

Sperrfrist Redebeginn!
Es gilt das gesprochene Wort



Christopher Vogt, MdL
Vorsitzender

Anita Klahn, MdL
Stellvertretende Vorsitzende

Oliver Kumbartzky, MdL
Parlamentarischer Geschäftsführer

Nr. 086/2018
Kiel, Mittwoch, 21. März 2018

Umwelt/Kennzeichnungspflicht
von Diesel-Fahrzeugen

Christopher Vogt zu TOP 23 „Keine neue Kennzeichnungspflicht für Diesel-Kraftfahrzeuge“

In seiner Rede zu TOP 23 (Mobilität erhalten, Wertverlust verhindern: Keine neue Kennzeichnungspflicht für Diesel-Kraftfahrzeuge) erklärt der Fraktionsvorsitzende der FDP-Landtagsfraktion, **Christopher Vogt**:

„Seit dem Bekanntwerden des Diesel-Skandals und allerspätestens seit den Leipziger Urteilen zum Thema Fahrverbote sind viele Autofahrer verunsichert. Die Diskussion und ihre psychologischen Effekte führen natürlich auch zu Wertverlusten bei Dieselfahrzeugen. Ich bin mir nicht ganz sicher, ob die AfD-Fraktion dies beim Formulieren ihres Antrages bedacht hat, oder ob sie es schlichtweg in Kauf genommen hat. Es reicht auf jeden Fall nicht aus, nur zu sagen, was man nicht will. So einfach ist das leider nicht.

Vorweg möchte ich sagen: Ich wundere mich zunehmend darüber, wie insbesondere der VW-Konzern mit dem Skandal um die Abgaswerte und in der Folge mit den eigenen Kunden umgeht. Ich würde mir da deutlich mehr Druck von Seiten der Bundesregierung wünschen. Ganz unbeteiligt an der ganzen Geschichte ist der Staat allerdings auch nicht. Die zuständigen Behörden haben offensichtlich sehr lange geschlafen und sich hinter Licht führen lassen. Es kann aber nicht angehen, dass die Bürger dieses Versagen einfach hinnehmen und einseitig ausbaden müssen. Das ist auch eine soziale Frage bei den vielen betroffenen Dieselfahrern. Im Übrigen gibt es mittlerweile ein interessantes Gerichtsurteil, das einem VW-Kunden einen Neuwagen zugesprochen hat.

Nachträgliche Softwareveränderungen wirken sich bei den Fahrzeugen nicht allein auf den Stickoxid-Ausstoß aus, sondern ziehen auch andere Auswirkungen nach sich. Das kann insofern noch spannend werden. Ich bin jedoch der Meinung, dass sich das größte Unternehmen dieser deutschen Schlüsselindustrie nicht weiter mit seinen Kunden vor Gericht treffen sollte. Es

müsste doch eigentlich im eigenen Interesse liegen, deutlich mehr auf die eigenen Kunden zuzugehen.

Zu den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichtes vom 27. Februar 2018 zur Situation in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg: Diese kamen ja nicht wirklich überraschend, aber mit den Folgen werden wir uns noch eine Weile beschäftigen müssen. In Schleswig-Holstein ist ein kurzes Stück des Kieler Theodor-Heuss-Rings betroffen, wo der Grenzwert offenbar seit Jahren überschritten wird. Die Verkehrsbelastung ist dort sehr hoch und die bauliche Situation eine Besondere. Man muss die genaue Höhe der Grenzwerte vielleicht nicht im Einzelnen für nachvollziehbar halten, um festzustellen, dass wir mit dieser Situation jetzt angemessen umgehen und handeln müssen. Von Seiten des Landes und der Stadt müssen nun gemeinsam sinnvolle Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden, um das Problem in den Griff zu bekommen. Man muss dazu kommen, dass die Grenzwerte eingehalten werden

Wir sprechen hier über die Hauptverkehrsachse unserer Landeshauptstadt. Sinnvolle Umleitungen sind an dieser Stelle äußerst schwierig. Deshalb sage ich ganz deutlich: Ich teile die Einschätzung der Stadt Kiel, dass Fahrverbote vermieden werden müssen. Sie wären aus meiner Sicht unverhältnismäßig und die Wahrung der Verhältnismäßigkeit haben die Leipziger Richter bei ihren beiden Urteilen sehr stark betont. Das vorliegende Problem in Kiel kann meines Erachtens nicht dadurch gelöst werden, indem man es einfach verlagert. Die Verkehrssituation in Kiel ist gerade während der täglichen Stoßzeiten schon jetzt sehr angespannt. Das sollte man nicht weiter verschlimmern. Ich wüsste zudem nicht, wie man Fahrverbote für bestimmte Motorentypen auf der B76 sinnvoll kontrollieren könnte. Deshalb muss man vor allem über innovative bauliche und technische Maßnahmen nachdenken, über die Stärkung des ÖPNV und moderner Antriebe und auch über einen besseren Verkehrsfluss.

Entsprechende Fachleute müssen nun eingebunden werden, die davon deutlich mehr Ahnung haben als wir hier. Gutachter, die man unbedingt einbinden sollte, sollten dann aber auch unabhängig sein. Wenn die schriftlichen Urteilsbegründungen aus Leipzig in einigen Wochen vorliegen, kann auch der notwendige Luftreinhalteplan Formen annehmen.

Über das Thema Stickoxide wurde viel geredet. Die Belastungen sind in der Tat seit Anfang der neunziger Jahre sehr stark abnehmend, weil die Antriebe seitdem deutlich sauberer werden, die Motoren effizienter. Ich glaube, die Dieselseite ist besser als ihr Ruf momentan. Ich finde es erstaunlich, wie sich das Umweltbundesamt derzeit äußert. Von 6000 Diesel-Toten zu sprechen halte ich für eine hysterische Behauptung, die nicht hinterlegt ist. Auch das trägt nicht gerade zur Versachlichung des Themas bei. Ich könnte auch vieles zu diesem Verein, der sich Deutsche Umwelthilfe nennt, sagen. Ich lass das mal um des lieben Friedens willen an dieser Stelle weg. Aber ich möchte deutlich sagen, wenn wir wirklich ernsthaft über Luftreinheit sprechen, müssen wir doch endlich zu vernünftigen Lösungen kommen, das Problem seröser anpacken und auch über andere Bereiche sprechen.

In Oslo fährt die Colorline das Kabel aus und schließt sich im Hafen an den Landstrom an. In Deutschland muss endlich die EEG-Umlage für diese Schif-

fe abgeschafft werden, damit sich Landstrom auch hier lohnt. Das würde übrigens für die gesamte Region vermutlich deutlich mehr bringen als wenn man Tausenden Autos verbietet, durch die Stadt zu fahren. Ich wünsche mir also mehr Expertise, mehr Sachlichkeit und weniger Panikmache.“