

Saubere Luft in unseren Städten und zukunftsfester Automobilstandort Niedersachsen

Bekanntermaßen führen Stickstoffemissionen zur Reizung und Schädigung der Atemwege und können negativen Auswirkungen auf die Lungenfunktion von Kindern und Erwachsenen haben. Bis zu 10.000 vorzeitige Todesfälle sind allein in Deutschland jährlich auf Stickoxid zurückzuführen. Zudem führen Stickstoffoxide (NO_x) zur Versauerung und Eutrophierung von Gewässern und Böden und sind ein Ausgangsstoff für die Entstehung von gesundheitsschädlichem Feinstaub und Ozon. Das Stickoxid N₂O, auch bekannt als Lachgas, ist zudem klimarelevant und trägt als Treibhausgas zur Erderwärmung bei.

Laut Sachverständigenrat für Umweltfragen ist der Verkehrssektor beziehungsweise der Straßenverkehr Hauptverursacher für die Stickstoffoxidemissionen in Deutschland. Der EU-Grenzwert für Stickstoffoxide (NO_x) wird immer wieder überschritten, zahlreiche Kommunen werden von Umweltverbänden aufgrund der hohen Luftverschmutzung mit Stickstoffoxiden und der Nicht-Einhaltung geltenden Rechts verklagt.

Laut Angaben des Umweltbundesamtes wurde im Jahr 2015 an rund 60 Prozent der verkehrsnahen Luft-Messstationen der Jahresgrenzwert nicht eingehalten. Eine Kleine Anfrage der Bundestagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen mit der Drucksache 18/4393 hat ergeben, dass nicht nur Großstädte wie Berlin, Hamburg, München, Köln oder Stuttgart zu den Orten mit den höchsten Belastungen durch Stickstoffdioxid gehören, sondern auch Orte wie Düren, Leonberg oder Limburg an der Lahn. Aufgrund der andauernden Überschreitungen der Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid in 29 Gebieten (Jahresmittelgrenzwert, in drei Fällen auch der Stundenmittelgrenzwert) hat die Europäische Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet.

Es bleibt festzustellen: Trotz Umweltzonen und Abgassnormen für Kraftfahrzeuge sind die Emissionen seit Jahren nicht gesunken. Mit der Aufdeckung des Dieselskandals durch die US-Umweltbehörde am 18. September 2015 ist klar geworden, dass die Kommunen bei aller Anstrengung nicht mit einer Verbesserung der Belastungssituation rechnen können. Denn zumindest Teile der Automobilindustrie hatten mit der Manipulation der Abgaswerte dafür gesorgt, dass die Autos die Schadstoffgrenzwerte zwar theoretisch einhalten, aber praktisch die Stickoxidemissionen in den Städten nicht abnehmen.

Die Luftreinhaltepläne der Kommunen konnten also auch nur theoretisch zu der Verbesserung der Luftqualität führen. Die Zeche zahlen die Bürgerinnen und Bürger, die an den Hauptverkehrsstraßen mit hohen Luftbelastungen wohnen. Dies wurde von Teilen der Automobilindustrie offensichtlich

billigend in Kauf genommen. Anstatt rechtzeitig in die Entwicklung emissionsarmer Automobile zu investieren, wurde eine Mogelsoftware entwickelt. Dies führt dazu, dass die Grenzwerte auf der Abgaskontrollanlage eingehalten werden, da das Fahrzeug erkennen kann, ob es sich gerade auf dem Prüfstand befindet oder im realen Einsatz auf der Straße. Wenn der Wagen offensichtlich auf Abgasemissionen getestet wird, schaltet die Software die Abgasreinigung ein. Das senkt unter Umständen zwar die Motorleistung oder erhöht den Spritverbrauch, bringt aber die gewünschten Emissionswerte.

Wir begrüßen, dass sich der Bundesrat im September 2016 mit seinem Beschluss (Drucksache 387/16(B)) parteiübergreifend zum Ziel bekannt hat, ab 2030 nur noch emissionsfreie Autos neu zuzulassen. Auch China hat bekanntlich erhebliche Probleme mit der Luftqualität und plant ab 2018 eine Quote für Elektroautos einzuführen. Dort wurden bereits seit 2010 insgesamt 330.000 E-Autos zugelassen. Übertroffen wird das nur von den USA, hier fahren 420.000 E-Fahrzeuge auf den Straßen. Die weltweit meistverkauften Elektroautos kommen aus Japan von der Firma Nissan, gefolgt von der Firma TESLA aus den USA.

Wir wollen daher, dass:

- ab 2030 kein Auto mit fossil betriebenem Verbrennungsmotor mehr neu zulassen wird und die Automobilindustrie nur noch emissionsfreie Autos auf den Markt bringen darf.
- die Landesregierung sich im Bundesrat dafür einsetzt, dass die steuerlichen, fiskalischen und infrastrukturellen Voraussetzungen für eine emissionsfreie Mobilität zeitnah geschaffen werden.
- die Kfz-Steuer in ein Bonus-Malus-System umgestaltet wird, das die E-Mobilität fördert und die Abschaffung des Steuerprivilegs für Dieselkraftstoff flankiert;
- das steuerliche Privileg für schwere und verbrauchsstarke Dienstwagen abgeschafft wird;
- die Landesregierung sich im Bundesrat dafür einsetzt, dass das Plakettensystem um eine zusätzliche Blaue Plakette für emissionsarme Fahrzeuge erweitert wird. Nur mit einer eindeutigen Kennzeichnung können Kommunen in besonders belasteten Straßen, Stadtteilen oder Umweltzonen eine Nutzungsbeschränkung auf emissionsarme Fahrzeuge auch tatsächlich durchsetzen;
- der Fuhrpark des Landes Niedersachsen emissionsarm und damit deutschlandweit ökologischer Spitzenreiter wird. Wir wollen daher die Beschaffungsrichtlinien der Landesministerien und nachgeordneten Behörden so gestalten, dass eine Vorrangstellung von Elektrofahrzeugen durch eine „Umkehr der Beweislast“ verankert und so eine Beschaffungsoffensive für Elektrofahrzeuge initiiert wird.
- bei Neuanschaffungen von Fahrzeugen des Landes, der Eigenbetriebe und Kommunen diese in

- ihrer Fahrzeugkategorie im Realbetrieb den niedrigsten Schadstoffausstoß aufweisen.
- Kalifornien zum Vorbild wird, und uns dafür stark machen, dass bis 2020 an den neu zugelassenen Fahrzeugen im Fuhrpark des Landes Niedersachsen mindestens 20 Prozent Zero-Emission-Fahrzeuge (z. B. Elektroantrieb batteriebetrieben bzw. mit Brennstoffzelle) und 30 Prozent Low-Emission-Fahrzeuge (z. B. Erdgasantrieb, Plug-In-Hybrid-Antrieb) sind.