

Presseinformation



Es gilt das gesprochene Wort!

TOP 21 + 24– Besitzer*innen von Dieselfahrzeugen vor Kosten für Nachrüstungen schützen; Keine Kosten für die Umrüstung von Dieselfahrzeugen auf die Verbraucher*innen abwälzen

Dazu sagt der verkehrspolitische Sprecher der Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen,

Andreas Tietze:

**Landtagsfraktion
Schleswig-Holstein**

Pressesprecherin
Claudia Jacob

Landeshaus
Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Zentrale: 0431 / 988 – 1500
Durchwahl: 0431 / 988 - 1503
Mobil: 0172 / 541 83 53

presse@gruene.ltsh.de
www.sh-gruene-fraktion.de

Nr. 324.18 / 07.09.2018

Der Verbrenner ist und bleibt das Problem

Herr Präsident,
liebe Kolleg*innen,

Stuttgart, Düsseldorf, Hamburg, Kiel und vorgestern auch Frankfurt – die Liste der Städte, in denen Dieselfahrverbote kommen, wird immer länger. Schon jetzt ist absehbar, dass sie weiter wachsen wird. Das [Umweltbundesamt](#) zählte im vergangenen Jahr schließlich insgesamt 67 Städte in Deutschland, in denen der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid überschritten worden ist. Zudem liegen weitere Klagen vor den Verwaltungsgerichten.

Wenn wir die Luft in unseren Innenstädten schnell sauberer machen wollen, müssen wir politisch für Hardware-Nachrüstungen streiten. Die Bundesregierung muss dazu endlich die rechtliche Grundlage schaffen. Bundesverkehrsminister Scheuer will das alles nicht, hält das für Verschwendung von Steuergeldern und mauert.

Minister Buchholz hat im Sommer dazu konkrete Vorschläge gemacht. Er fordert einen Rechtsrahmen zur freiwilligen Hardware-Nachrüstung für ältere Diesel. Dazu hat die Regierungsfraktion einen Antrag vorgelegt. Der von uns eingebrachte Landtag sagt klipp und klar, diejenigen, die bei der Software geschummelt haben, müssen dafür zahlen und das sind die deutschen Automobilfirmen – ohne Wenn und Aber.

Bei der Hardware-Nachrüstung müssen wir allerdings differenzierter vorgehen. Die Masse der Stickoxide entsteht durch völlig legal zugelassene Fahrzeuge der Normen vier, mit 13 Millionen Pkw und maximal 250 mg/k NO_x, und 5 mit 14 Millionen Pkw, die maximal 180 g/km ausstoßen.

27 Millionen PKW sind das zentrale Problem. Das Problem trifft im großen Maß Privat-

leute und kleinere, mittelständische Unternehmen, die nicht sagen können: „Ok, dann kaufe ich mir halt ein neues Auto.“ Gerade ältere Dieselfahrzeuge werden oft von Menschen mit geringem Einkommen gefahren.

Die Bundesregierung schläft weiter und hat bisher nichts Maßgebliches unternommen. Also viel heiße – und schmutzige – Luft um nichts. In 70 Städten werden die erlaubten Stickoxidwerte weiterhin zum Teil erheblich übertreten.

Die dreckigen Dieselaautos dürfen weiter fahren und die Luft verpesten – Fahrverbote sind eingeführt, helfen aber nur bedingt. Aus ökologischen und gesundheitlichen Gründen ist es dringend nötig, diese Abgase jetzt schnell zu reduzieren, um die Luftqualität zu verbessern. Es gibt marktübliche Nachrüstungsoptionen: SCR Katalysatoren machen Euro 5 und viele Euro 4 zum „Euro 6 light“, wie ihn Winfried Kretschmann betitelte.

Dem Abgas wird rund 1 ml/km aus zwei Dritteln Wasser und einem Drittel Kunst-Harnstoff beigemischt. Das Ammoniak darin reduziert Stickoxid zu Wasser und dem Hauptbestandteil von Luft: Stickstoff. Kosten für ein Nachrüstsatz: von Eineinhalbtausend Euro bis sechstausend Euro, je nach Fahrzeugtyp und Hersteller.

Das ist natürlich viel Geld. Es alleine der Automobilindustrie aufzubürden, wie auch einige meiner Parteikolleg*innen es fordern, kann man machen, doch die Industrie wird sich vehement dagegen wehren und das aktuelle Problem der Stickoxide wird nicht gelöst.

Daher unterstützen wir Grünen in der Jamaika-Koalition den pragmatischen Vorschlag von Minister Buchholz. Er schlägt vor, die NO_x-Werte durch Anreize zur freiwilligen Nachrüstung nicht manipulierter Euro 4 und 5 zu senken und durch eine Drittelung der Finanzierung Bund/Industrie/Halter auf den Weg zu bringen.

Für diese Idee wurde Wirtschaftsminister Buchholz von Ihnen gescholten – zu Unrecht wie ich finde. Sein Vorschlag hat eine konkrete und schnelle pragmatische Senkung der Immissionen zur Folge – es ist also im guten Sinn ökologisch. Schadstoffe würden sinken.

Die Kund*innen werden zwar zur Kasse gebeten, aber sie werden nicht betrogen. Sie bekommen ein wertstabiles Auto mit moderner Norm, übernehmen Verantwortung für die Umwelt und die Straßenanlieger*innen können aufatmen. Alles gut? Nein, uns Grünen reicht das natürlich nicht aus. Meine grüne Fraktion ist überzeugt, der Verbrenner ist und bleibt das Problem.

Immer noch zu viel Abgase und mehr Verbrauch – angesichts der weltweiten Klimakrise muss der Verkehrssektor endlich Teil der Lösung und nicht Teil des Problems sein. Aber wir machen uns auch keine Illusionen, die massenhafte Einführung von E-Autos oder die Verbesserung des ÖPNV wird dauern. Also wählen wir das kleinere Übel für die Umwelt: Besser noch ein paar Jahre einen abgasreduzierten Altdiesel fahren und dann direkt auf E-Autos umsteigen, als jetzt einen neuen Benziner-Verbrennungsmotor zu kaufen und noch weitere zehn Jahre zu fahren.

Dieselskandal und dreckige Luft kann man nicht einfach aussitzen – unser Antrag zeigt, dass Jamaika verantwortlich Politik gestalten will. Das Bundesverwaltungsgericht hat unmissverständlich das Recht auf saubere Luft herausgestellt und damit bestätigt: Überhöhte Stickoxide in der Außenluft führen zu erheblichen Gesundheitsbelastungen und tausendfachen vorzeitigen Todesfällen.

Unser Antrag weist einen Weg aus der Misere und versucht durch Anreize, die Menschen, die einen alten Diesel fahren, freiwillig zum Handeln zu bewegen und ihren Beitrag zu leisten.
