

(A) Vizepräsidentin Edelgard Bulmahn:

Vielen Dank. – Als nächster Redner hat der Kollege Karsten Möring von der CDU/CSU-Fraktion das Wort.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Karsten Möring (CDU/CSU):

Frau Präsidentin! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wenn ich mir die Rede von Herrn Krischer vor Augen führe, dann stelle ich fest: Er arbeitet sich wieder einmal an seinem Lieblingsfeind, dem Bundesverkehrsminister, ab. Aber wir sprechen nun über ein umweltpolitisches Problem.

(Oliver Krischer [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist der Gabriel, mein Lieblingsfeind!)

– Das dürfen Sie. Wenn das für Ihre seelische Hygiene notwendig ist, dann bitte schön. Er wird das aushalten können.

(Dr. Anton Hofreiter [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Nein, Sie irren sich! Wenn, dann ist es Herr Gabriel!)

– Wenn Sie zwei zur Auswahl haben, dann haben Sie es ja gut. Wenn es nicht mehr sind, dann sind wir auch zufrieden, Herr Hofreiter.

Es geht um die umweltpolitischen Fragen im Zusammenhang mit den Abgasproblemen im Verkehr. Ich möchte eines vorausschicken: Ich hätte mir nicht vorstellen können, dass ich einmal – und sei es nur partiell – mit der Fraktion Die Linke bzw. einem Teil der Fraktion Die Linke – in diesem Fall muss ich Herrn Lenkert nennen – übereinstimme.

(Ulli Nissen [SPD]: Das ist jetzt aber gefährlich!)

Denn es geht tatsächlich darum, die Schadstoffwerte zu senken. Es geht aber nicht darum, die Autofahrer, die im Vertrauen auf die Rahmenbedingungen, die wir als öffentliche Hand bei der Besteuerung von Diesel gesetzlich gesetzt haben – wir haben diese Rahmenbedingungen nicht ohne Grund gesetzt –, bestimmte Autos gekauft, ihre Mobilität entsprechend ausgerichtet und darauf ihr Pendlerverhalten abgestimmt haben, zum Beispiel durch eine Steuererhöhung zu bestrafen, Herr Lutze. Was machen Sie denn, wenn die Preise wieder einmal steigen? Das ist doch keine Lösung.

Warum haben wir denn Diesel auf diese Weise begünstigt? Doch deswegen, weil er andere Vorteile bietet. Wir schauen jetzt auf die Nachteile, was NO_x angeht, haben aber aus dem Blick verloren, dass die geringeren Verbräuche, die CO₂-Emissionen, bei Diesel eben auf der Vorteilsseite stehen. Nun hindert uns niemand daran, täglich klüger zu werden. Aber wenn wir das über Jahre hinweg so praktiziert haben, dann können wir das nicht von einem Tag auf den anderen ändern. Wir können auch keinem Pendler sagen: Du bekommst keine blaue Plakette und darfst deshalb genau in den Bereich der Stadt nicht fahren, in dem dein Arbeitsplatz liegt, aber die 50 Kilometer bis zur Stadt darfst du fahren; dann musst du umsteigen.

Erhöhung der Regionalisierungsmittel hin oder her, ÖPNV-Verbesserungen hin oder her, beides finde ich richtig, für beides trete auch ich ein, nur: Das löst unser Problem nicht. Was löst unser Problem? Wir müssen uns auf eine ganze Reihe von Maßnahmen verständigen. Die Umweltministerkonferenz – Herr Krischer, Sie haben es eben gesagt – hat 32 Maßnahmen genannt. Eine davon ist die blaue Plakette. Ich meine, das ist nicht die erste Wahl. Es geht sicher darum, technische Fortschritte in der Automobilerzeugung, in der Filtertechnik und all diesen Dingen zu machen, um das Problem in den Griff zu bekommen. Es gibt aber darüber hinaus Dinge, die die Kommunen machen können.

Ich will einen kurzen Ausflug in meine Heimatstadt Köln machen. Auch wir haben das Problem mit der Umweltzone. Wir haben das Problem mit dem Feinstaub gehabt, wir haben das Problem mit Stickoxid, und wir haben Hotspots wie manche andere Städte auch. An einem dieser Hotspots wird eine intelligente Lösung ausprobiert, nämlich eine umweltsensitive Ampelanlage, die den Verkehrsstrom in Abhängigkeit von der Schadstoffsituation steuert; denn ein entscheidender Punkt beim Verkehr in der Stadt ist doch, dass die wesentlich höheren Emissionen bei stehenden Fahrzeugen im Leerlauf reduziert werden müssen.

Das heißt also: Ein wesentlicher Punkt ist, dass wir den Verkehr verflüssigen. Das machen wir mit vielen kleinen Maßnahmen. Eine Abbiegespur, die einen Rückstau entschärft, bringt schon eine ganze Menge, daneben brauchen wir eine konstruktive und kreative Straßenplanung und Ampelplanung in der Kommune.

Ich nenne noch ein Zweites. Liebe Kolleginnen und Kollegen von den Grünen, ich weiß nicht, warum Sie nicht darauf gekommen sind: mehr Grün in die Stadt, nicht mehr Grüne in die Stadt.

(Ulli Nissen [SPD]: Mehr Rot in die Stadt!
Völlig richtig!)

– Okay, in Grenzen. In Köln haben wir beides. Wir arbeiten dort auch mit den Grünen seit einiger Zeit sehr gut zusammen.

Mehr Grün in die Stadt heißt zum Beispiel: Eine ausgewachsene Buche hat 15 000 Quadratmeter Blattoberfläche und filtert so viele Schadstoffe aus der Luft, wie ein Pkw mit 20 000 Kilometer Fahrleistung in einem Jahr erzeugt. Köln hat 76 000 Straßenbäume; wir haben kein Feinstaubproblem, nicht nur wegen der Straßenbäume, aber auch deswegen.

(Zuruf von der CDU/CSU: Damit hat Konrad Adenauer angefangen!)

– Konrad Adenauer hat das schon vor hundert Jahren in die Wege geleitet und richtig gesagt: Grün in der Stadt erhöht den Lebenswert.

Wo man keine Straßenbäume pflanzen kann, kann man Dachbegrünung und Fassadenbegrünung in Angriff nehmen. Mehr Grün in die Stadt – das ist ein wesentli-

Karsten Möring

- (A) cher Punkt. Das geht schneller als alle anderen möglichen Maßnahmen.

(Peter Meiwald [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Bis eine Buche ausgewachsen ist, dauert es eine ganze Zeit!)

– Natürlich, aber alle Maßnahmen außer einem Fahrverbot brauchen eine gewisse Zeit, auch technische Entwicklungen.

Wenn sich ein Problem über eine bestimmte Zeit aufbaut, brauchen wir in der Regel genauso viel Zeit, um es wieder abzubauen. An dieses Problem gehen wir heran, und zwar mit Kreativität. Die erwarten wir von den Fahrzeugherstellern, und die erwarten wir von den Planern auf der kommunalen Ebene. Das ist der Schlüssel zur Lösung. Wenn wir über andere Quellen reden wie Baumaschinen und mobile Geräte – da hat die EU-Kommission jetzt gerade etwas auf den Weg gebracht –, dann können wir auch außerhalb des Verkehrs die Quellen erfassen, die einen wesentlichen Beitrag leisten.

Mein Appell heißt: Mehr Kreativität. Dann kommen wir ein ganzes Stück voran in dieser Frage.

(Beifall bei der CDU/CSU)

Vizepräsidentin Edelgard Bulmahn:

Vielen Dank. – Bevor als nächster Redner Arno Klare von der SPD-Fraktion das Wort ergreift, möchte ich aus gegebenem Anlass die Redner bitten, die Redezeit wirklich einzuhalten.

- (B) (Arno Klare [SPD]: Das tue ich!)

– Arno Klare, das wird Ihnen gelingen; genau. – Bitte.

(Beifall bei der SPD)

Arno Klare (SPD):

Frau Präsidentin, ich werde mich an die Redezeit halten, die jetzt gerade zu laufen angefangen hat.

Wir müssen uns einmal die Fakten anschauen. Es gibt 514 Messstationen in der Bundesrepublik Deutschland. Sie stehen natürlich an verkehrlichen und Emissions-Hotspots; so ist die Verteilung. An 73 Prozent dieser Messstationen wurde im letzten Jahr – das kann man beim Umweltbundesamt nachlesen; die Statistik kann man sich über die Exceltabelle und Auswertungsfilter anzeigen lassen – der Grenzwert unterschritten. In 27 Prozent wurde der Grenzwert von 40 Mikrogramm NO_x im Jahresdurchschnitt überschritten.

67 Prozent – ein bisschen viele Zahlen, ich weiß; aber ab und zu muss es mal sein – der NO_x-Belastung resultieren aus dem Verkehr. Wenn das so ist, dann muss man sich klarmachen: 33 Prozent kommen nicht aus dem Verkehr, sondern aus anderen Quellen. Auch die muss man betrachten. Also: Es ist nicht nur der Minister für Verkehr zuständig – er ist schon für einen großen Teil zuständig –, es sind auch noch andere zuständig.

(Oliver Krischer [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Aber in den hochbelasteten Innenstädten ist es der Verkehr!)

- 71 Prozent von diesen 67 Prozent resultieren aus dem Pkw-Verkehr und nur ein kleinerer Teil, 22 Prozent, aus den Nutzfahrzeugen. Die Busse im öffentlichen Verkehr (C)

(Oliver Krischer [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das sind schon lange Elektrobusse!)

sind relativ vernachlässigbar; ihr Anteil liegt nämlich bei nur 5 Prozent. Gleichwohl gibt es relativ viele, die sich darüber Gedanken machen. Die gerade schon erwähnte Stadt Köln zum Beispiel – da bin ich vor einiger Zeit gewesen – hat Elektrobusse eingeführt, um genau auf den hauptbelasteten Strecken Entlastung zu schaffen – zusätzlich zu den vielen Buchen und anderen Bäumen, die da stehen.

(Kirsten Lüthmann [SPD]: Hamburg hat Wasserstoffbusse!)

– Hamburg hat Wasserstoffbusse. – In Hannover – da bin ich jetzt auch gewesen; Barbara Hendricks war ebenfalls da – sind auch Elektrobusse eingeführt worden. Das ist ein Weg, den man gehen muss.

Kirsten Lüthmann, die den Zwischenruf gemacht hat, hat mir gerade ein Buch geschenkt, das von Wasserstoff handelt, von der Wasserstofftechnologie der Zukunft. Auf einer Seite ist ein wunderschönes Bild: ein Ortsschild, das besagt: Man muss von „Kurzfristig“ nach „Nachhaltig“ kommen. – Das ist der Punkt. Deshalb habe ich gerade davon geredet, dass die Einführung von Elektrobussen ein Schritt ist, der gegangen werden muss; viele andere Schritte sind auch schon genannt worden.

- Ich bin nicht so weit, obwohl ich mich ein bisschen mit Quantenphysik auskenne, dass ich weiß, dass Messverfahren Zustände verändern können. Ich glaube nicht, dass wir durch Messen oder durch RDE und all das die NO_x-Belastung reduzieren werden. (D)

(Oliver Krischer [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Aber nachweisen, dass sie überschritten wird!)

Wer das glaubt, liegt wahrscheinlich völlig falsch. Wir müssen sie real reduzieren. Reale Reduktion tritt nur ein, wenn man ein ganzes Bündel von Maßnahmen ergreift, das am Ende auch Wirkung erzeugt; vieles von dem ist gerade schon genannt worden.

Die Ministerin hat dankenswerterweise darauf hingewiesen, dass auch der öffentliche Verkehr gefördert werden muss. Wir tun das; denn wir haben die Regionalisierungsmittel von 7,3 Milliarden Euro auf 8 Milliarden Euro hochgefahren. Wir haben die Dynamisierungsquote auf 1,8 Prozent hochgefahren. All das ist Realität. Die Forderung, auf 8,5 Milliarden Euro zu gehen, ist nicht ganz unvernünftig. Wir haben die Mittel jedenfalls hochgefahren. Wir haben auch die Mittel zur Verbesserung der H₂-Infrastruktur hochgefahren; das ist für die Zukunft wichtig. Wir werden in dieser Legislaturperiode die Gewährung des Steuervorteils für Gasfahrzeuge verlängern, über das Datum in 2018 hinaus. Auch das ist ein wichtiger Beitrag. Wir werden so etwas wie Incentives, Anreize, für den Einstieg in die E-Mobilität setzen.

(Oliver Krischer [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Darauf warten wir seit zwei Jahren!)