

Christian Baldauf, MdL
Vorsitzender der CDU-Fraktion
im Landtag von Rheinland-Pfalz

Redebeitrag zur Plenarsitzung zu Tagesordnungspunkt 1
75. Plenarsitzung, Mittwoch, 20. Februar 2019

Aktuelle Debatte
„Aktuelle Entwicklungen in der Diesel-Debatte“

Unkorrigiertes Redemanuskript

Es gilt das gesprochene Wort!

Sperrfrist: Redebeginn

20.02.2019

Sehr geehrter Herr Präsident,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

wenn es um den Diesel geht, um Grenzwerte, um Fahrverbote, stehen vielen Bürgerinnen und Bürgern im besten Fall Zweifel, im schlimmsten Fall die Verzweiflung ins Gesicht geschrieben. Umso wichtiger ist es, dass hier die Politik einen klaren Kopf behält – wenn es darum geht, die verschiedenen Interessenlagen in Einklang zu bringen.

Vieles trifft hier zusammen:

- wirtschaftliche Interessen,
- gesundheitliche Interessen,
- unterschiedliche politische Ziele,
- zukunftsfähige Mobilitätskonzepte,
- die Bewahrung von Ökosystemen,
- Gefühle und Emotionen,
- Kosten-Nutzen-Abwägungen,
- die Gefahr massiver Eingriffe in den Alltag der Bürger.

Anrede,

Grenzwerte werden nicht von der Natur gemacht. Sondern von Menschen festgelegt. Mit allen Fehlern, die damit einhergehen können. In die ein wie in die andere Richtung. Die politische Debatte darüber ist grundsätzlich richtig und notwendig. Auch deshalb, weil in den vergangenen Monaten viel Vertrauen bei Bürgerinnen und Bürgern verloren gegangen ist.

Zu Recht. Und da müssen wir selbstkritisch sein. Staat, Länder, Kommunen hätten hier seit 1999 mehr tun, besser und schneller handeln müssen – anstatt die sich abzeichnenden Probleme auf die lange Bank zu schieben und den Kopf in den Sand zu stecken.

Anrede,

dennoch dürfen wir jetzt nicht in falschen Aktionismus verfallen.

Die CDU-Fraktion tritt für eine Versachlichung der Debatte ein, im Interesse der Gesundheit der Menschen und unserer Umwelt. Die Politik bleibt nur dann glaubwürdig, wenn wir das richtige Ziel einer Verkehrswende

- a) nicht mit fragwürdigen Methoden durchsetzen und dies
- b) nicht auf einer dünnen Faktenbasis, sondern auf der Grundlage solider Daten, handhabbarer, methodisch verlässlicher Verfahren angehen.

Anrede,

und wir brauchen sichere Bewertungen. Die US-Umweltbehörde EPA kommt zu anderen Ergebnissen als die Weltgesundheitsorganisation WHO.

Die einen Lungenfachärzte halten die Grenzwerte der Europäischen Union für übertrieben, für andere Experten könnten sie noch weitaus niedriger sein. Die Verwirrung über Richtlinien und Grenzwerte ist groß. Wir brauchen deshalb mehr Forschung, einen besseren wissenschaftlichen Erkenntnisstand, neue Messungen.

Anrede,

die CDU-Fraktion unterstützt jede sinnvolle Maßnahme zur Verbesserung unserer Luft. Doch pauschale Diesel-Fahrverbote sind weder geeignet noch verhältnismäßig.

- Es ist nicht verhältnismäßig, einer Familie mit drei Kindern die Fahrt in die Stadt mit ihrem Familien-Van zu verbieten oder dem Senioren mit seinem älteren Auto.
- Es ist nicht verhältnismäßig, dem kleinen Handwerksbetrieb die Geschäftsgrundlage zu entziehen.
- Und es ist eben nicht verhältnismäßig, wenn wir dem Pendler, der den Spagat zwischen niedrigen Wohnkosten auf dem Land und der Arbeitsstelle in der Stadt schaffen muss, wenn wir diesem Pendler sagen, dein Auto darfst du nicht mehr fahren und es zu verkaufen lohnt sich auch nicht mehr für dich.

Politik muss Ausgleich schaffen. Sie muss Ziele für morgen, den Schutz von Luft und Böden, mit der Realität von heute zusammen bringen. Ja, im Interesse von Mensch, Natur, Klima brauchen wir möglichst geringe Belastungen durch CO₂, NO_x und Feinstaub.

Deshalb bedarf es aufeinander abgestimmter Regelungen, die diese Ziele erreichen – und keine sich widersprechenden Lösungen. Doch genau über dieses „Ent- oder Weder“ kommt die derzeitige Debattenlage nicht hinaus. Auf der Suche nach konstruktiven und sachgerechten Lösungen müssen wir nicht nur fragen:

„Was kann der Diesel nicht?“

Sondern wir müssen eben auch die Frage stellen:

„Was leistet der Diesel?“

Es ist falsch, den Diesel derart öffentlich zu verteufeln, wie es teilweise in der politischen Debatte geschieht. Da ist etwas zu Unrecht in Verruf geraten. Fakt ist: Wegen des geringeren Verbrauchs leisten Diesel einen Beitrag zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und damit zu einer Verringerung klimaschädlicher Abgase. Durch die modernen Partikelfilter ist das Feinstaub-Problem bei modernen Dieseln gelöst. Bleiben Stickoxide – hier sind sowohl die Grenzwerte als auch die Messmethoden in der Diskussion.

Anrede,

unabhängig von Grenzwerten, müssen wir die Messmethoden in Deutschland und Rheinland-Pfalz in den Blick nehmen. Selbst das Umweltbundesamt macht darauf aufmerksam, dass die Messstationen nicht alle regelkonform aufgestellt sind, nicht alle Stationen repräsentative Werte liefern. Teilweise stehen sie sehr lange an bestimmten Orten. Das kann für wissenschaftliche Messreihen sinnvoll sein. Aber nicht für die Beantwortung der Frage, ob Fahrverbote verhängt werden sollen.

Anrede,

in diesem Sinne hat sich auch der Grünen-Politiker Boris Palmer geäußert. Und wörtlich hinzugefügt: „Ein Verbot von Coca Cola würde vieltausendfach mehr Leben retten als Fahrverbote für Dieselfahrzeuge“.

In diesen Tagen gibt es erste positive Anzeichen für eine Versachlichung der Diskussion. Wiesbaden meldete zuerst, dass es bei unseren Nachbarn keine Fahrverbote geben wird. In München halten der Oberbürgermeister und die bayerische Landesregierung Fahrverbotszonen für unverhältnismäßig. Und selbst aus Stuttgart kommen vom Grünen-Ministerpräsident versöhnliche Töne.

Anrede,

gerade angesichts der Bedeutung dieses Themas, müssen die Bürgerinnen und Bürger in unseren Städten verantwortliches Handeln von uns erwarten können. Vorschnelle Antworten, falscher Alarmismus – in die eine wie in die andere Richtung – und ökoideologische Verbote helfen nicht weiter. Es gibt doch am Ende nur ein Ziel. Möglichst saubere Luft. Lassen Sie uns auf sachliche Weise dafür den besten Weg suchen.