



Gesundheitsgefährdung durch Feinstaub in den Städten bekämpfen

Rede von Thomas Lutze, 14. April 2016

Thomas Lutze (DIE LINKE):

Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir sind uns sicherlich darin einig, dass Feinstaub und Stickoxide für die Gesundheit von uns Menschen alles andere als förderlich sind, im Gegenteil. Aber manchmal zeigt allein schon die Verwendung eines Begriffs wie „Feinstaub“, dass das Problem und die Brisanz eher verharmlosend wahrgenommen werden. In der gesellschaftlichen Wahrnehmung gelten nämlich die Gefahren von Feinstaub oftmals als klein, weil darin eben das Wort „fein“ steckt. Dabei sind Feinstaub und vor allen Dingen zunehmend auch die Stickoxide für die Menschen lebensgefährlich. Daher ist alles zu unternehmen, dass die Konzentrationen, gerade in den Innenstädten, wo viele Menschen leben, deutlich gesenkt werden.

(Beifall bei der LINKEN)

Wenn man sich heute zum Beispiel eine Schachtel Zigaretten kauft, dann weiß man in der Regel, was man seinem Körper mit dem Rauchen antut. Man muss nur auf die Schachtel gucken. Wenn man aber, ohne zu rauchen, durch eine Innenstadt läuft, kann

man nur erahnen, was danach in der eigenen Lunge passiert. Das ist für meine Begriffe ein unmöglicher Zustand, weil beide Sachen fast gleich gefährlich sind.

Doch was passiert in der verkehrspolitischen Realität? Während die Autos, glaubt man der Automobilindustrie, immer sauberer werden, nimmt die Stickoxidkonzentration in vielen Städten eher zu. Vielerorts werden die gesetzlichen Grenzwerte dauerhaft und deutlich überschritten, teilweise sogar um ein Vielfaches. Um dieses Problem zu lösen, helfen uns keine neuen Plaketten, Umweltzonen oder halbherzige Fahrverbote. Wir brauchen vielmehr ein Umdenken in der Verkehrspolitik.

(Beifall bei der LINKEN - Peter Meiwald (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Beides!)

Drei Punkte: Erstens. Mobilität kann für meine Begriffe nicht bedeuten, dass ich mit meinem Auto jederzeit überall hinfahren kann. Aber nicht Fahrverbote sind letztendlich zielführend, sondern ein attraktives Angebot im ÖPNV. Solange Busse und Bahnen von vielen Menschen als zu teuer wahrgenommen werden, bleiben diese leider Gottes nun einmal hinter ihrem eigenen Lenkrad sitzen. Um den ÖPNV flexibel und flächendeckend zu gestalten, muss der Bund endlich mehr Geld in die Hand nehmen. Die Umweltminister der Länder haben auf ihrer Konferenz zum Thema „Automobile Abgasemission minimieren“ deutlich gemacht, dass hier der Bund gefragt ist.

(Beifall bei der LINKEN sowie des Abg. Peter Meiwald (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN))

Aber auch eine Politik der kurzen Wege ist wichtig. Eine Politik, die kurze Wege und regionale Wirtschaftskreisläufe fördert, kann helfen, Verkehr zu vermeiden und damit die Umweltbilanz zu verbessern. All das passiert leider Gottes in der

Großen Koalition derzeit nicht.

Zweitens. Wir brauchen eine echte Förderung der sogenannten E-Mobilität im Pkw-Bereich. Da helfen uns keine Kaufprämien für vollkommen überbewertete E-Autos. Da müssen schärfere Gesetze und klarere Regeln her.

Ein kleines Beispiel für ein kleines Segment: Was spricht denn dagegen, dass man ab 2017 keine Taxis neu zulässt, die noch einen Dieselmotor haben, oder ab 2019 überhaupt keine Taxis mehr neu zulässt, die noch einen Verbrennungsmotor haben?

Ich gebe Ihnen Brief und Siegel: Der Marktführer im Taxiautomobilebereich, Mercedes Benz, braucht keine 14 Tage, um ein marktfähiges Auto auf die Straße zu stellen. Wenn wir das aber nicht machen, werden wir noch zehn Jahre darauf warten, bis diese Firma tatsächlich Elektroautomobile herstellt, die konkurrenzfähig sind und als Taxi genutzt werden können.

Drittens. Die Dieselsubventionen. Dass Dieselabgase deutlich gefährlicher sind als die von anderen Verbrennungsmotoren, hat sich herausgestellt und ist unstrittig. Trotzdem ist die Energiesteuer - früher Mineralölsteuer - für Dieselfahrzeuge circa 17 Cent pro Liter niedriger als für Benzin.

Warum nutzen wir nicht die Chance der derzeitigen niedrigen Kraftstoffpreise und gleichen die Steuersätze an? Um eines ganz deutlich zu sagen: Damit es zu keiner zusätzlichen Belastung der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer kommt, die täglich auf ihr Auto angewiesen sind und noch einen Diesel haben, kann man problemlos in einem zweiten Schritt den Kfz-Steuersatz für Dieselfahrzeuge auf den für Benzinautos senken.

(Beifall bei Abgeordneten der LINKEN und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

- Dieser Vorschlag ist auch bei der Linken nicht ganz unumstritten.

Ich glaube, dass solch ein Schritt dazu führen würde, dass viele Menschen, die sich ein neues Auto kaufen, ernsthaft darüber nachdenken, ob es tatsächlich ein Diesel sein muss oder ob man nicht auch auf eine andere Antriebsart setzen kann.

Mein Fazit ist: Ich denke schon, dass wir im Bundestag das Problem erkannt haben. Da muss man schon blind sein, sollte man behaupten, dass das nicht der Fall ist. Zudem besteht Einigkeit darüber, dass gehandelt werden muss. Damit sich aber die Luft in unseren Innenstädten tatsächlich deutlich verbessert, ist Handeln gefragt. Die Oppositionsparteien haben Vorschläge hierzu gemacht. Jetzt muss auch die Regierung handeln.

Ein herzliches Glückauf. Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN)