

Rede des CDU-Landtagsabgeordneten Stephan Meyer zum Antrag Drs 5/ 1869 zum Thema „Verhältnismäßigkeit von Umweltzonen gewährleisten – Umweltschutz und Interessen der Betroffenen in Einklang bringen.“

Sehr geehrte Frau Präsidentin,
meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordnete,

„Kaum weniger Feinstaub, aber viel heiße Luft.“ – so schrieb die Frankfurter Allgemeine Zeitung unlängst in Bezug auf den Ablauf des ersten Umweltzonenjahres in Deutschland.

Die auffallende Schweigsamkeit von Behörden und Umweltschutzorganisationen wird angesichts der mageren Resultate verständlich: Die Feinstaubwerte in den Umweltzonen gingen lediglich um drei bis vier Prozent zurück und liegen damit innerhalb des Messfehlerbereichs.

Damit wir im Freistaat Sachsen nicht die gleichen Fehler wie andere deutsche Bundesländer machen, wollen wir als CDU/FDP-Fraktion mit unserem Antrag zum Thema Verhältnismäßigkeit von Umweltzonen gewährleisten – Umweltschutz und Interessen der Betroffenen in Einklang bringen.“ einen Beitrag leisten

Ich möchte aber zunächst auch auf die bisherigen Erfolge bei der Reduzierung klassischer Luftschadstoffe hinweisen. So ist es durch verantwortungsvolle Umweltpolitik, unter Führung der CDU, gelungen eine deutliche Reduzierung der klassischen Luftschadstoffe wie Schwefeldioxid, Benzol, Arsen oder Blei zu erreichen und das Niveau bei Stickstoff zumindest stagnieren zu lassen- und dies bei einer Zunahme des motorisierten Individualverkehrs im Freistaat Sachsen.

Im Mittelpunkt aller Luftreinhaltepläne und als Grundlage für eine derartige Entscheidung stehen die Gesundheitsvorsorge und vor allem die Schadensabwehr. Das heißt bei allen Diskussionen über das Wie und Warum, muss man sich vor Augen halten, dass es um Leib und Leben unserer Bürger geht. Es geht nicht darum Jemanden zu ärgern oder finanziell zu belasten, sondern es geht darum die Einwohner und Besucher unserer Großstädte vor unverhältnismäßigen gesundheitlichen Belastungen durch Feinstaub oder Stickoxide zu bewahren. Jährlich sterben in Deutschland schätzungsweise 50.000 Menschen aufgrund überhöhter Luftschadstoffe, in der Europäischen Union liegt die Zahl bei über 300.000 Menschen.

Nach § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung müssen Luftreinhaltepläne aufgestellt werden, wenn Grenzwerte für Luftschadstoffe nach den Richtlinien der EU überschritten werden. Die EU-Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft sieht die Möglichkeit vor, unter bestimmten Voraussetzungen eine Fristverlängerung bis Juni 2011 für die Einhaltung der PM 10 - Grenzwerte bei der EU zu beantragen.

Die eben gehörten Zahlen sollten für uns eine deutliche Signalwirkung haben und zeigen den Handlungsbedarf zur Reduzierung derartiger Schadstoffbelastungen.

Hieraus wird deutlich, dass die Forderung der Europäischen Union in diesem Bereich durchaus berechtigt ist, auch wenn wir uns manchmal über diverse Richtlinien aus Brüssel beklagen.

Durch Feinstaub entstehen vor allem Gesundheitsrisiken im Bereich der Atemwegkrankungen, chronische Bronchitis bei Kindern sowie Erkrankungen des Herz- und Kreislaufsystems.

Unser Antrag soll auch eine wissenschaftliche Betrachtung des gesamten Sachverhaltes der Luftschadstoffreduktion, weil wir verhindern wollen, dass die Städte im Freistaat Sachsen womöglich einem teurem und letztlich wenig wirkungsvollen Instrument nacheifern, nur weil dies mittlerweile 40 Städte in Deutschland getan haben. Es fehlen verlässliche Langzeitergebnisse, aber die derzeit vorliegenden wissenschaftlichen Erkenntnisse – nach einem Jahr Umweltzonen in Deutschland - sprechen eher nicht für eine Ausweitung von Umweltzonen. Die Wissenschaftler haben anhand von Messungen in den Jahren 2003 und 2004 in Leipzig gezeigt, dass nicht der Autoverkehr der Feinstaubgenerator ist, sondern – die Sonne. D. h. es ist nachgewiesen, dass an Tagen mit hoher Sonneneinstrahlung und stark ansteigenden Temperaturen die PM 10-Grenzwerte ebenfalls unverhältnismäßig hoch sind.

In größeren Städten liegen die Werte für Feinstaub deutlich über denen im ländlichen Raum (etwa doppelt so hoch), sodass sich die Herausforderungen in Sachsen vor allem auf Dresden, Leipzig und Chemnitz konzentrieren. Es ist seit langem unstrittig, dass die Werte der verkehrsbedingtem Luftschadstoffe - hier vor allem Feinstaub - zwischen den einzelnen Städten erheblich voneinander abweichen.

Das Thema ist wichtig, zumal beispielsweise in Dresden durch die Grenzwertüberschreitungen an viel befahrenen Straßen etwa 21.000 Einwohner (4 %) betroffen sind.

Weil aber der Straßenverkehr nur einen Bruchteil – die Schätzungen reichen, je nach ideologischem Standort der Schätzer, von drei bis 20 Prozent – des gesamten Feinstaubaufkommens erzeugt, hat die Aussperrung von rund sieben Millionen Personenwagen in Deutschland demnach allenfalls eine Reduktion im Promillebereich bewirkt.

Zu den mannigfaltigen möglichen Maßnahmen in einem Luftreinhalteplan gehören u. a. Regelungen für den Schienen- und Straßenverkehr, wie z. B. die Umweltzone. Aber eine Umweltzone ist nur eine Maßnahme von vielen, um die Schadstoffbelastung zu senken. Das wird in vielen öffentlichen Diskussionen oftmals vergessen bzw. verdrängt. Denn, eine Umweltzone als alleinige Maßnahme ist nicht geeignet das Problem zu lösen. Diese Position haben indes sogar die Grünen in Leipzig eingesehen, zumindest auf der Internetseite <http://blog.grueneleipzig.de/der-luftreinhalteplan-fr-leipzig-die-umweltzone>.

Umweltzonen zur Senkung der Feinstaubbelastung sind also sehr umstritten.

Ebenfalls drei Prozent weniger Feinstaub meldet das Umweltbundesamt für Berlin, auch wenn die Berliner Senatsverwaltung andere Zahlen vorlegt. Der Grenzwert – 50 Mikrogramm Feinstaub je Kubikmeter Luft – wurde dort im Vorjahr nur noch an 24 Tagen (2007: 28 Tage) überschritten. Handlungsbedarf sieht die EU-Richtlinie allerdings erst bei mehr als 35 Tagen im Jahr, so dass auch hier sozusagen mit Kanonen auf Spatzen geschossen wurde.

Neben dem Straßenverkehr tragen vor allem Industrie und Gewerbe, Einzelfeuerungen, Holzheizungen, Kaminöfen, Baumaschinen und Schiffe zu den Schadstoffbelastungen bei, was regional und auch lokal natürlich differiert.

(Grenzwert für Feinstaub PM 2,5 in 2015: 25µm/m³, 2020: 20 µm/m³)

Rückgänge im einstelligen Prozentbereich durch Umweltzonen lassen sich höchstens von hartnäckigen Ideologen als Erfolg verkaufen. Diese lassen dann auch gern die Tatsache unter den Tisch fallen, dass die Feinstaubmengen

witterungsbedingt großen Schwankungen unterliegen und zum größeren Teil nicht dort entstehen, wo sie gemessen werden.

Damit es dennoch nicht zu Grenzwertüberschreitungen kommt, benötigen wir einen wirksamen Mix von umweltpolitischen Instrumenten.

So können beispielsweise Tempo 30-Zonen eine wirkungsvollere Alternative sein, wobei die Reduktionsraten deutlich über denen einer Umweltzone liegen.

Sie müssen aber zielführend und im Verhältnis ausgewogen eingesetzt werden.

So liegt beispielsweise die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit mit dem Auto in Dresden bei 24 Stundenkilometern, sodass also die Tempo-30-Zonen durchaus als Alternative in Betracht zu ziehen sind.

Erhöhte Schadstoffemissionen treten schließlich bei Beschleunigungsvorgängen auf, welche sich bei konstanten Verkehrsflüssen deutlich reduzieren ließen. Berechnungen zufolge ließen sich dadurch Minderungen von bis zu 40 Prozent erzielen.

Mit unserem Antrag geht es uns aber auch um die Unterstützung für zukünftige Mobilitätskonzepte. Hierbei spielen moderne Fahrzeugflotten der Unternehmen eine wichtige Rolle. Aber auch die Elektromobilität wird vor allem in Städten künftig eine wesentliche Rolle einnehmen. Das ist nicht einmal Zukunftsmusik. Ich konnte mich kürzlich davon überzeugen, als bei einem Besuch mit meinem Kollegen von Breitenbuch beim Rektor der Bergakademie in Freiberg, Prof. Meyer, dieser uns seinen neuen Dienstwagen – einen kleinen Elektro-Flitzer zeigte.

Wir möchten die Mobilität unserer Bürger nicht durch Aktionismus einschränken und dabei Unternehmen nicht die Chance lassen ihre Fahrzeuge mit umweltfreundlichen Technologien auszurüsten.

Bei einigen Dieselfahrzeugen ist dies technisch auch kaum möglich beziehungsweise nur unter unzumutbaren Kosten, wodurch die Sinnhaftigkeit einer derartigen Belastung in Frage zu stellen ist.

Generell sollte es das Ziel der Stadtverwaltungen, gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, sein eine Umverteilung des Individualverkehrs hin zu

umweltverträglichen Verkehrsmitteln zu erreichen, die für die Bürger bezahlbar und gleichzeitig flexibel sind.

Es geht dabei in erster Linie um die umfassende Beschleunigung des Öffentlichen Verkehrs, durch ein intelligentes und flexibles Verkehrsmanagement unter Einsatz neuer Technologien.

Es geht um die Fahrplantreue, eine Verdichtung der Taktzeiten und die Verbesserung der Anschlussqualität bei gleichzeitigem Verzicht auf eine Verlangsamung.

Holger Zastrow hat gestern ja ein Beispiel gebracht, als es um Standards ging – die Halbierung der ampelbedingten Verlustzeiten bei Bussen und Straßenbahnen sollte ein Ziel sein, was Verkehrsplaner als durchaus realistisch einschätzen. Für die Autos wäre dadurch eine gleich bleibende mittlere Reisegeschwindigkeit erreichbar und Radfahrer sowie Fußgänger würden ein Drittel der Zeit auf Ampelgrün warten.

Als weitere Maßnahmen sind LKW-Routenkonzepte, der Ausbau von Straßen, die Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV und auch die Optimierung des Radwegenetzes zu nennen. Des Weiteren möchte ich die Grüne Welle, Geschwindigkeitsregelungen, Kreisverkehre, die Verbesserung der Baustellenlogistik und verkehrsberuhigende Maßnahmen nennen. Abgastechnische Maßnahmen wie z. B. abgasärmere Fahrzeuge für den kommunalen Fuhrpark, alternative Antriebstechniken bzw. Kraftstoffe stellen ebenso Handlungsalternativen dar.

Wichtig ist dabei die frühzeitige Einbindung und Sensibilisierung der Unternehmen und Bevölkerung für Maßnahmen zur Luftreinhaltung. Nur so können Konflikte vermieden werden und die Akzeptanz für notwendige umweltpolitische Maßnahmen geschaffen werden.

Die Mobilität sollte durch Umweltzonen nicht eingeschränkt werden, sondern besser umweltfreundlich realisiert werden, um die Städte lebenswert und sauber zu gestalten.

Der mit den Umweltzonen teilweise verbundene Wirrwarr von Ausnahmeregelungen ist eher intransparent und ungerecht, als wirkungsvoll und Akzeptanz erhöhend.

Gerichtliche Entscheidungen der letzten Zeit haben die Rechtmäßigkeit von Umweltzonen bestätigt.

Damit steht die Frage im Raum, wie mit der Einrichtung von Umweltzonen weiter verfahren werden kann, wenn andere Maßnahmen allem Anschein nach viel bessere Ergebnisse erbringen können. Wenn die Stadtverwaltungen sich für Umweltzonen entscheiden, kann und soll dies niemand verhindern. Vielmehr kann der Freistaat die Kommunen in ihrer Entscheidungsfreiheit auch nicht dazu zwingen, bestimmte Maßnahmen zu ergreifen bzw. nicht zu ergreifen. Wir können Hilfestellungen geben, welche sonstigen Maßnahmen möglich sind. Diese Hilfe existiert aber bereits in Form eines umfangreichen Katalogs an Maßnahmen, welche ebenfalls das Ziel der Senkung der Feinstaubbelastung erreichen können. Inwieweit die Kommune diese Hilfe aber annimmt, liegt in deren Ermessen.

Im Übrigen können hier auch Großgrünflächen – also Bäume – ein Instrument sein, Herr Kollege Günther.

Noch ein paar Ausführungen zum Reformbedarf auf EU-Ebene.

Wir halten es für sachgerecht, dass im Rahmen der nächsten Revision der EU - Luftqualitätsrichtlinie – wahrscheinlich im Jahr 2015 - der Partikelfraktion PM 2,5 aus Gründen des Gesundheitsschutzes verstärkte Aufmerksamkeit zukommt und die Partikelfraktion PM 10 nicht mehr im Focus steht. Der gesundheitsgefährliche Ruß ist Bestandteil der Staubfraktion mit einem Durchmesser von weniger als 2,5 µm. Die Umrüstung der Messsysteme von PM 10 auf PM 2,5 ist ohne Probleme möglich. Vor allem sollte die jetzt noch vorgeschriebene Doppelmessung von PM 2,5 und PM 10 abgeschafft werden.

Der PM 2,5 – Grenzwert ist auf das Jahresmittel der zugrunde liegenden Messwerte bezogen und reagiert damit weniger sensibel auf einzelne extreme Tagesmesswerte (im Gegensatz zum PM 10-Wert, der auf Tagesmittelwerten beruht). Dies könnte sich für betroffene Städte im Hinblick auf zukünftige Verschärfungen der Umweltauflagen als Vorteil erweisen.

Es sollte also deutlich geworden sein, dass wir uns sehr wohl der Notwendigkeit von Schadstoffemissionssenkungen bewusst sind – die dramatischen Zahlen der

Todesfälle machen dies deutlich – aber mit Sorgfalt diese Senkung generieren wollen und hierbei der Einsatz wirksamer Umweltinstrumente im Vordergrund stehen sollte.

Ich denke, dass das Ziel unseres Antrages deutlich geworden ist und wir an dem Ziel der Schadstoffreduktion selbstverständlich festhalten werden.

Manchmal führen aber viele Wege nach Rom und wir wollen den möglichst effizientesten wählen, den viele Menschen mitgehen können.

Ich bitte Sie daher im Namen der CDU/FDP-Fraktion um Zustimmung zu unserem Antrag.

Vielen Dank.