



# HESSISCHER LANDTAG

30. 10. 2017

ULA

## **Dringlicher Berichts Antrag der Abg. Schott (DIE LINKE) und Fraktion**

### **betreffend Stickoxidbelastung und Dieselskandal: Sieben Jahre nach Einführung der Grenzwerte ist noch immer keine Besserung in Sicht**

In acht hessischen Kommunen wird der Jahresgrenzwert für gesundheitsschädliche Stickstoffdioxide von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft seit wenigsten 2013 überschritten. In vielen weiteren Kommunen werden die Grenzwerte in einzelnen Straßenzügen deutlich überschritten. Die Landesregierung schafft es nicht, dass die seit 2010 geltenden Grenzwerte eingehalten werden. Auch die auf dem zweiten sogenannten Dieselpipfel vom 4. September diesen Jahres beschlossenen Maßnahmen reichen bei Weitem nicht aus, die Stickoxidbelastung in den acht stark belasteten Städten Hessens unter die Grenzwerte zu bringen.

Die Landesregierung wird ersucht, im Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ULA) über folgenden Gegenstand zu berichten:

1. Einführung einer blauen Plakette/Diesel-Fahrverbote  
Laut Informationen von hr-Info vom 25. August 2017 prüft das Land Hessen die Wirkung von Diesel-Fahrverboten.
  - a) Wie lange würde die Einführung einer blauen Plakette in Anspruch nehmen, wenn sich eine neue Bundesregierung auf die Einführung einer solchen einigen würde?
  - b) Müssten Übergangsfristen für Bestandsdiesel eingeführt werden und wenn ja mit welcher Dauer?
  - c) Wie lange würde es nach Einführung einer blauen Plakette nach Ansicht der Landesregierung dauern, bis eine messbare Verringerung der Stickoxidbelastung eintreten würde?
  - d) Wie lange würde es nach Einführung einer blauen Plakette dauern, bis die Grenzwerte für NO<sub>x</sub> eingehalten werden könnten?
  - e) Wie die Landesregierung mehrfach beteuerte, möchte sie Fahrverbote in Kommunen auf alle Fälle vermeiden. Was unterscheidet Fahrverbote infolge der Einführung einer blauen Plakette von Dieselfahrverboten?
  - f) Um die Ziele für den Klimaschutz einzuhalten, dürfen ab spätestens 2030 keine Pkw mit Verbrennungsmotoren mehr zugelassen werden. Wie viel Jahre betrüge die Differenz zwischen der Einhaltung der Grenzwerte für Stickoxyde durch die Einführung einer blauen Plakette und dem Zeitpunkt, an dem keine Pkws mit Verbrennungsmotor mehr zugelassen werden dürften?
2. Laut einer Studie der Organisation Environmental Health Analytics (LLC) in Washington sterben in den elf größten Automärkten der Welt jährlich 107.600 Menschen vorzeitig durch stickdioxidhaltige Abgase von Dieselfahrzeugen. Auf Europa entfallen 11.400 vorzeitige Todesfälle aufgrund nicht eingehaltener Abgasgrenzwerte. Diese Zahlen zugrunde gelegt:  
Wie viele Menschen sterben in Hessen pro Jahr vorzeitig durch die zu hohen Stickoxidbelastungen?
3. Spricht sich die Hessische Landesregierung dafür aus, Steuergelder für Anreizprogramme, Prämien oder Beihilfen für die Nachrüstung von Dieselfahrzeugen zu verwenden, damit diese die Grenzwerte einhalten?  
Für Fahrzeuge welcher Schadstoffklassen wären technische Nachrüstungen nach Ansicht der Landesregierung sinnvoll?

4. Am 18. September 2015 wurde die Existenz einer illegalen Abschaltvorrichtung in der Motorsteuerung von VW-Dieselfahrzeugen in den USA öffentlich. Dies war der Beginn des sogenannten Diesel- oder Abgasskandals. Bereits am 11. September 2015 antwortete die hessische Umweltministerin Priska Hinz im Rahmen einer Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE im Hessischen Landtag vom 5. August 2015 (Drucks. 19/2326): "Bisher halten nur Dieselfahrzeuge die festgelegten Grenzwerte nicht ein. Selbst neue Euro-6-Diesel-Pkw überschreiten nach Messungen des icct (International Council on Clean Transportation) von Oktober 2014 den Euro-6-NOx-Grenzwert um durchschnittlich das Siebenfache. Diese Überschreitung ist für die derzeitige Misere der hohen NO<sub>2</sub>-Belastung verantwortlich. [...]"
- Seit wann wussten hessische Behörden von den massiven Grenzwertüberschreitungen der Euro-6-Diesel-Pkw?
  - Hat die Landesregierung nach Kenntnisnahme der Grenzwertüberschreitungen der Euro-6-Diesel-Pkw die betroffenen Kommunen informiert?
  - Wenn ja, wann hat sie die Kommunen informiert?  
Hat die Landesregierung nach dem Erlangen von Kenntnis der Grenzwertüberschreitungen der Euro-6-Diesel-Pkw Maßnahmen zur Einhaltung der NOx-Grenzwerte eingeleitet?
  - Wenn ja: Um welche Maßnahmen handelt es sich und welche Verminderung der Stickoxidbelastung haben diese bis dato erbracht?
5. Wie die hessische Umweltministerin Priska Hinz selbst auf die Frage der Abgeordneten Marjana Schott mitteilt (Frage 881, 115. Plenarsitzung, 26. September 2017), wurde das Umweltministerium mit dem Urteil des Verwaltungsgerichtes Wiesbaden vom 30. Juli 2015 verpflichtet, "bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen alle möglichen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität auf ihre Wirksamkeit hin zu untersuchen - also auch Fahrverbote bzw. blaue Plakette -, unabhängig davon, ob sie umgesetzt werden können oder nicht. Darüber hinaus ist konkret darzulegen, warum Maßnahmen nicht umgesetzt werden können."
- Vor diesem Hintergrund fragen wir die Landesregierung, welche Wirksamkeit die Einführung eines durch Umlagen oder ÖPNV-Gebühren finanzierten Bürgertickets (Nulltarif) in den acht von regelmäßigen Grenzwertüberschreitungen betroffenen hessischen Kommunen hätte?
  - Wie viele im Vergleich dazu die Wirksamkeit einer blauen Plakette aus?
  - Warum setzt die Hessische Landesregierung den "Nulltarif" nicht als Maßnahme gegen unter anderem zu hohe Stickoxidbelastungen um?

Wiesbaden, 30. Oktober 2017

**Schott**

Die Fraktionsvorsitzende:  
**Wissler**