läuft. Grüne Wellen gibt es leider immer noch nicht überall. Und wer hier beispielsweise nach Kiel einpendelt, kann sehr genau sagen, wo Ampeln besser geschaltet werden könnten. Wir brauchen bessere ÖPNV-Angebote und bessere Schienenverbindungen. Bevor man also einen Flugplatz in Kiel ausbaut und so noch mehr Feinstaub durch Immissionen produziert, ist es besser, eine vernünftige Bahnanbindung nach Hamburg zu schaffen, die nicht nur den Fluggästen hilft, sondern auch dafür sorgt, dass bisherige Autofahrer auf die Schiene umsteigen. In diesen Komplex gehören auch Güterverteilzentren. Schon vor Jahren sollte ein Güterverkehrskonzept für Schleswig-Holstein erarbeitet und umgesetzt werden. Dies ist eine Aufgabe, die nun die Landesregierung endlich angehen muss und die nun auch vor dem Hintergrund der Feinstaubdiskussion zu sehen ist. Die Diskussion über Feinstaub ist somit keine isolierte steuerpolitische Diskussion, sondern sie ist eine Querschnittsaufgabe. Bei unseren landespolitischen Entscheidungen müssen wir eben auch Umweltgesichtspunkte immer im Auge haben.

Für mich ist es beispielhaft, wie man in Bozen in Südtirol, oder auch in der Kärntner Landeshauptstadt Klagenfurt und in Graz in der Steiermark das Thema Feinstaub angegangen ist. Dort sind an vielen Stellen im Stadtgebiet Messstellen eingerichtet worden und man hat anhand von konkreten daraus gewonnenen Daten und unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger Konzepte zur Minimierung der Immissionen erarbeitet, die nun umgesetzt werden. Ich glaube, dass solche konkreten Prozesse die übergeordnete Gesetzgebung begleiten sollten, damit sich auch das Problembewusstsein bei den Menschen verbessert. Dem Bericht der Landesregierung zur Feinstaub-Richtlinie ist zu entnehmen, dass es hierzulande noch vergleichsweise wenig Messstellen gibt. Hier gäbe es einen Ansatzpunkt für die Landesregierung. Wir sollten nicht glauben, dass die Einführung von Dieselpartikelfiltern allein, unser Feinstaubproblem löst. Hier ist vor allem aber immer noch ein umweltpolitisches Umdenken notwendig. Was wir brauchen sind weniger Immissionen in der Industrie, saubere erneuerbare Energieformen und eine nachhaltige Verkehrspolitik.