

Speech

Kiel, 07.09.2018

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

SSW im Landtag

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

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

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Ursachen bekämpfen und nicht die Symptome

Flemming Meyer zu TOP 21 + 24 - Umrüstung von Dieselfahrzeugen

„Für uns als SSW ist ganz klar, Automobilhersteller, die ihre Fahrzeuge manipuliert haben, die sich damit die Zulassung erschwindelt haben, müssen alleine für die Umrüstung oder Nachrüstung, voll herangezogen werden.“

Die Einführung von Stickstoffdioxid-Grenzwerten ist nicht vom Himmel gefallen. Auch wenn über die Grenzwerte kontrovers diskutiert wird, ist die gesundheitsschädliche Belastung von Luftschadstoffen aus dem Straßenverkehr unstrittig. Das ist klar. Aussagekräftiger Indikator für die Luftverunreinigung ist Stickstoffdioxid. Der Grenzwert für NO₂ ist das Ergebnis langjähriger und umfangreicher Untersuchungen. Der eingeführte Richtwert wird als geeignet angesehen, um die Gesundheit, auch bei besonders empfindlichen Menschen, bei einer dauerhaften Belastung zu schützen. Und allein um den Schutz der Menschen geht es hier.

Angesichts der vielen Diesel-Fahrzeuge, die bei uns auf den Straßen fahren, hat das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig seine Entscheidung zu den Diesel-Fahrverboten nicht leichtfertig getroffen. Dieses vorausgesetzt, hat das Gericht in Sinne derer Entschieden, die in einem Umfeld leben, wo dieser Grenzwert der Stickstoffoxide überschritten wird.



Zudem hat die EU-Kommission mittlerweile gegen Deutschland Klage wegen Luftverschmutzung, beziehungsweise wegen Nichteinhaltung der Grenzwerte, eingereicht. Damit ist zusätzlicher Druck in die gesamte Diskussion gekommen.

Angesichts der bereits verstrichenen Zeit, scheint dieser Druck mittlerweile auch notwendig zu sein. Denn eines ist klar, seit Jahren kennen wir die Grenzwerte und wir wissen welche Städte oder Straßenzüge betroffen sind und vor allem kennen wir die Verursacher. Und damit bin ich bei den Anträgen.

Wir müssen endlich dort ansetzen, wo der Dreck rausgeblasen wird – und das sind hauptsächlich Dieselfahrzeuge mit bestimmter Euro-Norm.

Für uns als SSW ist ganz klar, Automobilhersteller, die ihre Fahrzeuge manipuliert haben, die sich damit die Zulassung erschwindelt haben, müssen alleine für die Umrüstung oder Nachrüstung, voll herangezogen werden. Hier gilt aus unserer Sicht das Verursacherprinzip. Es kann nicht sein, dass der Kunde auf den Kosten sitzen bleibt und der Leidtragende ist. In diesem Punkt sind wir uns alle einig.

Problematisch wird es aus unserer Sicht, bei den Fahrzeugen, der Klassen für Euro 5 und niedriger. Es gibt Fahrzeughersteller, die haben ihre Autos nach dem neusten und besten Stand der Technik entwickelt und gebaut. Die zu dem Zeitpunkt dann auch die geltenden Euro-Normen erfüllt haben. Meines Erachtens wird diese Unterscheidung nicht gemacht in der Bundesratsinitiative, auf die im SPD-Antrag hingewiesen wird. In Bezug auf die Nachrüstung wird dort allein auf die Euro 5 Norm verwiesen ohne zu differenzieren, so lese ich die Bundesratsinitiative.

Demgegenüber wird im Antrag der Koalition genau dieser Aspekt aufgegriffen. Unter Punkt zwei des Antrages fordert Jamaika ein Förderprogramm zur Nachrüstung von Dieselfahrzeugen der Euro 4 und 5-Norm, die zum Zeitpunkt der Zulassung eben nicht manipuliert haben. Das Finanzierungsmodell für die Nachrüstung ist gedrittelt – ein Teil Automobilhersteller, ein Teil Bund und ein Teil Fahrzeughalter.

Aus unserer Sicht ist dies ein politischer Kompromiss auf den wir uns einlassen können. Damit wird man aber nicht jedem gerecht. Es werden Automobilhersteller zu Kasse gebeten, die nicht betrogen haben, deren Fahrzeuge mittlerweile aber nicht mehr allen Anforderungen gerecht werden. Gleiches gilt für die Fahrzeughalter, die ein Fahrzeug besitzen, das



zum Zeitpunkt der Zulassung alle Normen erfüllt hat – ohne zu manipulieren. Das ist nicht gerecht, aber es wäre aus Sicht des SSW ein gangbarer Weg, damit auch Modelle der Euro 4 und 5 Norm in entsprechenden Umweltzonen weiter fahren dürfen.

Dies scheint uns derzeit der bessere Weg zu sein. Denn es wird endlich Zeit, dass wir die Ursachen bekämpfen und nicht die Symptome. Das ist allemal besser, als die betroffenen Städte und Gemeinden allein zu lassen mit ihren Entscheidungen zu Fahrverboten – deren Effekte eher fragwürdig sind.

