

**Rede
von**

Frank Henning, MdL

zu TOP Nr. 3c

Aktuelle Stunde

Gute Luft in unseren Städten: Mit vorsorgenden Instrumenten die Gesundheit schützen!

Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen – Drs. 17/6727

während der Plenarsitzung vom 26.10.2016
im Niedersächsischen Landtag

Es gilt das gesprochene Wort.

Anrede,

Stickoxide in der Atemluft gefährden die Gesundheit von Menschen. Sie führen zu erheblichen Atemwegsbeeinträchtigungen und -schädigungen. Vorgeschiedigte Personen, Kinder und ältere Menschen sind besonders gefährdet. Das Erkrankungsrisiko steigt mit der Höhe der Konzentration der Schadstoffe in der Atemluft an.

Das deutsche Immissionsschutzrecht gibt in Umsetzung der europäischen Luftqualitätsrichtlinie vor, dass bei der Überschreitung eines Immissionsgrenzwertes die zuständige Behörde einen Luftreinhalteplan aufzustellen hat. Die Zuständigkeit für die Luftreinhalteplanung ist in Niedersachsen auf der kommunalen Ebene angesiedelt.

Noch einmal zur Erinnerung: Es war der FDP-Umweltminister Sander, der den Kommunen in Niedersachsen die Verpflichtung zur Aufstellung von Luftreinhalteplänen auferlegt hat. In 15 von 16 Bundesländern sind nämlich die Bundesländer selbst zur Aufstellung von Luftreinhalteplänen verpflichtet und nicht die Kommunen. Nur Sander hat das den Kommunen aufgebürdet, und damit übrigens auch die Kosten. Ich bezeichne das als kommunalfeindlich und als Flucht aus der Verantwortung der damaligen schwarz-gelben Landesregierung in Niedersachsen.

Die Ermittlung der Luftschadstoffbelastung in Niedersachsen erfolgt durch das Lufthygienische Überwachungssystem des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim. Die Messergebnisse für das Jahr 2015 zeigen, dass es bei sieben niedersächsischen Städten zur Überschreitung der Grenzwerte bei Stickstoffdioxiden gekommen ist. Dies sind die Städte Hannover, Oldenburg, Osnabrück, Braunschweig, Hildesheim, Hameln und Göttingen, also typischerweise die städtischen Ballungszentren.

Hauptverursacher der örtlichen Stickstoffdioxid-Belastung sind die Emissionen von Kraftfahrzeugen. Nach Angaben des Umweltbundesamtes trägt der Verkehr zu mehr als 60 Prozent zur lokalen Belastung bei.

Rund zwei Drittel der verkehrsbedingten NO₂-Emissionen innerorts wurden dabei durch Diesel-Pkw verursacht. Damit sind Dieselfahrzeuge für die häufige Nichteinhaltung der NO₂-Luftqualitätsgrenzwerte an Straßen von entscheidender Bedeutung. Neben den Diesel PKW tragen aber auch Nutzfahrzeuge und Busse maßgeblich zur Belastung bei.

Was folgt nun aus dieser Erkenntnis?

Die Umweltministerkonferenz hat das Thema Luftreinhaltung mehrfach behandelt. Auf der Sondersitzung der Umweltministerkonferenz am 7. April 2016 in Berlin wurden u. a. Maßnahmen zur Vermeidung zukünftiger Abgasmanipulationen und weitergehende Maßnahmen zur Förderung emissionsfreier oder emissionsarmer Fahrzeuge (Elektro, Erdgas) beschlossen.

Was wir aus meiner Sicht brauchen, sind Förderprogramme des Bundes, um stärkere finanzielle Anreize zur Modernisierung der Fahrzeugflotte zu schaffen. Etwa eine Prämie bei der vorzeitigen Anschaffung eines PKW mit Euro-6-Norm oder ein Förderprogramm zur Anschaffung emissionsarmer schwerer Nutzfahrzeuge.

Wir lehnen allerdings als SPD-Landtagsfraktion die Einführung der blauen Plakette als unverhältnismäßig ab, da sich das Problem mit Einführung der ab 2016 geltenden Euro-6-Norm und fortschreitender Flottenmodernisierung auch in den Griff bekommen lässt.

Ab 2016 werden die NO₂-Emissionen mit entsprechender Durchdringung der Diesel-Flotte deutlich sinken. Beschleunigen könnte allerdings der Bund diesen Prozess, wenn es finanzielle Anreize durch Förderprogramme gäbe, die aus unserer Sicht der bessere Weg sind, als etwa die blaue Plakette einzuführen.

Ebenso wichtig wie Förderprogramme sind steuerliche Anreize, etwa durch den Bund oder die EU. Was wir darüber hinaus brauchen, ist der verstärkte Einsatz von Elektroautos sowie Erdgasbussen und Elektrobussen im ÖPNV.

Niedersachsen ist hier Vorreiter. Dank der Bemühungen unseres Wirtschaftsministers Olaf Lies gibt es mittlerweile eine Kaufprämie für Privatleute für den Kauf eines Elektroautos, und auch das von der Landesregierung aufgelegte Förderprogramm zur Erneuerung von Bussen fördert elektrisch betriebene Busse im ÖPNV besonders stark. Das sind wichtige und richtungsweisende Entscheidungen unserer Landesregierung.

Lassen Sie mich zwei Beispiele nennen:

Das Land Niedersachsen wird die Stadtwerke Osnabrück mit einer Förderung von über 3 Millionen Euro beim Kauf von Elektrobussen unterstützen. Für eine Gesamtinvestitionssumme von 9 Millionen Euro wollen die Osnabrücker Stadtwerke insgesamt 13 Elektrobusse anschaffen und damit eine komplette Linienverbindung im Stadtgebiet komplett elektrifizieren. Das Land nimmt viel Geld in die Hand – in diesem Jahr insgesamt 84,9 Millionen Euro –, um den Öffentlichen Personennahverkehr in Niedersachsen zu fördern.

Die Stadt Oldenburg plant die komplette Umstellung der Busflotte auf Bioerdgas. 74 Busse laufen bereits seit 2015 mit Bioerdgas, der Rest erfolgt in 2016. Gegenüber Dieselkraftstoff reduziert der Betrieb mit Gas die Stickstoffdioxidemissionen erheblich. Dafür ist Oldenburg ausgezeichnet worden. Herzlichen Glückwunsch an den Kollegen Ulf Prange aus Oldenburg.

Für die deutsche Autoindustrie wird durch die verstärkte Nutzung von Elektrofahrzeugen der gesamte Bereich der Fertigung von E-Fahrzeugen in Zukunft ein immer wichtiger werdendes Geschäftsfeld darstellen.

Wenn die öffentliche Hand die Ladeinfrastruktur ausbaut, die Forschung und Entwicklung von Batterietechniken und Speicherkapazitäten vorankommt und weiterhin finanziell gefördert wird, dann erschließt sich für die Automobilindustrie ein zusätzliches Geschäftsfeld „Elektromobilität“, was einerseits für zusätzliche Arbeitsplätze sorgt und andererseits auch die Problematik der Luftschadstoffbelastung lösen hilft.

Wir sehen die Landesregierung mit ihrer ÖPNV-Förderpolitik, aber auch mit der Förderung von Forschungsvorhaben im Bereich der Batterietechnik sowie Speicherkapazitäten auf dem richtigen Weg, erwarten aber auch vom Bund weitere finanzielle Anreize. Insgesamt sind Fördersysteme und finanzielle Anreize besser als Verbote und Plakettendiskussionen, um das Problem der Luftschadstoffbelastung in den Griff zu bekommen.

Vielen Dank.