

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Dritter Vizepräsident Peter Meyer

Abg. Ludwig Hartmann

Abg. Hans Ritt

Abg. Florian von Brunn

Abg. Benno Zierer

Abg. Dr. Otto Hünnerkopf

Abg. Bernhard Roos

Abg. Karl Freller

Staatsministerin Ulrike Scharf

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Ich rufe den **Tagesordnungspunkt 1** auf:

**Aktuelle Stunde gem. § 65 BayLTGeschO auf Vorschlag der Fraktion BÜNDNIS
90/DIE GRÜNEN**

**"Endlich wieder frei durchatmen. Für saubere Luft statt Feinstaub und
Abgasen."**

In der Aktuellen Stunde dürfen die einzelnen Redner grundsätzlich nicht länger als fünf Minuten sprechen. Hat eine Fraktion das Benennungsrecht für mehrere Rednerinnen bzw. Redner, kann auf Wunsch der jeweiligen Fraktion eine ihrer Rednerinnen bzw. einer ihrer Redner bis zu zehn Minuten Redezeit erhalten. Dies wird auf die Anzahl der Redner der jeweiligen Fraktion angerechnet. Ergreift ein Mitglied der Staatsregierung das Wort für mehr als zehn Minuten, erhält auf Antrag einer Fraktion eines ihrer Mitglieder Gelegenheit, fünf Minuten ohne Anrechnung auf die Zahl der Redner dieser Fraktion zu sprechen. – Erster Redner für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist Herr Kollege Hartmann. Bitte sehr, Sie haben das Wort.

Ludwig Hartmann (GRÜNE): Sehr geehrtes Präsidium, liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Fitnessraum im Bayerischen Landtag war in den letzten Wochen deutlich voller als hier das Plenum. Sicher hat das auch damit zu tun, dass nach der Weihnachtspause das eine oder andere Pfund weg muss. Mir persönlich war es in den letzten Wochen draußen auch deutlich zu kalt, um Sport zu betreiben. Aber vielleicht gibt es auch noch einen ganz anderen Grund, warum so viele drinnen Sport gemacht haben, nämlich weil in den letzten Wochen Bewegung draußen in den Städten in Bayern wegen Feinstaubalarms und zu viel Stickstoffdioxids in der Luft einfach gesundheitsschädlich war.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Kollegen aus Mittelfranken haben in der letzten Woche vielleicht auch in den "Nürnberger Nachrichten" gelesen – ich zitiere –:

Aber auch als Gesunder würde ich in diesen Tagen nicht gerade eine Joggingrunde einlegen. Dabei nimmt man nämlich bis zum Zweihundertfachen an belasteter Luft auf.

Das sagte Prof. Dr. Joachim Ficker von der Universität in Nürnberg.

Meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen, wenn der Lungenexperte bereits gesunden Menschen davon abrät, draußen Sport zu betreiben und sich draußen aktiv zu bewegen, wie sieht es dann bei den älteren Menschen und bei den Menschen aus, die chronisch krank sind, die Asthma haben? Wir wissen ganz genau: Die Dieselfahrzeuge in unseren Städten verpesten unsere Luft und setzen giftige Abgase frei.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sie lösen Bronchitis aus, verursachen Asthma und führen zu Lungen- und Kreislaufschäden. Das ist alles bekannt. Einer Tatsache muss man sich auch bewusst werden: Es gibt in Deutschland zwischen 7.000 und 10.000 Todesfälle, die auf das Konto der Autoabgase gehen. Das sagen uns wissenschaftliche Untersuchungen. Da müssen bei jedem die Alarmglocken läuten. Das können wir doch nicht weiter akzeptieren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen, man muss sich wirklich einmal bewusst machen: Autoabgase sind in diesem Land für mehr als doppelt so viele Menschenleben verantwortlich wie Verkehrsunfälle. Ja, Autos sind in den letzten Jahren sicherer geworden. Airbags und Gurte, Antiblockiersysteme, und was noch alles, wurden eingeführt. Autofahren ist so sicher wie noch nie, und das ist auch gut so. Aber was ist mit den Menschen, die unter den Abgasen leiden? Wie werden sie eigentlich in diesem Land geschützt?

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wie schützen wir die Familie, an deren Fenster sich täglich im wahrsten Sinn des Wortes eine Blechlawine vorbeidrückt? Wie schützen wir chronisch Kranke? Wie schützen wir unsere Kinder? Wie schützen wir ältere Menschen? Wie schützen wir Schwangere? All diese Fragen müssen beantwortet werden.

Das Urteil aus dem letzten Sommer liegt bereits seit acht Monaten vor. Von dieser Staatsregierung hat man nichts, aber auch gar nichts gesehen, um dieses Problem endlich anzugehen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wenn die Ursachen eines Problems bekannt sind, ist es für uns GRÜNE eine Selbstverständlichkeit, die Ursachen zu beheben und an einer Lösung zu arbeiten. Man darf das nicht auf die lange Bank schieben. Ich sehe es bereits an einigen Gesichtern: Sie alle werden denken, dass Stuttgart die gleichen Probleme hat.

(Hans Ritt (CSU): Größere!)

– Ja, richtig: Stuttgart hat Probleme. Dort gibt es eine gewaltige Feinstaubbelastung, wie auch in einer ganzen Reihe bayerischer Städte. Aber wissen Sie, was der entscheidende Unterschied zwischen einer Regierung mit einem verantwortungsvollen Ministerpräsidenten und dieser Staatsregierung ist?

(Beifall bei den GRÜNEN)

Man konnte es ganz deutlich der "Süddeutschen Zeitung" vom 11. Oktober 2016 entnehmen: "Kretschmann kämpft für Diesel-Fahrverbote". Man kann auch weitergehen und in die Datenbank des Bundesrates schauen. Dann sieht man: Das grün-schwarz regierte Baden-Württemberg – ich möchte daran erinnern, dass die CDU dort an der Regierung beteiligt ist – hat bereits im Oktober letzten Jahres einen Verordnungsantrag in den Bundesrat eingebracht. Raten Sie einmal, wer diesen Antrag unterstützt? – Das schwarz-grün regierte Hessen ist mit dabei. Wer bremst mal wieder bei dieser Sache? – Ihr Verkehrsminister Dobrindt auf Bundesebene, der immer der Lobby der

Autoindustrie folgt und nicht den Schutz der Menschen in den Vordergrund stellt. Das ist skandalös.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Aber kommen wir von Baden-Württemberg zurück nach Bayern. Ob München, Nürnberg, Augsburg, Regensburg, Bamberg oder Würzburg – fast alle diese Städte leiden unter einer massiven Feinstaubproblematik und unter Abgasen in der Luft.

Meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen der CSU-Fraktion, ich fasse kurz zusammen, worum es geht. Erstens ist ein Zusammenhang zwischen Autoabgasen, Krankheiten und Todesfällen in diesem Land belegt. Zweitens werden Grenzwerte nicht eingehalten. Drittens gibt es ein Gerichtsurteil, das die Staatsregierung dazu verdonnert hat, binnen eines Jahres eine Lösung auf den Tisch zu legen.

Was ist passiert? – Ich sage es Ihnen: Sie haben gar nichts dafür getan, dass die Luft in unseren Städten wieder sauberer wird.

(Beifall bei den GRÜNEN – Zuruf von der CSU: Lüge!)

Sie machen keinen Finger krumm, um gesundheitlichen Schäden entgegenzuwirken. Sie schieben das auf die lange Bank. Sie sehen tatenlos zu, wie Menschen krank werden, leiden und sterben.

Dazu sage ich ganz deutlich: Wir haben in den letzten Monaten auf politischer Ebene viel über Dieselfahrzeuge diskutiert. Wir alle wissen doch, dass der "saubere Diesel" eine Mogelpackung ist. Das wissen wir seit dem VW-Skandal.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir wissen auch, dass die sauberen Autos nicht von selbst auf die Straßen kommen. Aber auch dabei bremst diese Regierung auf Berliner Ebene immer wieder, sodass wir keine besseren Grenzwerte bekommen.

Was können wir eigentlich tun? Dieses Thema ist mir ganz wichtig; denn es geht um die Gesundheit der Menschen in unserem Land, die wir einem Risiko aussetzen. Wir müssten sie diesem Risiko nicht aussetzen. Schauen wir wieder einmal nach Baden-Württemberg. Die Frage ist: Was kann man machen? Eine verantwortungsvolle Regierung nimmt sich dieses Themas an, das durchaus eine Herausforderung ist.

Die Landesregierung hat die Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg beauftragt, drei Szenarien durchzurechnen und zu prüfen, was man machen kann.

Erstes Szenario – das ist der Weg dieser Staatsregierung –: Man tut gar nichts. Dann stellt man fest, dass die Grenzwerte bis 2020 nicht eingehalten werden. Das ist klar.

Das zweite Szenario sieht vor, den Autoverkehr um ein Fünftel zu reduzieren.

Das dritte Szenario beschäftigt sich mit der Frage, was passiert, wenn man eine blaue Plakette einführt, um Dieselfahrzeuge, die nicht der Norm Euro 6 entsprechen, nicht in die Umweltzone einfahren zu lassen.

Das Ergebnis ist klar und eindeutig. Der erste Weg bringt gar nichts; denn die Fahrzeuge werden nicht von selbst so schnell sauberer. Der zweite Weg führt in die richtige Richtung, reicht aber bei Weitem nicht aus. Das Ergebnis ist ganz deutlich: Der Weg der Einführung einer blauen Plakette funktioniert. Wir würden die Stickstoffdioxidbelastung in den Städten mit diesem Instrument schlagartig halbieren.

Deswegen fordere ich Sie auf, die Initiative von Baden-Württemberg, die dort von Ihren Partnern und auch von Hessen unterstützt wird, im Bundesrat zu unterstützen, um hierbei voranzukommen und um den Städten endlich die Möglichkeit zu geben, die Bevölkerung vor diesen Abgasen zu schützen. Das wäre verantwortungsvolle Politik.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen, ich komme zum Schluss. Es gibt kein Recht, die Luft zu verschmutzen. Es gibt ein Recht auf saubere Luft und Gesundheit in unserem Land.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dieser Verantwortung müssen Sie gerecht werden. Das Problem wird kein bisschen kleiner, wenn Sie es immer wieder auf die lange Bank schieben. Es löst sich nicht von selbst. Es löst sich, wenn man Mut zeigt, entschlossen ist und handelt.

Schauen Sie nach Baden-Württemberg. Dort wird vorgemacht, wie der Weg funktionieren kann. Diesen Weg erwarten wir auch für Bayern, damit wir endlich wieder frei durchatmen können – das alles jetzt und nicht erst 2030. Dass es geht, zeigt Baden-Württemberg. Das wäre eine verantwortungsvolle Politik, die wir erwarten.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke schön, Kollege Hartmann. – Für die CSU-Fraktion spricht jetzt Kollege Ritt. Bitte schön, Sie haben das Wort.

Hans Ritt (CSU): Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Es ist mal wieder typisch für die Kolleginnen und Kollegen der GRÜNEN, sich an kleinen Dingen hochzuziehen und diese aufzubauschen.

(Ludwig Hartmann (GRÜNE): Das ist keine Kleinigkeit! – Weitere Zurufe von den GRÜNEN)

– Herr Kollege Hartmann, wenn Sie mir zuhören, kann ich Ihnen viele Dinge widerlegen. Ich widerlege Ihnen, bevor ich zu meinem Manuskript komme, als Erstes Folgendes: Sie sagen, wir sollen den Städten die Möglichkeit geben, ihre Bürger vor den Abgasen zu schützen. – Ich sage Ihnen: Die Möglichkeit gibt es heute schon. Warum fahren in den Städten München oder Nürnberg keine Busse, die den Normen Euro 4 oder Euro 5 oder sogar Euro 6, wenn es ganz gut ist, entsprechen? Warum fahren in

diesen Städten keine Busse mit CNG-Antrieb? Der Kollege Walter Nussel ist leider nicht da. Wir waren in der letzten Woche bei MAN in München.

(Zuruf der Abgeordneten Christine Kamm (GRÜNE))

– Sie sind jetzt ruhig. Ich habe vorher auch zugehört.

(Christine Kamm (GRÜNE): Nein!)

– Ich habe zugehört. Wir waren bei MAN in München. MAN bietet Hybridbusse und CNG-Busse. MAN liefert Busse nach Ankara. Dort fahren 1.200 Busse. Warum fahren in der Landeshauptstadt München keine CNG-Busse?

(Florian von Brunn (SPD): Wie viel Anteil hat das denn an den Schadstoffen?)

– 98 % weniger Stickoxide, 95 % weniger Feinstaub.

(Beifall bei der CSU)

Wenn Sie den Städten wieder reine Luft geben wollen, ist die Landeshauptstadt als erste Stadt gefordert, Busse mit CNG-Antrieb einzusetzen.

(Florian von Brunn (SPD): Wie viel gibt die CSU-Staatsregierung für die Busförderung? – Weitere Zurufe von den GRÜNEN)

– Für CNG-Busse gibt es vom Wirtschaftsministerium Zuschüsse, die bei etwa 25 % liegen.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von der SPD)

– Informieren Sie sich, bevor Sie solche Zwischenrufe machen.

(Heiterkeit bei der SPD – Florian von Brunn (SPD): Ein reines Ablenkmanöver!)

Jetzt komme ich aber zu meinem Manuskript. Ich wollte das bloß am Anfang klarstellen.

Das Gesamte und die damit einhergehenden kausalen Zusammenhänge werden komplett ignoriert und ausgeblendet. Charakteristisch für die GRÜNEN ist, mit dem Finger auf andere zu zeigen, anstatt selbst aktiv zu werden und einen eigenen persönlichen Beitrag zu leisten.

(Ludwig Hartmann (GRÜNE): Ich habe gar kein Auto! – Katharina Schulze (GRÜNE): Ich auch nicht! – Weitere Zurufe von den GRÜNEN)

Ich darf Ihnen sagen: Ich sehe niemanden von den GRÜNEN mit einem Elektroauto im Landtag vorfahren.

(Ludwig Hartmann (GRÜNE): Ich habe gar kein Auto!)

Ich sehe keinen mit einem CNG-Auto vorfahren. Ich praktiziere das seit zehn Jahren.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Das Thema der heutigen Aktuellen Stunde ist auch für mich persönlich hoch brisant und aktuell, aber eine reine und edle Gesinnung der GRÜNEN, die wohl hinter dieser Themenwahl stecken soll, kann ich nicht erkennen. Die Entwicklung der Immissionssituation weist für Bayern im Jahr 2016 einen anhaltend positiven Trend mit Blick auf die Feinstaub-PM10-Grenzwerte auf. An allen Messstationen in Bayern sind – wohlge-merkt im Jahr 2016 – die PM10-Grenzwerte eingehalten worden. Das betrifft sowohl den Jahresmittelwert als auch die maximal zulässige Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwerts. Im langfristigen Verlauf sind deutliche Minderungen der PM10-Feinstaubbelastung festzustellen, die auf die Wirkung der zahlreichen Maßnahmen, zum Beispiel durch Luftreinhaltepläne, und auf die günstigen meteorologischen Bedingungen zurückzuführen sind.

Seit Anfang 2017 haben wir ein Problem, weil wir aufgrund der Kälte eine Inversionswetterlage haben und kein Luftaustausch mehr stattfindet. Ich darf auch bemerken: Durch diese Inversionswetterlage haben wir an Sonnen- und Windstrom am 18. Januar um 9.00 Uhr früh nur 2 Gigawattstunden ernten können, obwohl wir in Deutschland

91 Gigawattstunden aufgebaut haben. 91 Gigawattstunden sind aufgebaut. Auch dafür ist die Inversionswetterlage verantwortlich.

(Zuruf von den GRÜNEN: Ist der Herrgott für das Staatsversagen schuld, oder? –

Ludwig Hartmann (GRÜNE): Das macht das Problem aber nicht besser!)

Dieser Effekt kann erst durch eine Änderung der Wetterlage – Wind und Regen – aufgelöst werden. Eine menschliche Einflussnahme ist hier kaum möglich.

(Zuruf des Abgeordneten Ludwig Hartmann (GRÜNE))

– Herr Hartmann, ich habe Ihnen vorhin auch zugehört; ich habe Ihnen nicht einmal widersprochen. Sie haben mich gesehen. Ich bitte, genau das Gleiche – –

(Florian von Brunn (SPD): Aber dann müssen Sie vernünftiger reden!)

– Wenn ich mir überlege, was Sie Unvernünftiges von sich geben, Herr Kollege von Brunn, müsste ich die ganze Zeit dazwischenreden.

(Beifall bei der CSU)

In der öffentlichen Wahrnehmung und den politischen Diskussionen in Deutschland ist überwiegend von den Hotspot-Messungen die Rede, zum Beispiel am Neckartor in Stuttgart und an der Landshuter Allee in München. Die NO₂-Immissionsgrenzwerte können an solch verkehrlich stark belasteten, unter ungünstigen Bedingungen zur Schadstoffverteilung leidenden Orten, zum Beispiel Straßenschluchten, nicht eingehalten werden. Sie geben damit jedoch eine Selbstverständlichkeit wieder: Mitten im Verkehr sind die Schadstoffwerte am höchsten. Doch die gemessenen Höchstbelastungen an Hotspots sind keinesfalls ein Indikator für die Luftqualität im gesamten Stadtgebiet. Untersuchungen des Landesamts für Umwelt haben gezeigt, dass wenige Meter abseits der Hauptverkehrswege, an denen NO₂-Grenzwertüberschreitungen festgestellt werden, wesentlich geringere Belastungen vorliegen. An der höchstbelasteten Münchner Messstation Landshuter Allee mit Überschreitungen um das Doppelte

des Grenzwertes wird im Abstand von circa 50 Metern bereits die Einhaltung der Grenzwerte erreicht; im nächsten Straßenzug werden also keine Überschreitungen mehr festgestellt.

Die Lösung des Problems muss am Fahrzeug gefunden werden.

(Zuruf von den GRÜNEN: Da vertrauen Sie auf VW, oder?)

– Genau. Deswegen brauchen wir verstärkt Euro 6. Es liegt an Europa. Europa hat 2013/2014 die Schadstoffklasse Euro 6 eingeführt. Wenn Euro 6 spätestens im Jahr 2020 durchschlägt, werden wir bei NO_x – Monoxid und Dioxid – keine Überschreitungen mehr haben.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Spätestens 2019/2020 greift Euro 6. Hätte Europa die Norm Euro 6 früher eingeführt, hätten wir schon heute das Problem nicht mehr.

(Zuruf von den GRÜNEN: Hätten die Automobilkonzerne nicht beschissen!)

– Da geht es nicht nur um NO_x, sondern vorwiegend um Feinstaub.

Die NO₂-Jahresmittelwerte weisen im Vergleich zum Vorjahr einen leichten Rückgang auf. An der Inntal-Autobahn, Streckenabschnitt Oberaudorf, wurde der Jahresmittelwert mit 40 Mikrogramm je Kubikmeter erstmals eingehalten. Zum ersten Mal seit Einführung des Grenzwerts wurde die zulässige Anzahl von Überschreitungen des Stundenmittelwertes für NO₂ an allen Messstationen in Bayern eingehalten. An der Landshuter Allee in München wurde dieser Grenzwert bis dato sicherlich regelmäßig überschritten, doch 2016 lag dort erstmals an insgesamt 13 Stunden eine Konzentration von über 200 Mikrogramm je Kubikmeter Luft vor. Erlaubt sind 18 Stunden. Zum Vergleich: Im Jahr 2010 wurden an der Landshuter Allee noch 192 Überschreitungen des Stundenmittelwerts verzeichnet. Sie sehen: Die Tendenz weist nach unten.

(Ludwig Hartmann (GRÜNE): Dank der Umweltzonen!)

Spätestens 2019/2020 haben wir die Grenzwerte im Griff.

Für die restlichen in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte für Schwefeldioxid, Blei, Benzol, CO – Kohlenmonoxid – wurden im Jahr 2016 wie auch in den letzten Jahren keine Überschreitungen festgestellt. Dies ist auch in Zukunft nicht zu erwarten.

Die Probleme hinsichtlich der Einhaltung der Grenzwerte für Feinstaub und NO₂ sind deutschlandweit und europaweit noch nicht gelöst. Um einen Erfolg sicherzustellen, muss die Maßnahmenplanung verursacherbezogen ablaufen. Wichtig dabei ist, dass die Maßnahmen auch tatsächlich umgesetzt werden. Allein auf die Kontrolle setzen wir nicht. – Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CSU)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Ich danke Ihnen, Herr Kollege Ritt. – Nächste Wortmeldung: Herr Kollege von Brunn für die SPD. Bitte schön.

Florian von Brunn (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident, sehr geehrte Damen und Herren! Wir sprechen heute über ein ernstes Thema. Schadstoffe aus Hausbrand, Verkehr, Gewerbe und Industrie in der Luft machen krank und sind weltweit für viele vorzeitige Todesfälle verantwortlich. Stickoxid, Staub und Rußpartikel erhöhen das Risiko für Atemwegserkrankungen und verstärken Allergien; Rußpartikel wirken sogar krebserregend. Nach Studien am Max-Planck-Institut für Chemie in Mainz sterben in der Europäischen Union jährlich 180.000 Menschen vorzeitig an Feinstaub und Ozon, davon 35.000 in Deutschland. Rund 20 % dieser Todesfälle – so das Institut – sind auf Abgase von Autos zurückzuführen. Die Europäische Umweltagentur ging 2015 sogar von 430.000 Todesfällen durch Feinstaub in Europa aus. Das Umweltbundesamt beziffert die Zahl der Todesfälle allein in Deutschland auf rund 47.000. Die Zahl der durch Stickstoffdioxid bedingten Todesfälle soll bei uns circa 10.000 im Jahr betragen. Das sind erschreckende Zahlen – deswegen auch ein dringender Handlungsauftrag an die Politik!

(Beifall bei der SPD)

Herr Ritt, ich finde es deswegen auch unangemessen, hier über Busse in Großstädten zu sprechen, die nur einen minimalen Anteil an den Belastungen durch diese Schadstoffe haben. Dazu möchte ich auch noch sagen: Die Busförderung des Freistaats ist geradezu mikroskopisch klein.

(Beifall bei der SPD – Hans Ritt (CSU): Vorbildfunktion!)

Aus der Sicht der bayerischen Städte und Großstädte brauchen wir deshalb dringend einen rechtlichen Rahmen, der es den Kommunen in Bayern ermöglicht zu handeln, wenn die Grenzwerte überschritten werden. Dementsprechend gab es im April 2016 auch einen einstimmigen Beschluss der Umweltministerkonferenz, also der Umweltminister aller Bundesländer, auch von Bayern, entsprechende Voraussetzungen zu schaffen. Leider ist aber der von der CSU gestellte Bundesverkehrsminister, der auch in dem Abgasskandal schmachvoll versagt hat, nicht bereit, diese Möglichkeit mitzutragen.

(Beifall bei der SPD)

Mit Einschränkungen und Verboten allein können wir das Problem aber nicht lösen, weil unsere Gesellschaft auf Mobilität angewiesen ist. Wir Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten wollen auch keine Lösung, die Mobilität zu einem Luxusgut macht, das sich nur Reiche leisten können.

(Beifall bei der SPD)

Deswegen brauchen wir eine Verkehrswende hin zu einem klima- und umweltfreundlichen Verkehr, der zugleich sozial gerecht und für alle Menschen bezahlbar ist. Diese Verkehrswende lässt sich am besten ausgehend von den großen Städten organisieren. "Verkehrswende" bedeutet konkret die schrittweise Reduzierung von Verbrennungsmotoren, den drastischen Ausbau des öffentlichen Verkehrs, eine starke Förderung der E-Mobilität und eine starke Förderung des Fahrradverkehrs. Leider finden wir

bei der CSU-Staatsregierung aber wenig Einsicht und Bewegung, die nach wie vor im fossilen Zeitalter lebt und fossile Politik betreibt.

(Beifall bei der SPD)

Die Entscheidung für die zweite Stammstrecke kann doch nicht darüber hinwegtäuschen, dass Sie, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU, den öffentlichen Verkehr in Bayern sträflich vernachlässigen. Die Förderung des öffentlichen Verkehrs aus Mitteln des Freistaates liegt heute pro Jahr um fast 60 Millionen Euro unter den Zahlen von 2003. Jenseits der zweiten Stammstrecke stockt zum Beispiel der Ausbau des Münchner S-Bahn-Netzes. Das sogenannte 13-Punkte-Sofortprogramm der Staatsregierung ist ein Rohrkrepieler. Das hat der verantwortliche Minister Herrmann vor wenigen Wochen selbst erklärt. Er hat es nämlich für gescheitert erklärt.

Es geht aber nicht nur um München. Was ist mit der Weiterentwicklung der S-Bahn im Großraum Nürnberg – Fürth – Erlangen zur Stadtumlandbahn? Was ist mit einem S-Bahn-Verkehr für Augsburg? Wo sind die Initiativen und Planungen der CSU-Staatsregierung? Fehlanzeige! Das Gleiche gilt auch für die E-Mobilität. Horst Seehofer selbst hat 2008 angekündigt, dass bis zum Jahr 2020 in Bayern 200.000 Elektrofahrzeuge unterwegs sein sollen. Laut Pressemitteilung des Innenministeriums vom April 2016 waren damals gerade etwas über 4.000 Elektrofahrzeuge zugelassen. Angesichts Ihrer vollmundigen Versprechungen ist das ein kläglicher Wert.

(Beifall bei der SPD)

Auch den Fahrradverkehr fördern die großen Städte lieber selber, wie es München mit seiner Radinitiative und den umweltfreundlichen Mobilitätskonzepten für seine Stadtviertel zeigt. Von der Staatsregierung kommt dazu herzlich wenig. Dabei ließen sich laut Aussagen des Umweltbundesamtes in den Ballungsräumen 30 % der Pkw-Fahrten auf das Fahrrad verlagern.

Mein Fazit: Eine Verkehrswende hin zu einem umweltfreundlichen und sozial verträglichen Verkehr ist mit der CSU offensichtlich nicht möglich. Deswegen verwundert es nicht, dass Bayern in der aktuellen Bewertung der "Allianz pro Schiene" beim Mobilitätsindex wieder nur den vorletzten Platz einnimmt.

(Beifall bei der SPD)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke schön, Herr Kollege. – Die nächste Wortmeldung kommt vom Kollegen Zierer von den FREIEN WÄHLERN. Bitte schön, Sie haben das Wort.

Benno Zierer (FREIE WÄHLER): Sehr geehrtes Präsidium, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Die Überschrift der heutigen Aktuellen Stunde könnte von den GRÜNEN noch um folgenden Satz erweitert werden: "Die GRÜNEN lassen ihr Auto stehen." Die Überschrift würde dann lauten: "Endlich wieder frei durchatmen. Für saubere Luft statt Feinstaub und Abgasen. Die GRÜNEN lassen ihr Auto stehen." Das wäre doch ein gutes Beispiel.

(Thomas Gehring (GRÜNE): Mein Auto steht in der Garage!)

Dieses Thema wird in der Öffentlichkeit aber auf eine Frage zugespitzt: Soll es im Innenstadtbereich Fahrverbote für Dieselfahrzeuge geben? Die Aktuelle Stunde zu diesem Thema wurde heute von den GRÜNEN angesetzt, weil am Donnerstag der Bayerische Verwaltungsgerichtshof darüber entscheidet, ob die Landeshauptstadt München für den Stachus und für die Landshuter Allee Luftreinhaltemaßnahmen schon früher als geplant einleiten muss. Ich stelle mir dabei die Frage, ob man die ausstehende Gerichtsentscheidung nicht abwarten konnte und ihr mit dieser Aktuellen Stunde vorgeifen musste. Wenn wir heute über die Belastung der Bürgerinnen und Bürger durch Feinstaub und Abgase sprechen, sprechen wir nicht über Lappalien. Feinstaub und Stickoxide machen krank. Wie viele Menschen jährlich an den Folgen der Luftverschmutzung sterben, lässt sich seriös kaum sagen. Eines ist aber sicher: Jedes Jahr

sterben in Deutschland Menschen direkt oder indirekt an den Folgen der Luftverschmutzung.

Zum Feinstaub: Überall dort, wo sich besonders viel Feinstaub in der Luft konzentriert, steigt die Zahl der Herzinfarkte, die Zahl der tödlich verlaufenden Schlaganfälle, aber auch die Zahl der Atemwegserkrankungen wie Asthma oder Ähnliches. Grundsätzlich gilt: Je kleiner die Partikelgröße, desto größer sind die Auswirkungen auf die Gesundheit. Allerdings muss man anerkennen, dass die Feinstaubbelastung mit PM10 im Jahresmittel abgenommen hat. 2015 wurde an der Landshuter Allee der Grenzwert nur noch an 13 Tagen überschritten, während es im Jahr 2013 noch fast 40 Tage waren. Richtig ist aber auch, dass es im Jahr 2017 bis Mitte Februar an 16 Tagen Überschreitungen gab.

Zu den Stickoxiden: Auch Stickoxide führen zu Atemwegserkrankungen. Mit einer zunehmenden Stickoxidbelastung steigt das Risiko, an Herz-Kreislauf-Erkrankungen zu sterben. Laut Europäischer Umweltagentur gibt es jedes Jahr allein in Deutschland 10.000 vorzeitige Todesfälle, die auf zu hohe Stickoxidemissionen zurückzuführen sind. Im Gegensatz zum Feinstaub sieht es bei Stickoxid gar nicht gut aus. An fast 60 % der städtischen verkehrsnahen Luftmessstationen in Deutschland gab es Überschreitungen des zulässigen Jahresgrenzwerts.

Die Problematik beschränkt sich aber nicht nur auf den Straßenverkehr. Auch im Luftverkehr kann trotz einer neuen sparsamen Triebwerktechnik die Feinstaubbelastung zunehmen. Herr Magerl weiß, wovon ich spreche. Flugzeuge verbrennen Kerosin. Das ist dem Diesel ähnlich.

Wie kann eine Lösung aussehen? – Ich sage vorweg: Wir sprechen uns ganz klar gegen eine pauschale Verbannung von Dieselfahrzeugen aus Innenstädten aus. Dies würde den zahlreichen Besitzern von Dieselfahrzeugen, die Sprit sparen wollen, und dem privaten Handel und Handwerk nicht gerecht werden. Die ganz alten Dieselstinker dürfen ohnehin nicht mehr in die Umweltzonen hineinfahren, weil sie keine grüne

Plakette bekommen. Der für die blaue Plakette wichtige Euro-6-Standard ist technisch sehr aufwendig. Falls überhaupt, können die Fahrzeuge nur mit sehr hohen Kosten auf den Euro-6-Standard nachgerüstet werden. Somit würden wir gerade die Halter noch nicht so alter Fahrzeuge treffen. Das sind neben mittelständischem Handel und Handwerk die Menschen aus München und Umgebung, die ihr Fahrzeug für den täglichen Weg in die Arbeit brauchen. Deshalb ist aus unserer Sicht ein pauschales Fahrverbot abzulehnen.

Wir haben aber eine Aufgabe für die Zukunft. Bei Fahrzeugen, die in München sehr viel unterwegs sind – das sind unter anderem auch Taxis –, sollte man daran denken, bei der Verlängerung oder Neuausschreibung von Taxilizenzen oder des öffentlich-privaten Busverkehrs die Ausschreibung so zu gestalten, dass kurzfristig bei Bussen auf Gasantrieb umgestellt und bei Taxis mehr auf Elektrofahrzeuge gesetzt wird.

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Denken Sie bitte an die Zeit.

Benno Zierer (FREIE WÄHLER): Ich könnte mir vorstellen, dass der MVV in der Innenstadt komplett auf Elektrobusse umstellt und im Einzugsgebiet von München Gasbusse verwendet. Diese Maßnahmen würden eine rasche und konkrete Erleichterung bringen. Sie würde nicht einzelne gesellschaftliche Gruppen benachteiligen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke schön, Herr Kollege Zierer. – Für die CSU hat sich Kollege Dr. Hünnerkopf gemeldet. Bitte.

Dr. Otto Hünnerkopf (CSU): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Die aktuelle Wetterlage ist für die GRÜNEN und für die SPD günstig, um dieses in der Tat nicht einfach zu lösende Problem so dramatisch darzustellen.

(Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): Alles nicht so schnell!)

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wie es bei anderen Wetterlagen ist, hat der Kollege Ritt dargestellt. Wir hatten in den Jahren 2012 bis 2016 kaum Probleme mit zu hohen Werten an Feinstaub, Stickoxiden und dergleichen. Daraus wird deutlich, dass wir ein ganzes Stück des Weges hinter uns haben, wenngleich wir nicht zufrieden sein können – darin sind wir uns einig – und noch vieles von uns bewältigt werden muss. Allein die Tatsache, dass München im Jahr 2004 einen Luftreinhalteplan erstellen und diesen inzwischen schon sechs Mal überarbeiten musste, weil die Werte jedes Mal nicht eingehalten werden konnten, macht deutlich, dass wir vor vielschichtigen Herausforderungen stehen, die nicht mit einfachen Lösungen, auch nicht mit einer blauen Plakette, bewältigt werden können.

Meine sehr geehrten Damen und Herren, wir sind uns einig, was geändert werden muss.

(Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): Wir sind uns nicht einig!)

– Kollege, seien Sie bitte mal ruhig und hören Sie zu!

(Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): Nein, ich bin nicht ruhig!)

– Ich lasse Sie auch reden, wenn Sie hier vorne stehen.

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Herr Kollege Pfaffmann, Sie kennen die Regeln für Zwischenrufe.

Dr. Otto Hünnerkopf (CSU): Was der Pfaffmann will, das wissen doch alle hier. Er verfolgt da sehr subtile Ziele.

(Volkmar Halbleib (SPD): Jetzt sind wir aber neugierig! Wir sind in dieser Frage ganz wissbegierig! – Hans-Ulrich Pfaffmann (SPD): Subtil!)

Wir müssen die Emissionen reduzieren. Wir haben noch eine Flotte von Fahrzeugen mit zu hohem Schadstoffausstoß. Wir werden hier mit Sicherheit weiterkommen.

(Florian von Brunn (SPD): Schaffen wir das bis 2020?)

Wenn die Euro-6-Norm bis zum Jahr 2020 von allen Autos erfüllt wird, werden wir mit Sicherheit ein ganzes Stück weiter sein. Ich darf darauf hinweisen: Wenn es darum geht, den Autoverkehr in der Stadt zu reduzieren, gerade hier in München,

(Florian von Brunn (SPD): Da blockiert uns die CSU leider!)

dann ist das auch mit dem Bau der zweiten Stammstrecke verbunden. Damit kann ein gewaltiger Schritt nach vorne gegangen werden. Sicher, wir haben diese morgen noch nicht. Aber das, was Sie hier immer diskutieren, ist sehr einfach gestrickt. Sie tun nämlich so, als ob wir mit einer Maßnahme möglichst morgen oder übermorgen alles erledigen könnten, wenn wir nur ihren klugen Vorschlägen folgten. Die Realität ist anders. Wir müssen auch die Menschen mitnehmen, die zum Beispiel in der Innenstadt arbeiten oder dort als Gewerbetreibende unterwegs sind. Wir müssen ihnen mehr Zeit lassen, und Autos müssen angeboten werden, die weniger emittieren, um sukzessive das zu erreichen, was unser aller Ziel ist, nämlich die Belastung mit Feinstaub, Stickoxiden und Rußpartikeln deutlich zu reduzieren.

Meine Damen und Herren, die Staatsregierung steht dafür, dass vernünftige Schritte gegangen werden. Wer keine Verantwortung trägt, kann natürlich Unmögliches fordern und so tun, als ob er den Stein der Weisen gefunden hätte und entsprechend handeln würde, wenn er nur dürfte. Meine Damen und Herren, wir sind nicht dafür zu haben – das wurde deutlich gesagt –, bis zum Jahr 2030 völlig aus der Verwendung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor auszusteigen. Wir wollen deren Anzahl sicher deutlich reduzieren. Wir wollen die Elektromobilität voranbringen. Das ist nicht so einfach. Auch mit einer Vorgabe von einer Million oder zwei Millionen Elektrofahrzeugen ist es nicht getan. Das sehen wir, und es müssen ganz konkrete Schritte vorbereitet und gegangen werden, um das Ziel zu erreichen.

Alles in allem sind wir ein weites Stück des Wegs vorangekommen. Wir wissen aber auch, dass es nicht mit einer Zauberformel getan ist. Das erfordert viele Schritte. Inso-

fern ist unser Ansinnen ganz klar. Wir sind gegen Maßnahmen wie die blaue Plakette, mit der viele Mitbürgerinnen und Mitbürger zu Leidtragenden würden. Wir wollen Lösungen, die für alle erträglich sind. Insofern ist unser Antrag entsprechend formuliert.

(Beifall bei der CSU)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke schön. – Für die SPD hat sich Kollege Roos gemeldet. Bitte sehr, Sie haben das Wort.

Bernhard Roos (SPD): Werter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! "Die Luft ist rein." – Das ist in vielen Situationen eine Formulierung, die einem Erleichterung verschafft. Aber nicht nur in den Großstädten, sondern auch im ländlichen Raum ist das oft nur Wunschdenken. Die Luft ist alles andere als rein. Da bietet es sich natürlich an – die GRÜNEN haben dieses Klavier treffend gespielt –, "Dieselgate" zum Anlass dafür zu nehmen, Verbrennungsmotoren generell ins Abseits zu stellen, insbesondere Dieselmotoren. Ich werde das zurechtrücken.

VW, Audi und Fiat – ich nenne Fiat ganz bewusst, weil dort der Betrug ebenso offenkundig ist –, haben sich an kaufmännischen Grundsätzen versündigt, aber natürlich auch an der Gesundheit der Bevölkerung weltweit. Wenn man für wenige Euro Technologie einspart und dann Milliarden Euro an Strafzahlungen leisten muss, dann verdienen die Manager das, was ihnen momentan passiert, auch wenn sich das geneigte Publikum am Streit zwischen Piëch und Winterkorn im Moment vielleicht nur delektiert. Aber da liegt nicht der Schlüssel. Wir brauchen Strafzahlungen dieser Konzerne zugunsten der Umwelt, und wir brauchen diese Strafzahlungen auch als Schadensersatz zugunsten der Kunden, die massiv Vertrauen verloren haben. Dieses Vertrauen müssen wir und muss primär die Industrie wiedergewinnen, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der SPD)

Krisen sind Chancen. Auch diese Krise ist eine Chance, um zu neuen Abgasnormen zu kommen, wie es meine Gewerkschaft, die IG Metall, will, die dann wirklich eingehalten werden und von allen Seiten geprüft werden. Was Dobrindt und das Kraftfahrt-Bundesamt hier geliefert haben, war eine absolut schlechte Leistung, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der SPD)

Wer wie die GRÜNEN meint, er könne jetzt schnell auf Elektromobilität umsteigen, muss erklären, woher der Primärstrom kommt. Wie viele Kraftwerke wollt ihr denn dafür bauen? Das funktioniert nicht. Deswegen brauchen wir den Diesel mit Euro 6 als Übergangstechnologie.

(Karl Freller (CSU): Da hat er recht! Richtig!)

Ein Bus in dieser Norm emittiert mittlerweile weniger Schadstoffe als ein Pkw; er hat ein ganzes Chemiewerk hinten drin. Ich ergänze: Auch der Benziner kommt nicht aus der Schmutzdecke heraus. VW und Audi werden ab dem kommenden Jahr sukzessive alle Benzinmotoren ebenfalls mit Partikelfiltern ausrüsten – ich sage: sogar ausrüsten müssen! Ich bin absolut für schärfere Grenzwerte.

Nötig sind eine Stärkung des ÖPNV und des Schienenpersonennahverkehrs. Dafür muss interkommunal deutlich mehr gemacht werden. Der Freistaat Bayern hat seit dem Jahr 2003 den kommunalen Unternehmen und den privaten Unternehmen über 800 Millionen Euro an Busförderung vorenthalten.

(Florian von Brunn (SPD): Hört, hört!)

Das hat dazu geführt, dass die Busse im Freistaat älter sind, mehr Schadstoffe ausstoßen und damit der Bevölkerung schaden. Das ist der Skandal neben dem, was VW und Audi verbrochen haben.

(Beifall bei der SPD)

Die Förderung der Elektromobilität ist kein Nullsummenspiel. Ein Bus mit Elektroantrieb kostet doppelt so viel wie ein Bus mit Dieselantrieb. Das muss für die Kommunen natürlich aufbereitet werden, zumal sie nicht nur den Bus kaufen, sondern auch die Infrastruktur bereitstellen müssen. Das ist eine staatliche Aufgabe für Bund und Land.

Ich wundere mich, lieber Kollege Hans Ritt. Du bist ein Kaminkehrer. Warum hast du keine Silbe über den Hausbrand gesagt? Das frage ich mich. Nachtigall, ich hör dir trapsen – auch wenn du nichts gesagt hast.

(Lachen bei der CSU – Gudrun Brendel-Fischer (CSU): Eine Frechheit!)

Der Verkehr hat an den Emissionen einen Anteil von etwa 25 %, der Hausbrand von etwa 40 %.

(Hans Ritt (CSU): Weniger!)

– Das sagst du. Ich sage 40 %.

(Heiterkeit bei der SPD – Hans Ritt (CSU): Ich bin vom Fach!)

Es ist ein absoluter Trugschluss der CSU, ein neues Programm aufzulegen, nämlich das 10.000-Häuser-Programm, mit dem wiederum Ölheizungen gefördert werden. Diesen Irrsinn muss man mir erst einmal erklären.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Es geht weiter mit dem Hausbrand. Staatsminister Marcel Huber, ich wende mich an Sie. Unter Ihrer Ägide als Umweltminister wurden sogenannte Einzelraumbrandanlagen privilegiert, weil man meint, da steht so ein kuschliger Kachelofen. Aber das sind oft große Anlagen, die das gesamte Haus befeuern, permanent brennen und sehr viel Feinstaub ausstoßen. Damit haben Sie sich auch an der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger versündigt.

(Beifall bei der SPD)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Denken Sie bitte an die Zeit!

Bernhard Roos (SPD): Ich komme zur Feinstaubdebatte in Passau. Wir haben topographisch Probleme mit dem Verkehr. Wir haben Feinstaubprobleme. Das ist in meiner Heimatstadt an der Donau leider eine Sondersituation. Daran ist auch der Schiffsverkehr schuld. In den Schiffen wird nämlich Schweröl verfeuert. Das ist wirklich Gift hoch drei. Da muss man etwas ändern. Letzter Punkt: Landwirtschaft – –

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Nein, lieber Kollege, Sie haben Ihre Zeit schon um 50 Sekunden überschritten. Jetzt ist Schluss! Also, bitte.

Bernhard Roos (SPD): Ammoniak und Erosion. Das heißt, alle Akteure müssen sich an der Luftverbesserung beteiligen. Danke.

(Beifall bei der SPD)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke auch. –Dann ist jetzt Kollege Freller für die CSU noch einmal dran. Bitte schön.

Karl Freller (CSU): Herr Präsident, Hohes Haus! Ich glaube, es ist niemand im Raum, der Staub einatmen will. Es ist wohl niemand im Raum, der möchte, dass seine Angehörigen Staub einatmen, und es ist wohl niemand im Raum, der die Verantwortung dafür übernehmen möchte, dass Menschen über Jahrzehnte zu hohen Belastungen ausgesetzt sind. Deshalb haben wir seit Jahren und Jahrzehnten in Deutschland eine Politik betrieben, die auf immer weniger Abgase, auf immer weniger Staub abzielt. Wenn man weiß, dass in den letzten 40 Jahren die Emissionen auf ein Zehntel reduziert wurden, dann weiß man auch, was geleistet worden ist. Wir wissen aber auch, dass noch eine Wegstrecke vor uns liegt, um möglichst überhaupt keinen Staub zu haben.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, hier muss schon einmal eines festgehalten werden: Es führen verschiedene Wege zu diesem Ziel. Man kann nicht glauben, mit einem bestimmten Weg oder gar mit schnellen Verboten das Problem zu lösen. Für

mich ist ganz entscheidend, dass wir dort den Staub minimieren, wo er entsteht, nämlich am Auto selbst. Wir müssen also Antriebe fördern, die wirklich staubfrei sind.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Wenn jetzt groß in Elektroautos, GTZ- und PTZ-Kraftstoffe und in die Wasserstoffbrennstoffzelle investiert wird, dann ist das der richtige Weg. Ich bin auch dankbar, dass wir vor einiger Zeit bei der Klausur meiner Fraktion in Banz ein Vorstandsmitglied von Audi zu Gast hatten, das uns die neuesten Entwicklungen gezeigt hat und uns Hoffnung machen konnte. Es wird viel geschehen.

(Florian von Brunn (SPD): Das erklären Sie uns seit Jahren!)

Dahinter steht die CSU-Fraktion, dahinter steht die bayerische Politik, und dahinter steht auch die Bundesregierung.

Meine sehr verehrten Damen und Herren, was aber nicht angeht: dass man eine Diskussion so führt, als ob man mit schnellen Verboten von Kraftfahrzeugen das Problem lösen könnte. Viele Jahre wurden Dieselmotoren befürwortet, weil sie weniger CO₂-Ausstoß haben. Jetzt dreht sich das Bild, jetzt geht man auf den Diesel los. Jetzt gibt es schon Dieselmotoren, die die Standards erreichen. Allerdings wurden noch vor wenigen Jahren Neuwagen zugelassen, die die Standards nicht ganz erreichen. Man kann doch unmöglich Dieselfahrzeuge einfach verbieten, schon allein wegen des Ressourcenverbrauchs bei der Verschrottung all dieser Autos. Also brauchen wir vernünftige Übergangsfristen.

(Florian von Brunn (SPD): Haben Sie auch eines gekauft?)

Die Leute mit kleinerem Geldbeutel sind froh, ein eigenes Auto zu haben. Sie dürften nach vier Jahren damit nicht mehr in die Großstadt fahren. Das geht nicht, meine sehr verehrten Damen und Herren. So kurzfristig kann man keine Politik machen.

(Beifall bei der CSU)

Wissen Sie, wo für mich die GRÜNEN ihre Glaubwürdigkeit endgültig verloren haben – das geht wahrscheinlich allen meinen mittelfränkischen und unterfränkischen Kollegen so –? Beim Frankenschnellweg. Meine sehr verehrten Damen und Herren: Stau schafft Staub!

(Zuruf von den GRÜNEN)

Der meiste Staub entsteht im Stau, der am Frankenschnellweg seit 30 Jahren herrscht und seinerzeit von einer rot-grünen Stadtregierung verursacht worden ist.

(Lachen bei der SPD)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, wir haben am Frankenschnellweg in Nürnberg das typische Beispiel, dass man mit Staupolitik den allergrößten Umweltschaden anrichtet. Das kann nicht sein, dagegen wehren wir uns.

(Beifall bei der CSU)

Meine sehr verehrten Damen und Herren, ich habe bei der SPD gerade große Widersprüche zwischen Herrn von Brunn und Herrn Roos herausgehört; das wird jedem aufgefallen sein. Der eine bedauert, dass die Busse nicht besser gefördert werden. Der andere sagt, es sei ohnehin nur eine mikroskopisch kleine Busförderung. Lieber Herr von Brunn, wenn man ein Thema so angeht, dass etwas Effizientes als mikroskopisch kleingeredet und verachtet wird, dann kommt man wirklich nicht weiter. Und deshalb meine ich: Bleiben wir vernünftig, und gehen wir einen geraden Weg zum Abbau von Schadstoffen.

(Beifall bei der CSU)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke schön, Herr Kollege Freller.

(Florian von Brunn (SPD): Das war ein mikroskopischer Beitrag zur Debatte!)

Für die Staatsregierung erteile ich Frau Staatsministerin Scharf das Wort. Bitte sehr.

Staatsministerin Ulrike Scharf (Umweltministerium): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen!

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Saubere Luft in Bayerns Städten, ich behaupte, dass dieses Ziel hier und heute 100 % der Anwesenden mit unterschreiben. Niemand in diesem Hohen Haus ist gegen saubere Luft. Wogegen ich aber sehr wohl bin, meine Damen und Herren von den GRÜNEN, ist erstens Panikpolitik. Sie wissen selbst, dass die Feinstaubkonzentration bei Inversionswetterlagen immer besonders hoch ist und dass genau deswegen, europäisch geregelt, an 35 Tagen im Jahr dieser Wert ausnahmsweise überschritten werden darf.

Ich bin zweitens gegen den moralinsauren Dunst, mit dem Sie das Thema Luftreinhaltung immer wieder auf die Tagesordnung bringen. Wenn man Ihnen zuhört, könnte man fast den Eindruck bekommen, als sei die Luft in grün-regierten Kommunen ein einziger Hauch von Lavendel.

(Heiterkeit bei der CSU)

Wir wissen, dass dies weder beim Feinstaub noch beim Stickoxid so ist. Der ungekrönte Schadstoffkönig in Deutschland ist ein grüner Oberbürgermeister, und die Messstation am Stuttgarter Neckartor ist Rekordmeister unter allen deutschen Messstationen. Ich denke, das sollten Sie wissen.

Oder wenn wir nach Hamburg blicken, wo ein grüner Senator für die Umwelt zuständig ist: Hamburg ist auf dem besten Weg zur norddeutschen Hauptstadt der Schadstoffbelastung.

In der Tat, meine Damen und Herren, auch in München liegen die Stickoxid-Werte zu hoch, besonders am Stachus und auch an der Landshuter Allee. Wir wissen, dass es nicht der Oberbürgermeister war, der hier für wirksame Gegenmaßnahmen gesorgt

hat, sondern ich sage an dieser Stelle unserem Ministerpräsidenten einen herzlichen Dank.

(Zuruf von der SPD: Haben Sie auch Lösungen?)

Ohne seinen Einsatz wäre die zweite Stammstrecke für die Münchnerinnen und Münchner ein Ewigkeitswunsch geblieben.

(Beifall bei der CSU)

Einigen wir uns also darauf, liebe Kolleginnen und Kollegen von den GRÜNEN: Ja, wir haben ein Thema in bayerischen und in deutschen Ballungsräumen. Diskutieren wir dieses Thema ohne moralischen Überlegenheitsstatus. Sie setzen sich hier einen Heiligenschein auf, der Ihnen nicht zusteht.

(Florian von Brunn (SPD): Immer nur Polemik!)

Ich schlage Ihnen vor, dass wir stattdessen gemeinsam einen Weg gehen und an dem Ziel arbeiten, das wir fraktionsübergreifend verfolgen, nämlich saubere Luft für gesunde Bürgerinnen und Bürger.

(Florian von Brunn (SPD): Mit welchen konkreten Maßnahmen?)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich möchte zunächst zu den Fakten kommen. Wir haben in Bayern derzeit 17 Luftreinhaltepläne, von denen die meisten fortgeschrieben sind, von denen die meisten auch neue Maßnahmen enthalten, die umgesetzt werden. In München – das sollten Sie auch wissen – haben wir bereits die sechste Fortschreibung mit konkreten Maßnahmen wie Lkw-Durchfahrtsverbot, Tempolimit am Mittleren Ring und Umweltzone. All das sind Ergebnisse der Weiterentwicklung der Luftreinhaltepläne. Der Erfolg dieser gemeinschaftlichen Politik von Staatsregierung, Bezirksregierungen und Kommunen ist auch in Zahlen messbar. Wir halten regelmäßig an allen 54 bayerischen Messstationen die Grenzwerte für Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, für

Benzol und Blei ein. Seit 2012 – das wissen Sie auch – halten wir außerdem die Feinstaubgrenzwerte ein.

Die GRÜNEN sind ja wirklich ein Panikorchester wider besseres Wissen. Der Tagesmittelwert für Feinstaub kann europaweit an 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Wir haben derzeit aufgrund der Inversionswetterlage relativ viele solcher Überschreitungstage. Aber ich sage Ihnen: Abgerechnet wird am Jahresende. Das Jahresergebnis entscheidet und nicht die Messwerte am Jahresanfang.

(Beifall bei der CSU – Zuruf der Abgeordneten Christine Kamm (GRÜNE))

Liebe Kolleginnen und Kollegen, auch beim Stickoxid haben wir einen neuen und wichtigen Erfolg erzielt. Der Stundenmittelwert von 200 Mikrogramm darf maximal an 18 Stunden im Jahr überschritten werden. 2016 lagen wir zum ersten Mal an allen bayerischen Messstationen unter dieser zulässigen Höchstgrenze.

(Beifall bei der CSU)

Und sogar beim Jahresmittelwert, der uns in München und in anderen Städten europaweit die bekannten Probleme macht, können wir kleine Fortschritte verzeichnen. Der Jahresmittelwert darf 40 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter Luft nicht überschreiten. Diese Grenze konnten wir an der Inntal-Autobahn bei Oberaudorf 2016 erstmals einhalten. Ebenso sind die Jahresmittelwerte für Stickoxid an allen Messstationen insgesamt rückläufig.

Fazit ist also: Die Maßnahmen wirken. Die Luft in Bayern ist gut. Sie wird kontinuierlich besser, weil wir intensiv daran arbeiten und weil wir heute die Aussaat für eine gute Ernte in der Zukunft machen. Dazu braucht es aber noch etwas Geduld. Die neuen Euro-6-Normen sind erst seit Ende 2015 für Kfz-Neuzulassungen verbindlich. Die Berücksichtigung der Real Driving Emissions greift stufenweise, die erste Stufe in diesem Jahr, die zweite 2019. Sie wird die Stickoxidbelastung durch Dieselfahrzeuge maßgeblich senken. Aber der Effekt kann erst dann eintreten, wenn die Fahrzeugflotte eines

Landes weitgehend umgestellt ist. Das dauert ein paar Jahre. Das können wir nicht gewaltsam forcieren. Das haben wir auch nicht vor. Wir wollen keine undemokratischen, unsozialen und unverhältnismäßigen Innenstadt-Einfahrtverbote für Dieselfahrzeuge. In der ganzen Bundesrepublik gibt es keine pauschalen Einfahrtverbote. Pauschale Einfahrtverbote für Dieselfahrzeuge wären nichts anderes als ein Stopp-Schild für weite Teile unserer Bevölkerung.

Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, Naturschutz, Klimaschutz, Luftreinhaltung – unser Erfolg hängt maßgeblich davon ab, wie wir die Lebenswirklichkeit der Menschen abbilden. In der Politik folgen wir diesem Grundsatz. Wir ziehen alle sinnvollen, aber auch verantwortbaren Register für gute Luft in unserem Lande. Die Maßnahmen sind auf dem Weg. Wir haben unser Landesamt für Umwelt beauftragt, ein Gutachten zu erstellen, das die schon heute vorhandenen Möglichkeiten zur Stickoxidminderung im Verkehr untersucht. Wir haben eine neue Bayerische Luftreinhalteverordnung aufgelegt, die Ihnen wahrscheinlich nicht bekannt ist. Sie ist seit dem 1. Januar 2017 in Kraft. Ein zusätzlicher Schwerpunkt dieser Verordnung liegt auf Emissionen von mobilen Geräten wie Baumaschinen. Wir setzen uns für mehr Elektromobilität und mehr emissionsarme Fahrzeuge ein. Damit schaffen wir Anreize für ein neues Zeitalter der Mobilität, in das wir uns gemeinsam als Gesellschaft auf den Weg machen müssen.

Gestalten wir diesen Aufbruch gemeinsam – unabhängig von der Klage der Deutschen Umwelthilfe. Das Ergebnis dieses juristischen Verfahrens bleibt ohnehin abzuwarten. Die Gesundheit und die Lebensqualität der Menschen sind wichtige Anliegen, die über die Parteipolitik hinausreichen. Das müssen wir verantwortungsvoll vorantreiben.

(Beifall bei der CSU)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Damit ist die Aktuelle Stunde beendet. Bevor ich Tagesordnungspunkt 2 aufrufe, möchte ich Sie darauf hinweisen, dass gleich im An-

schluss an Tagesordnungspunkt 2 die Neuwahl von zwei berufsrichterlichen Mitgliedern durchgeführt wird. Ich bitte Sie, das zu berücksichtigen.