



## Rede von Herbert Behrens zu Protokoll gegeben am 23.03.2017

**Rede von Herbert Behrens, 23. März 2017**

Die Automobilindustrie bringt Autos auf den Markt, die erheblich dreckiger sind als angegeben. Es wird getrickst und getäuscht, um Marktanteile und Profite zu sichern. Die Menschen werden gesundheitlich geschädigt, die Umwelt verreckt, und die Arbeitsplätze werden durch diese Unternehmenspolitik gefährdet.

Der Abgasskandal, der nicht allein ein Diesel-Abgasskandal ist, hat noch einmal deutlich gemacht: Fossile Brennstoffe und saubere Autos passen nicht zusammen. Wir brauchen deshalb eine Verkehrswende, die ökologisch ist und die sozial gerecht ist.

Im Straßenverkehr müssen wir wegkommen von Kraftstoffen, die Menschen und Umwelt belasten. Das geht nicht von heute auf morgen. Wir brauchen Zwischenschritte, ohne das Ziel, den vollständigen Verzicht auf fossile Kraftstoffe, aus den Augen zu verlieren.

Erdgasbetriebene Fahrzeuge stoßen erheblich weniger Schadstoffe aus als benzin- oder insbesondere dieselbetriebene Fahrzeuge. Da ist es

sinnvoll, mit Steuerermäßigungen Erdgas als Kraftstoff zu fördern.

Aber es sind nicht nur Erdgasautos, sondern auch Fahrzeuge mit Autogas, die weniger Stickoxide, weniger Feinstaub und weniger CO<sub>2</sub> ausstoßen. Darum ist es überhaupt nicht nachvollziehbar, dass die jetzige Förderung von Autogas als Kraftstoff 2018 auslaufen soll.

Erstens. Es gibt einen Beschluss des Deutschen Bundestages von 2015, der die Bundesregierung auffordert, die Steuerermäßigung für verflüssigtes Erdgas und für Flüssiggas über 2018 hinaus zu verlängern.

Zweitens. Es steht sogar im Koalitionsvertrag, dass die Große Koalition die Verlängerung der Steuerermäßigung von Erdgas und Flüssiggas als Kraftstoff will. In diesem Vertrag wird ja viel vom Koalitionsvertrag gesprochen, der selbst dann eingehalten werden muss, wenn eine offenkundig EU-rechtswidrige Ausländer-Maut beschlossen werden soll. Aber im Unterschied zum Maut-Gesetz kann man den vorgelegten Gesetzentwurf zur Energiesteuer verbessern.

Drittens. In einer Studie des ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg – für das Finanzministerium heißt es, bis 2030 wird der Anteil der Autogasfahrzeuge von heute etwa 500 000 auf etwa 700 000 steigen. Bei Erdgasfahrzeugen soll es eine Steigerung geben von 100 000 auf 600 000.

Nicht nachvollziehbar, zumindest nicht umweltpolitisch nachvollziehbar, ist die Ungleichbehandlung von Erdgas- und Autogasfahrzeugen, weil viertens Erdgas einen geringeren Marktanteil und eine schlechtere Tankstelleninfrastruktur hat, so die ifeu-Studie. Autogas kann man an 19 Tankstellen pro 1 000 km<sup>2</sup> tanken, Erdgas bei 2,5 pro 1 000 km<sup>2</sup>. Und das

Vertrauen in eine positive Erdgasautoentwicklung ist nicht sehr verbreitet. Der niedersächsische Energieversorger EWE zum Beispiel hat sich aus der Kaufprämie für Erdgasautos zurückgezogen ebenso wie die Stadtwerke in meiner Stadt Osterholz-Scharmbeck, die zusätzlich auch die einzige Erdgastankstelle in der Kreisstadt mit 30 000 Einwohnern zum Ende des Jahres schließen wird.

Heiß debattiert wird heute über Fahrverbote für Diesel und blaue Plaketten für Innenstädte, wo die Menschen unter Feinstaub und Stickoxiden leiden. Und da will ich jetzt mal den Verkehrsminister Dobrindt lobend zitieren. Er sagte der Berliner Zeitung im Juli 2016: „Es ist nicht wirkungsvoll, Autos mit Verboten zu belegen, die ein- oder zweimal im Monat in die Stadt fahren. Wo wir ran müssen, sind Fahrzeuge, die sich ständig im Straßenverkehr befinden, etwas Taxis, Busse, Behördenfahrzeuge.“ Diese müssten baldmöglichst auf alternative Antriebe umgestellt werden. Das diene der Reduzierung von Stickoxiden deutlich mehr als Einfahrverbote.

Um noch einmal eins deutlich zu machen: Die Förderung von Erdgas und Autogas ist eine Zwischenlösung. Aber sie kann eine schnell wirksame Zwischenlösung sein, die technisch auch durch Umrüstung von Fahrzeugen verwirklicht werden kann und die dringend nötig ist. Der Finanzminister will jedoch möglich billig davonkommen, ohne sich um die gefährlichen Schadstoffbelastungen insbesondere in den Städten zu kümmern. Nicht nur Rauchen gefährdet die Gesundheit, auch Umweltpolitik aus dem Finanzministerium schadet der Gesundheit.

Darum die Forderung der Linken an die Bundesregierung: erstens den vorliegenden Entwurf zur Änderung des Energiegesetzes überarbeiten; zweitens bei der Überarbeitung auf keinen Fall den Finanzminister für umweltrelevante Fragen zuständig

machen; drittens den Koalitionsvertrag einhalten und Erdgas und Autogas als Brückentechnologie bei Kraftstoffen weitgehend gleich behandeln.