

Landtagsrede vom 08.03.2018

Dieselfahrverbot

Thomas Webel

Minister für Landesentwicklung und Verkehr

- Auszug aus dem stenografischen Bericht 7/44 -

Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordneten!

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil in der vergangenen Woche entschieden, dass in Städten mit hoher Stickstoffdioxidbelastung in Ausnahmefällen Verkehrsverbote für Dieselmotorkraftfahrzeuge verhängt werden können. Das Bundesverwaltungsgericht hat Fahrverbote weder angeordnet noch gefordert. [...]

Die Hürden für Verkehrsverbote sind und bleiben hoch. In jedem Einzelfall muss streng geprüft werden, ob diese Maßnahme verhältnismäßig wäre. Ich hoffe, dass diese Einzelfallprüfung in den betroffenen Städten mit Augenmaß erfolgen wird; denn gerade das Handwerk wäre von Fahrverboten unverhältnismäßig stark betroffen.

Auch wenn für Sachsen-Anhalt konkrete Fahrverbote nicht drohen, nimmt die Landesregierung das Thema selbstverständlich ernst. Die Landesregierung wird alles dafür tun, um Verkehrsverbote für Dieselmotorkraftfahrzeuge in Sachsen-Anhalt zu vermeiden. Ich bin zuversichtlich, dass uns das gemeinsam mit den Kommunen gelingt.

Lediglich an der Messstelle Paracelsusstraße in Halle wurde im Jahr 2017 der geltende NO₂-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ knapp überschritten. Mit der Fertigstellung der kommunalen Haupterschließungsstraße Gewerbegebiete Halle-Ost Ende 2018 wird die Paracelsusstraße um ca. 4 000 Kraftfahrzeuge pro Tag entlastet werden. Deshalb ist eine Einhaltung des NO₂-Grenzwertes ab 2019 sehr wahrscheinlich.

Das hat auch meine Kollegin Ministerin Frau Prof. Dalbert in ihrer Reaktion auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bereits deutlich gemacht. Ich teile diese Einschätzung und möchte deshalb in aller Deutlichkeit festhalten: Nach der heutigen Rechtslage drohen in Sachsen-Anhalt keine Verkehrsverbote für Dieselmotorkraftfahrzeuge.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass zonale und streckenbezogene Verkehrsverbote nur dann verhältnismäßig sind, wenn sich ein Verkehrsverbot für Dieselmotorkraftfahrzeuge als die einzige geeignete Maßnahme erweist, um den Zeitraum einer Nichteinhaltung der NO₂-Grenzwerte zu verkürzen.

Letztlich kommen Verkehrsverbote überhaupt nur dann in Betracht, wenn die erlaubten NO₂-Jahresmittelwerte erheblich überschritten werden. Hierbei sind in erster Linie Stuttgart und München zu nennen. Im Stuttgarter Talkessel geht es um ein sehr weitreichendes Maßnahmenpaket zur Emissionsreduzierung; davon ist nicht nur der Diesel betroffen.

Deutschland braucht den Diesel aber weiterhin, unter anderem auch aus Klimaschutzgründen. Im Vergleich zu Benzinmotoren ist der CO₂-Ausstoß von Dieselfahrzeugen deutlich geringer.

Alternative Antriebe sind noch keine wirkliche Alternative - noch nicht. Wir unternehmen erhebliche Anstrengungen, damit sich das schrittweise ändert. Deshalb unterstützt die Landesregierung unter anderem alternative Mobilitätskonzepte und treibt insbesondere die Umstellung des ÖPNV auf alternative Antriebe voran. So fördern wir gezielt Maßnahmen zur Einführung alternativ angetriebener Linienbusse. Seit Juli 2017 können die Beschaffung und der Einsatz entsprechender Fahrzeuge mit Fördermitteln unterstützt werden. Als Neufahrzeuge kommen sowohl Elektrobusse als auch erdgasbetriebene Busse in Betracht.

Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordneten! Die Verkehrsminister der Länder sind mehrheitlich der Auffassung, dass sich die Anstrengungen zur Emissionsreduzierung nicht in der Verlagerung des Kfz-Verkehrs erschöpfen können; vielmehr müssen sie durch Anstrengungen der Automobilindustrie ergänzt werden.

Die große Verantwortung der Automobilhersteller besteht darin, die Immissionsbelastungen der Fahrzeuge zu mindern.

Die Autoindustrie muss bei ihren Kunden verloren gegangenes Vertrauen zurückgewinnen und dafür sorgen, dass im Rahmen von Nachrüstungen und Software-Updates auch für ältere Fahrzeuge verlässliche Lösungen gefunden werden. - Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit. [...]