

## Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote

Abg. Ludwig Hartmann

Abg. Markus Blume

Abg. Markus Rinderspacher

Abg. Thorsten Glauber

Abg. Sandro Kirchner

Abg. Hans Ritt

Staatssekretär Franz Josef Pschierer

**Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote:** Ich rufe **Tagesordnungspunkt 1** auf:

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

**"Vorsprung durch Technik: Mit E-Mobilität in eine saubere Zukunft"**

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. Die fraktionslosen Abgeordneten Claudia Stamm und Günther Felbinger können jeweils bis zu zwei Minuten sprechen. 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.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Ich eröffne die Aussprache. Unser erster Redner ist Kollege Ludwig Hartmann. Bitte schön, Herr Hartmann.

**Ludwig Hartmann (GRÜNE):** (Vom Redner nicht autorisiert) Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! "Ich glaube an das Pferd: Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung." – Das sagte 1916 der deutsche Kanzler Wilhelm II.

(Zurufe von der CSU: Kaiser!)

– Kaiser; Entschuldigung.

Hundert Jahre später – man sieht das gerade wieder an Erwin Huber –

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

erzählen Sie uns etwas vom Pferd, nur bei Ihnen geht es diesmal nicht um ein Tier, sondern um den Diesel. Was Sie mit Wilhelm II. gemeinsam haben, ist die fatale Fehleinschätzung der technologischen Entwicklung. Dem Diesel gehört nicht die Zukunft. Der Diesel ist die Vergangenheit der deutschen Automobilindustrie.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Jeder weiß, dass die Autoindustrie in ihrer heutigen Form nicht überleben wird. Wir müssen darauf vorbereitet sein, die Umstrukturierung unserer Autoindustrie in den kommenden Jahren zu begleiten und zu kompensieren. – Das hat kein GRÜNER gesagt, meine sehr geehrten Damen und Herren. Diese Worte stammen von Bundeskanzlerin Merkel, nachzulesen im "Spiegel".

Wer etwas genauer hinschaut, sieht ganz genau, in welcher schwierigen Lage die Autoindustrie in Deutschland ist. Daran ist sie aber auch selbst schuld. Statt saubere Autos zu entwickeln, sie marktreif zu machen, hat sie sich eine grüne Tarnkappe aufgesetzt, eine Tarnkappe mit einer betrügerischen Software, die falsche Abgaswerte vorgaukelt. Jetzt ist die Tarnkappe weg, und der Betrug ist offensichtlich.

(Zustimmung bei den GRÜNEN)

VW, Audi und jetzt Daimler – das sind doch keine Einzelfälle. Das ist gewerbsmäßiger Betrug, der dort stattfindet. Millionen Kunden müssen das ausbaden. Sie haben gedacht, sie kaufen ein relativ sauberes Auto, und haben jetzt festgestellt, dass sie tatsächlich nach Strich und Faden belogen worden sind.

Am meisten leiden aber die Menschen in den Städten, deren Atemluft verdreckt wird. Hier wird mit der Gesundheit der Menschen gespielt. Die Ergebnisse der endlich veröffentlichten Studie, nach der in 25 % der Straßen in München die Grenzwerte nicht eingehalten werden, sind deutlich gravierender, als wir angenommen haben. Für uns GRÜNE geht Gesundheit vor.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Deshalb brauchen wir saubere Alternativen: mehr Bahnen, mehr Bus, mehr Platz für bessere Fahrradwege und natürlich auch mehr Raum für Fußgänger und Fußgängerinnen. Mit dem Thema hat sich heute das Kabinett beschäftigt, und ich finde, es ist ein Unding, dass der Ministerpräsident bis jetzt nicht anwesend ist.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Was Sie heute im Kabinett für diesen Bereich beschlossen haben, ist wirklich lächerlich. Das muss man so deutlich sagen. Sie nehmen beim U-Bahn-Bau die Kürzung aus dem Jahr 2006 zurück, Sie geben Parkkunden des MVV einen Preisnachlass. Aber wenn man sich nach dem neuen Gutachten das Ausmaß der dreckigen Luft in München anschaut, kann man feststellen: Das ist ungefähr so, als wenn die Feuerwehr zu einem Großbrand mit ein paar Eimern Wasser ausrückt.

Wir müssen endlich umdenken. Die Zukunft liegt in der Elektromobilität, auch wenn es viele von Ihnen bis heute nicht begreifen wollen. Das kann das Fahrrad mit Elektromotor sein, das ist die U-Bahn. – Leider ist Kultusminister Spaenle auch nicht im Haus. Es kann natürlich auch eine Trambahn mit Akkubetrieb durch den Englischen Garten sein.

(Beifall bei den GRÜNEN – Beifall des Abgeordneten Florian von Brunn (SPD))

Wer bei E-Mobilität nur an das Auto denkt, der denkt zu kurz. Natürlich geht es auch um das Auto, um den Diesel, der für die hohe Stickoxidbelastung in unseren Städten verantwortlich ist. Aber wie wird das Auto sauberer? – Mit einer neuen Software für alte Autos bestimmt nicht. Hier wird heute schon wieder viel mehr versprochen, als letztendlich eingehalten werden kann. Es reicht doch, dass uns die Autoindustrie einmal hinters Licht geführt hat; ein zweites Mal müssen wir uns das nicht bieten lassen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Die Alternative heißt: Fahrverbote oder teure Nachrüstung, und zwar eine Nachrüstung, mit der die Grenzwerte dann wirklich und nicht nur auf dem Papier eingehalten

werden. Auch ist für mich unstrittig, dass die Autokonzerne diese Kosten zu tragen haben.

Meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen, die Autoindustrie hat betrogen. In den Chefetagen war man sich sicher, dass die Bundesregierung und auch die Staatsregierung immer wieder ihre schützende Hand über die Autoindustrie halten, wenn es hart auf hart kommt, so wie damals, im Jahr 2015, als Ministerpräsident Seehofer gemeinsam mit der Bundeskanzlerin dafür gesorgt hat, dass es in der EU nicht zu schärferen Grenzwerten für Stickoxide kommt. Es wurde weggeschaut, wenn die Abgaswerte nicht eingehalten worden sind, wenn sie nicht mit den Werten im Prospekt übereingestimmt haben, auf den sich die Kunden verlassen haben. Und allen voran hat sich Ihr Verkehrsminister Dobrindt lieber mit einer sinnlosen Ausländermaut auseinandergesetzt, als für saubere Autos in diesem Land zu sorgen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Heute stehen Sie vor den Trümmern Ihrer Industriepolitik: schlechte Luft in den Städten, betrogene Kunden und eine Automobilindustrie, die nach den Worten der Kanzlerin so nicht überlebensfähig ist. Es wird Zeit, dass alle Beteiligten, die Autokonzerne und die Politik in Bayern, vor allem die Staatsregierung, endlich begreifen, dass der Umweltrabatt am Ende niemandem hilft, nicht der Umwelt und nicht der Autoindustrie.

Meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen, die Frage ist doch nicht, ob das saubere, abgasfreie Auto gebaut wird; die Frage ist doch, wo es gebaut wird. Wir GRÜNEN möchten, dass es in Bayern, in unserem Land, gebaut wird.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Um dieses Ziel zu erreichen, brauchen wir einen ganz klaren Kurs hin zu sauberen Autos. Wir GRÜNE sagen: Ab 2030 dürfen nur noch abgasfreie Autos zugelassen werden. Und wissen Sie was? Wir finden immer mehr Verbündete. In Kalifornien werden ähnliche Vorschläge diskutiert. Frankreich hat angekündigt, ab 2040 nur noch ab-

gasfreie Autos zuzulassen. Norwegen geht diesen Schritt bereits 2025. Dort hat übrigens heute schon jedes zweite neu zugelassene Auto einen Elektromotor. Volvo hat den Ausstieg aus dem Diesel angekündigt. Neue Modelle soll es nur noch mit Elektromotor geben. Porsche will den Diesel beerdigen. Dafür soll in den nächsten sechs Jahren jeder zweite Porsche elektrisch fahren. China führt Quoten für Elektroautos ein.

Meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen der CSU, wann wachen Sie eigentlich endlich auf?

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wann gibt es in Bayern eine vernünftige und funktionierende Ladeinfrastruktur für Elektroautos? Wann geht die CSU-Regierung endlich vorbildlich voran und schafft für den staatlichen Fuhrpark mehr E-Fahrzeuge an? Die Polizei in Los Angeles hat im letzten Jahr 100 elektrische i3 von BMW angeschafft, die Feuerwehr in London 57. Wie viele sind es in Bayern? – Ganze 12 Fahrzeuge! Das ist ein Armutszeugnis.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Eine weitere Baustelle: Wann hören Sie endlich auf, den Diesel zu subventionieren? 8 Milliarden Euro kostet es jedes Jahr, um den Diesel künstlich billig zu halten. Stellen Sie sich vor, wie weit wir bereits heute gekommen wären, hätten wir jedes Jahr 8 Milliarden Euro investiert, um die Ladeinfrastruktur aufzubauen. Aber Sie wollen – ich habe heute die Meldung aus dem Kabinett kaum glauben können – ernsthaft einen Kaufanreiz oder einen Steuerbonus für neue Dieselfahrzeuge schaffen.

(Staatssekretär Franz Josef Pschierer: Ja!)

Sie wissen ganz genau, dass die Dieselfahrzeuge nach der Euro-6-Norm kaum besser sind als die anderen. Sie lösen kein Problem, sie haben ein Problem, das dringend gelöst werden muss.

(Beifall bei den GRÜNEN und des Abgeordneten Markus Rinderspacher (SPD))

Zu der heutigen Kabinettsvorlage kann ich nur sagen: Das ist eine verantwortungslose Industriepolitik. Mich erinnert das an die erneuerbaren Energien. Sie wurden auch erst schlecht- und kleingeredet, es wurde gesagt, dass die Befürworter von Wind und Sonne Traumtänzer seien. Letztlich hat man gesehen, was aus E.on und RWE geworden ist. Diese Überheblichkeit war der Anfang vom Ende.

Ich will nicht, dass BMW und Audi in Bayern den gleichen Weg gehen müssen. Damit in Zukunft und auch noch in zehn Jahren Autos aus Bayern gefragt sind, muss sich dringend etwas ändern. In den Konzernzentralen müssen die Zeichen der Zeit endlich erkannt werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Und die Zeichen der Zeit bedeuten: Das Auto der Zukunft ist sauber, oder es ist gar nichts.

Meine sehr geehrten Kolleginnen und Kollegen, ich komme zum Schluss. Ich sehe gute Chancen für die deutsche Automobilindustrie. Deshalb teile ich die pessimistischen Aussagen der Kanzlerin ausdrücklich nicht. Dafür muss sich aber in der Politik der Bundesregierung und der Staatsregierung einiges ändern. Wenn Sie so weitermachen wie bisher, werden die düsteren Prophezeiungen Merkels schneller Wirklichkeit, als uns allen lieb ist. – Danke.

(Lebhafter Beifall bei den GRÜNEN)

**Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote:** Danke schön, Herr Kollege Hartmann. – Nächster Redner ist Herr Kollege Markus Blume. Bitte sehr, Herr Blume.

**Markus Blume (CSU):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Herr Kollege Hartmann, ich habe mich lange gefragt, ob Ihr grüner Ministerpräsident Winfried Kretschmann mit seiner harten Kritik am Rande des GRÜNEN-Parteitags wirklich

recht hatte, was Ihre Mobilitätsvorstellungen angeht. Nach Ihrem Vortrag bin ich mir sicher: Er hatte recht.

(Beifall bei der CSU)

Er hat nämlich gesagt: Ihr habt keine Ahnung, liebe Kolleginnen und Kollegen. 2030 ist ein Schwachsinnstermin. Sich darum zu kümmern, dass es funktioniert, und keine radikalen Sprüche abzulassen – das wäre notwendig. Ihr habt immer nur irgendetwas im Kopf, ohne dass man den Gesamtprozess sieht. Es war Winfried Kretschmann, der das vor drei Wochen gesagt hat und der damit recht hat, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der CSU)

Ich frage mich ganz ehrlich, lieber Kollege Hartmann, wie man als bayerischer Landtagsabgeordneter so reden kann wie Sie; denn Sie haben doch Verantwortung, hier nicht nur irgendwelche Reden abzulassen, sondern Sie haben auch Verantwortung für das Land, auch wenn Sie nicht in der Regierung sind.

(Zuruf des Abgeordneten Ludwig Hartmann (GRÜNE))

Sie haben Verantwortung für Arbeitsplätze in diesem Land. Sie haben in Bayern Verantwortung für eine halbe Million Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer in der Automobilwirtschaft.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von den GRÜNEN)

Sie haben Verantwortung dafür, dass die Unternehmen, die in diesem Bereich tätig sind, auch in der Zukunft hier wirtschaften können und dass der Transformationsprozess, den Sie beschreiben, gelingen kann.

(Zuruf des Abgeordneten Ludwig Hartmann (GRÜNE))

Sie haben Verantwortung, Herr Kollege Hartmann, für die Bürgerinnen und Bürger des Freistaats Bayern,

(Zuruf des Abgeordneten Ludwig Hartmann (GRÜNE))

die auf Mobilität angewiesen sind, die sich vor zwei oder drei Jahren etwa als Handwerker ein neues Fahrzeug gekauft haben. Viele sind dringend auf ihr Fahrzeug angewiesen und können sich nicht alle sechs Monate ein neues Fahrzeug leisten, Herr Kollege Hartmann.

Sie haben Verantwortung für die Kommunen, um gemeinsam Lösungen ins Werk zu setzen und ein Gesamtpaket auf den Weg zu bringen. Sie dürfen hier nicht mit radikalen Placebovorschlägen antreten oder Ihr grünes Wolkenkuckucksheim zeichnen.

Herr Kollege Hartmann, Sie sollten auch Verantwortung für die Umwelt tragen. Da reden Sie in der einen Woche so und in der nächsten Woche anders. Einerseits geht es um den Klimaschutz und um die Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen – da war Ihnen in der Vergangenheit vielleicht sogar mal der Diesel recht –, und andererseits geht es jetzt wieder um die Senkung der Stickoxidemissionen. Lieber Herr Kollege Hartmann, mit Blick darauf kann man keine so einseitige und spalterische Rede halten, wie Sie es getan haben. Ich bitte Sie und appelliere an Sie: Denken Sie über Ihre Verantwortung nach, die Sie als Mitglied dieses Hohen Hauses haben.

Wir sind in Bayern – das möchte ich zu Beginn klarstellen –, wir sind kein Entwicklungsland für Elektromobilität, sondern wir sind ganz im Gegenteil ein Zukunftsland für Elektromobilität. Der Freistaat Bayern hat von 2008 bis heute allein für die Förderung der Elektromobilität 134 Millionen Euro ausgegeben. Dabei ist vieles schon eingepreist, was selbstverständlich ist. Deswegen will ich das noch einmal in Erinnerung rufen. Wir haben eine bayerische Forschungslandschaft in diesem Bereich errichtet, lange bevor Elektrofahrzeuge auf die Straße gekommen sind: in Erlangen das Fraunhofer-Institut, in Nürnberg das E|Drive-Center, das Wissenschaftszentrum Elektromobilität an der TU München sowie weitere Initiativen in Bad Neustadt an der Saale, in

Würzburg, in Augsburg usw. Wir haben die bayerische Clusterstrategie angepasst und ein großes Maßnahmenpaket zur schnellen Markteinführung auf den Weg gebracht.

Vor einem Jahr, im März 2016, haben wir in diesem Hohen Haus gemeinsam bei Enthaltung der GRÜNEN beschlossen, die Elektromobilität weiter voranzubringen. Für die meisten dieser Punkte kann ich Vollzug melden: direkte Anreize durch Kaufprämien – das ist durch den Umweltbonus in Höhe von 4.000 Euro erledigt. Dann haben wir einen Beitrag des Bundes für den Ausbau der Ladeinfrastruktur gefordert. Das ist auch erledigt. Der Bund stellt 300 Millionen Euro in der Periode von 2017 bis 2020 zur Verfügung, und zwar in der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur. Die Ausschreibungen hierzu laufen. Wir wollen in Bayern darüber hinaus 7.000 Ladesäulen haben. Im Doppelhaushalt 2017/2018 haben wir gemeinsam 3,8 Millionen Euro für den Ausbau der Ladeinfrastruktur an Behördenstandorten eingestellt.

Wir haben gefordert, dass die steuerlichen Rahmenbedingungen verbessert werden sollen. Auch das wurde erledigt, und zwar am 17. November 2016 durch Beschluss des Deutschen Bundestages im Rahmen des Gesetzes zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr. Schließlich wurde eine öffentliche Beschaffungsinitiative gemeinsam verabredet und im Bund auf den Weg gebracht.

(Ludwig Hartmann (GRÜNE): Fahrzeuge!)

Herr Hartmann, dass Sie sich hier hinstellen und so tun, als sei das Neuland, ist grob falsch. Bayern ist das Zukunftsland – eben auch für Elektromobilität.

(Beifall bei der CSU – Ludwig Hartmann (GRÜNE): Was ist mit den Fahrzeugen für das Hohe Haus und für die Staatsregierung?)

Wenn Sie das nicht glauben, schauen Sie doch einmal, wo in Deutschland Elektrofahrzeuge zugelassen werden. Es gibt kein Land, in dem mehr Elektrofahrzeuge zugelassen wurden als in Bayern.

(Zuruf von den GRÜNEN: Falsch!)

Über ein Fünftel aller Neuzulassungen entfiel auf Bayern.

(Zuruf von den GRÜNEN: Nein!)

Als jemand, der auch die Verantwortung für den Wirtschaftsstandort im Auge hat, freue ich mich besonders, dass wir den weltweit drittgrößten Hersteller von Fahrzeugen mit Elektroantrieb bei uns in Bayern haben, nämlich BMW.

Herr Hartmann, dass Sie hier eine solche pauschale Philippika gegen die Automobilindustrie halten, gefährdet den Wirtschaftsstandort und ist schädlich für die Arbeitsplätze. Lieber Herr Kollege Hartmann, solche Reden sollten Sie hier in Zukunft unterlassen.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von den FREIEN WÄHLERN und den GRÜNEN)

Es geht natürlich um mehr. Es geht nicht nur um die Frage, wo unsere Automobilwirtschaft heute steht,

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

sondern wir müssen auch im Lichte dessen, was heute öffentlich wurde – Stichwort: Luftreinhaltung –, über mehr reden, nämlich darüber, wie wir die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung mit Lebensqualität, mit Umweltschutz, mit Urbanität, aber natürlich auch mit Standort- und Arbeitsplatzinteressen zusammenbringen können.

Ich sage Ihnen, Herr Hartmann: Da ist nicht das Motto "Vorsprung durch Technik" – dazu haben Sie heute übrigens gar nicht gesprochen –, sondern in Bayern heißt unser Motto in der Politik "Vorsprung durch kluge Politik". Wir machen Politik mit allen und nicht gegen alle, wie Sie das tun. Der Gipfel mit der Automobilindustrie, der Gipfel mit den Oberbürgermeistern im Freistaat Bayern, die Abstimmung mit Wirtschaft und Handwerk, lieber Herr Kollege Hartmann, bilden den richtigen Weg, um große Fragen zu diskutieren und Antworten nach vorn zu bringen.

Ich sage Ihnen ganz ehrlich: Wir nehmen alle in die Pflicht. Wir nehmen auch die Landeshauptstadt München in die Pflicht. Denn wenn Sie sich die Karte zur Luftreinhaltung genau anschauen, sehen Sie: Wo der Verkehr nicht läuft, wo vielleicht in der Vergangenheit eine Bushaltestelle zurückgebaut wurde, haben wir heute Luftbelastungen.

(Zuruf von der SPD: Stimmt doch auch!)

Deswegen kann sich niemand von seiner Verantwortung frei machen. Deswegen ist auch der Weg der richtige: Es geht nicht gegen alle, sondern es geht nur mit allen.

Wir setzen zweitens auf Innovation und nicht auf Ideologie. Man kann nicht den Diesel gegenüber allen anderen Antriebsarten verteufeln, sondern ich sage ganz klar: Wir brauchen beides, nämlich alternative Antriebe und selbstverständlich auch moderne Dieselfahrzeuge. Ich darf Sie an dieser Stelle auf eine ifo-Studie hinweisen, die heute veröffentlicht wurde. Darin wurde ausgerechnet, was ein Diesel-Verbot für die Arbeitsplätze in Deutschland bedeutet. Ich habe verstanden, dass die Arbeitsplätze Sie nicht interessieren,

(Widerspruch bei den GRÜNEN)

aber ich sage es für das Protokoll: Mehr als 600.000 der Industriearbeitsplätze in Deutschland wären direkt oder indirekt betroffen, sollte Ihre Forderung eines Verbots von Verbrennungsmotoren in Deutschland ab 2030 umgesetzt werden. Ich sage ganz klar für die CSU-Fraktion: Wir wollen das nicht in diesem Land.

(Beifall bei der CSU – Zuruf der Abgeordneten Kathrin Sonnenholzner (SPD))

Drittens. Wir setzen auf Anreize und nicht auf Verbote. Ulrike Scharf hat es heute richtig gesagt: Das Bündnis für saubere Luft in Bayern steht. Dieses Bündnis ist sich einig, dass der richtige Weg nicht darin besteht, pauschal Diesel-Fahrverbote auf den Weg zu bringen, sondern stattdessen ein umfassendes Maßnahmenbündel umzusetzen.

(Zuruf des Abgeordneten Ludwig Hartmann (GRÜNE))

Wenn Sie es nicht glauben, Herr Kollege Hartmann, schauen Sie nach Baden-Württemberg. Die dortige Landesregierung hat heute beschlossen, dass sie denselben Weg wie Bayern gehen wird, dass sie nämlich nicht auf Diesel-Fahrverbote setzt, sondern dass man versucht, ein Gesamtpaket auf den Weg zu bringen.

Ich freue mich, dass die Automobilhersteller bereit sind, der Umrüstung von Pkw, die der Euro-5-Norm entsprechen, auf die Euro-6-Norm nachzukommen. Das wird uns wesentlich voranbringen, da die Stickoxidemissionen tatsächlich bis zu 20 % reduziert werden können – bei kostenfreier Umrüstung für die Nutzer dieser Fahrzeuge. Neue Kaufanreize für moderne Dieselfahrzeuge und der Verzicht auf ein Ausspielen des Individualverkehrs gegen den ÖPNV sind ebenfalls Gegenstände des heutigen Beschlusses der Bayerischen Staatsregierung.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, lieber Kollege Hartmann, die GRÜNEN machen tatsächlich im Moment einen spannenden Wandel durch: von einer Verbots- und Bevormundungspartei zu einer echten Planwirtschaftspartei.

(Ludwig Hartmann (GRÜNE): Was?)

Am Sonntag verbieten Sie Online-Shopping, am Donnerstag verbieten Sie Fleisch, und jetzt wollen Sie den Menschen auch noch sagen, welchen Motor diese in ihre Autos einbauen sollen. Ich sage Ihnen ganz ehrlich: Wir brauchen keinen staatlichen E-Trabi, sondern wir brauchen attraktive E-Mobilität für alle.

Der bayerische Weg ist an dieser Stelle ganz klar: Wir wollen den notwendigen und zwingenden Wandel gestalten, aber nicht gegen die Wirtschaft, sondern mit der Wirtschaft. Wir wollen die Lebensqualität der Menschen im Freistaat verbessern, aber nicht durch Verbote, sondern durch Anreize. Wir wollen Lebensqualität und Fortschritt in Bayern verankern, aber eben nicht durch Verbote. Das ist der bayerische Weg. Ich for-

dere Sie auf: Gehen Sie diesen bayerischen Weg mit. Er ist der einzige, der in die Zukunft führt.

(Beifall bei der CSU)

**Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote:** Danke schön, Herr Kollege Blume. – Unser nächster Redner ist der Kollege Rinderspacher. Bitte schön, Herr Rinderspacher.

**Markus Rinderspacher (SPD):** Verehrte Frau Präsidentin, Hohes Haus, liebe Kolleginnen und Kollegen, Herr Ministerpräsident, Herr Kollege Blume, Herr Kollege Hartmann! Es gibt nichts Schöneres – man merkt es jetzt schon –, als den eigenen Geburtstag hier im Plenarsaal mit Ihnen gemeinsam begehen zu dürfen.

(Beifall bei der SPD und des Abgeordneten Karl Freller (CSU))

Ich freue mich schon auf das Fest heute Abend. Die Landtagspräsidentin hat mit der Einladung des Landtags meinen persönlichen Geldbeutel enorm entlastet, wie Sie sich vorstellen können.

Ich habe mich heute Früh auch schon ein bisschen über ein Geburtstagsgeschenk gefreut, nämlich das große, sensationelle Maßnahmenpaket für den ÖPNV in Bayern, mit dem die Luft insbesondere in den Ballungszentren, speziell in München, besser werden soll. Bei genauerem Hinsehen war ich allerdings doch ein bisschen enttäuscht. Ich hatte ein großes Paket erwartet, es war aber dann ein Päckchen, eher ein bisschen klein. Wenn man hineinschaut, muss man auch in die Ecken schauen, um zu sehen, wo die einzelnen Maßnahmen sind. Es gibt unter anderem das Abo-Bonuspaket für die IsarCard. Da soll es einen zusätzlichen Gratismonat geben. Die Staatsregierung kommt dabei ganz günstig weg; das kostet nämlich nur 1 Million Euro, lässt sich aber groß vermarkten. Wir begrüßen das.

(Zuruf des Ministerpräsidenten Horst Seehofer (CSU))

Es stellt sich natürlich die Frage: Was ist eigentlich mit den anderen Verbänden? Warum bekommt nur München den Obolus? Wir fragen uns: Was ist mit den anderen Großstädten? – Für die müsste es eigentlich auch eine solche Unterstützung geben.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Dann gibt es die Elektrifizierung bei der BOB, der Bayerischen Oberlandbahn. Die Planungskosten für die Elektrifizierung südlich von Holzkirchen sollen übernommen werden. Das ist natürlich begrüßenswert, aber es stellt sich die Frage, warum nur die Kosten für die Bayerische Oberlandbahn südlich von Holzkirchen übernommen werden. Was ist mit den Pendlerstrecken im Großraum Nürnberg, Augsburg, Würzburg, Regensburg, und wo bleibt eigentlich der Beitrag des zuständigen Bundes? Wo ist der Beitrag des Bundesverkehrsministers Dobrindt?

Besonders klar wird bei der Busförderung, dass die Summe für die Nachbesserung, die Sie jetzt mit dem Nachtragshaushalt nachschießen wollen, doch verhältnismäßig bescheiden ist. Zu Beginn des letzten Jahrzehnts, von 2000 bis 2006, wurden Busse noch mit jährlich knapp 60 Millionen Euro aus dem Haushalt des Freistaats Bayern gefördert. Dann wurde die Busförderung ganz ausgesetzt – Stoiber'sches Sparpaket. Anschließend wurde die Busförderung auf 25 % reduziert. Jetzt wollen Sie wieder etwas drauflegen, weitere 20 Millionen Euro. Das freut uns, aber unter dem Strich sind wir immer noch auf einem weit schlechteren Niveau als zu Beginn des letzten Jahrzehnts.

Dabei gab es 2017 über 800 Anträge auf die Busförderung und einen Bedarf von 60,8 Millionen Euro. Sie loben nun 30 Millionen Euro aus, und es gibt noch ein bisschen oben drauf. Das ist im Grundsatz zu begrüßen, aber unter dem Strich ist dieses Paket halbherzig, es ist unzureichend, und es kommt zu spät. Die Luft in den Städten, insbesondere in München, wird in den nächsten Jahren dadurch gewiss nicht nachhaltig besser.

(Beifall bei der SPD)

Ich erinnere mich noch sehr gut – ich war gerade frisch gewählter Abgeordneter –, als wir das Thema der Elektromobilität hier im Bayerischen Landtag zum ersten Mal aufgerufen haben. Ich hatte damals das Vergnügen und die Ehre, den frisch gewählten Bayerischen Ministerpräsidenten auf seiner ersten Auslandsreise nach China zu begleiten, wo Herr Seehofer das Thema der Elektromobilität für sich und für den Freistaat Bayern entdeckte. Wir waren auf dem Automobilsalon in Peking. Dort waren die internationalen Hersteller für den Aufbruch in ein neues Mobilitätszeitalter. Die Franzosen und die Asiaten waren industriepolitisch schon damals in einer vorderen Position.

In der Zwischenzeit hat sich einiges getan, allerdings auf anderen Kontinenten und in anderen Ländern. In Deutschland tat sich sehr wenig und in Bayern im Vergleich zu den anderen Bundesländern auch nicht besonders viel jenseits der Millionensummen, die Kollege Blume hier eben erwähnt hat.

China hat den deutschen Automobilherstellern regelrecht den Kampf angesagt. 43 % aller Elektroautos werden in China gebaut. Jede vierte Batteriezelle und jeder dritte Elektromotor werden in China hergestellt. Auf chinesischen Straßen fahren bereits 650.000 elektromobile Fahrzeuge, und jetzt hat die chinesische Regierung beschlossen, dass bereits ab dem kommenden Jahr, ab 2018, 8 % aller Fahrzeuge, die importiert werden, zwingend elektromobil sein müssen. Das heißt, wenn BMW, Audi, Mercedes oder andere deutsche Fahrzeughersteller Fahrzeuge auf den so ungemein wichtigen chinesischen Markt bringen wollen, dann müssen ab 2018 bereits 8 % der Flotte elektromobil sein.

Jetzt frage ich mich: Wie wollen das die bayerischen bzw. die deutschen Hersteller überhaupt hinbekommen, mit welchen Fabrikaten, mit welchen Modellen? Wie soll das funktionieren? 2019 sind es dann bereits 10 %, 2020 sind es 12 %. Das ist nichts anderes als eine Kampfansage. Die Chinesen sind besonders stark in Sachen Elektromobilität. Sie werden deshalb auf dem chinesischen Markt sukzessive, nicht erst in 10 oder 20 Jahren, sondern bereits ab dem 1. Januar 2018 immer weniger Modelle mit klassischem Antrieb, auch aus Bayern, zulassen.

Leider haben wir uns seit 2008/2009 in Bayern darauf nicht hinreichend eingestellt, so zumindest ist mein Eindruck. Dabei wäre das gerade für Bayern besonders wichtig. Wir sind nun einmal das Automobilland Nummer eins in Deutschland. 400.000 Arbeitsplätze hängen direkt vom Fahrzeugbau ab, davon 80.000 unmittelbar vom Verbrennungsmotor. Beschäftigungspolitisch ist natürlich völlig richtig, was Kollege Blume gesagt hat: Wenn uns ein Fünftel aller Arbeitsplätze in der Automobilindustrie in den nächsten zehn Jahren wegzubrechen droht, weil andere Länder auf andere Antriebstechniken setzen, dann müssen wir schon ein bisschen mehr Gas geben; dann müssen wir bei der Elektromobilität stärker in Fahrt kommen, als das in den letzten Jahren der Fall war.

(Beifall bei der SPD)

Von den Zielen, die der Ministerpräsident zu Beginn seiner Amtszeit selbst vorgegeben hat, sind wir heute weit entfernt. Die Staatsregierung hat ihr Ziel, bis zum Ende dieses Jahrzehnts 200.000 elektromobile Fahrzeuge auf bayerischen Straßen unterwegs sein zu lassen, mittlerweile aufgegeben. 2016 wurden in Bayern gerade einmal 2.400 elektromobile Fahrzeuge zugelassen; das sind 0,04 %, also 4 von 1.000 Fahrzeugen. In dieser Hinsicht ist Bayern ein Entwicklungsland, auch wenn Herr Kollege Blume das so nicht formulieren möchte. Vom Vorzeigeland sind wir zumindest weit entfernt.

Wir müssen uns die Frage stellen: Warum werden bei uns in Bayern nur 4 elektromobile Fahrzeuge von 1.000 Fahrzeugen, also 0,04 %, zugelassen, aber in Norwegen zum Beispiel 30 %? Was machen die anderen Länder so anders, wieso sind die Franzosen, die Niederländer, die Japaner, die Amerikaner und die Chinesen bei der Elektromobilität führend? Was haben wir versäumt?

Versäumnis Nummer eins: Staatskanzleiminister Schneider hat in einer Pressemitteilung von 2009 formuliert, man werde sehr schnell in die Förderung der Ladeinfrastruktur einsteigen. Anderthalb Legislaturperioden später, acht Jahre später stellen wir nun

fest: Jetzt soll es die Förderung des Landes endlich geben. Mit gerade einmal 3,8 Millionen Euro ist sie auch kein besonders großer Wurf. Das hat zur Folge, dass Bayern im Bundesländervergleich bei der Ladeinfrastruktur nun definitiv ins Hintertreffen geraten ist. Mit nur 13,3 Elektroladepunkten pro 1.000 Quadratkilometer sind wir deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Wir haben deutlich weniger Ladeinfrastruktur als Baden-Württemberg und sind auch schlechter als Hessen und Nordrhein-Westfalen. Deshalb brauchen wir diese Förderung, die Sie nun schon mehrfach im Zweijahresrhythmus angekündigt haben. Die muss jetzt endlich kommen. Herr Staatssekretär, bitte stellen Sie in dieser Aktuellen Stunde dar, warum es diese Versäumnisse in den letzten Jahren gab und was wir jetzt tatsächlich zu erwarten haben.

(Beifall bei der SPD)

Deshalb ist es wohl richtig, was Kurt Sigl, der Präsident des Bundesverbands eMobilität, festgestellt hat. Er kommentiert ganz kurz und knapp: Bayern glänzt durch eine massive Blockadehaltung beim Thema neue Mobilität und auch bei der E-Mobilität. – Überall da, wo wir hätten tätig werden können, auch aus eigenem Antrieb, haben wir es bleiben lassen. Sie hatten letztes Jahr, 2016, angekündigt, dass binnen eines Jahres 20 % aller Neuzulassungen im Fuhrpark des Freistaats Bayern elektromobil sein sollten. Meine Anfrage von 2017 hat ergeben, dass noch nicht einmal jedes zehnte Fahrzeug elektromobil ist. Das heißt: Sie setzen sich jedes Jahr neue Ziele. Sie erwecken mit durchaus beeindruckenden Summen in der Forschungspolitik den Anschein, als seien Sie am Thema Elektromobilität dran. Aber de facto fehlt es vorne und hinten. Deshalb hat Kollege Hartmann völlig recht: Wenn wir die Arbeitsplätze in der Automobilindustrie für die nächsten 10, 20, 30 Jahre sichern wollen, dann brauchen wir ein gemeinsames Vorgehen. Wir brauchen das, was die IG Metall vorgeschlagen hat, nämlich einen Transformationsbeirat und keine vereinzelt Diesel-Gipfel mit den jeweiligen Konzernchefs. Diese haben natürlich auch Versäumnisse zu verantworten. Wir brauchen ein koordiniertes Vorgehen. Ich erwarte mir von der Bayerischen Staats-

regierung in den nächsten Monaten einen handfesten Impuls, dass es mit der Elektromobilität vorangeht.

(Anhaltender Beifall bei der SPD)

**Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote:** Danke schön, Herr Kollege Rinderspacher. – Der nächste Redner ist der Kollege Glauber. Bitte schön, Herr Glauber.

**Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER):** (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, verehrtes Präsidium, Kolleginnen und Kollegen! Kollege Blume, ich dachte vorhin, dass hier der Vorstandssprecher eines Automobilkonzerns spricht und nicht ein bayerischer Politiker.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der Abgeordneten Katharina Schulze (GRÜNE))

Kollege Blume, ich gebe Ihnen recht, es geht um eine halbe Million Arbeitsplätze in der Automobilindustrie in Bayern. Aber gleichzeitig geht um neun Millionen Menschen, die ein Dieselfahrzeug fahren. Lieber Kollege Blume, für diese neun Millionen Menschen bin ich auch gewählt worden und dafür, dass ich mich für den Verbraucherschutz einsetze. Es wäre an der Zeit, dass auch Sie für den Verbraucherschutz und für die Besitzer von Dieselfahrzeugen sprechen. Diese Menschen werden vielleicht irgendwann einmal den Malus erhalten, nicht mehr in die Städte fahren zu dürfen. Warum? – Weil die Automobilindustrie getrickst hat. Ich erwarte etwas anderes als Politikerinnen und Politiker, die Vorstände ersetzen, und Ministerpräsidenten, die Reden auf die Automobilindustrie halten. Die Politiker sollen auch einmal Reden für den Verbraucherschutz halten. Das wäre schon lange angebracht und an der Zeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Es ist das falsche Signal, jetzt noch auf ein Instrument zu setzen, das den Dieselfahrzeugen eine Abwrackprämie hinterherschleift. Herr Ministerpräsident, das haben Sie vor sechs Wochen schon einmal angesprochen. Bis heute haben Sie nicht wirklich ge-

klärt, welche Autos wie nachgerüstet werden sollen. Das wäre für mich die primäre Information. Es ist der falsche Weg, für neue Dieselfahrzeuge eine Abwrackprämie zu gewähren. Es hätte eine E-Prämie geben müssen. Diese hätte deutlich höher sein müssen.

Kollege Blume, wenn Sie über die Arbeitsplätze und ihren Erhalt sprechen, dann beachten Sie auch die Zahlen anderer Länder, die die E-Mobilität fördern: Korea fördert die E-Mobilität mit 18.000 Euro pro Fahrzeug, China mit 9.000 Euro, die USA mit 7.000 Euro und Frankreich mit 6.000 Euro pro Fahrzeug. Bei der Förderung der E-Mobilität gibt es deutlich mehr Potenzial.

Wir, die FREIEN WÄHLER, stehen für den Automobilbau, die Autoindustrie, diese Arbeitsplätze und die Innovation. Nur geht diese Innovation leider in Deutschland verloren. Wir verlieren das Rennen um diese Innovation. Sie stellen sich hin und sagen: Bayern ist ein Elektroland! Schauen Sie sich doch vorher lieber die Zahlen an. Im Jahre 2015 wurden in Deutschland 12.000 neue Elektrofahrzeuge zugelassen, 2016 waren es 11.000, und jetzt sind wir bei 10.100. Der Sinkflug ist bereits eingeleitet. Von prognostizierten eine Million Fahrzeugen haben wir nicht einmal 30.000 Fahrzeuge erreicht, Kolleginnen und Kollegen.

Sie haben in Berlin verkündet, eine Million Elektrofahrzeuge auf den Straßen haben zu wollen. Das ist die Innovation. Sie müssen sich den Spiegel vorhalten lassen, da Sie nur bei 30.000 Fahrzeugen angekommen sind. Wo waren die Innovationen? Wo gab es eine Förderung? Warum hat es keine Innovation gegeben? – Liebe Kolleginnen und Kollegen, liebes Kabinett, es gab keine Innovation, weil es in Berlin pro eine Million Einwohner lediglich 125 Ladestationen gibt. In Bayern gibt es 58. Bayern ist damit auf Rang 10.

Kolleginnen und Kollegen, Herr Ministerpräsident, ich fahre seit drei Jahren ein Elektrofahrzeug, und zwar ein bayerisches. Ich fahre sowohl mit Range Extender als auch

ohne. Wenn man auf eine nicht vorhandene Ladeinfrastruktur zurückgreifen muss, dann viel Spaß beim Fahren. Ich bin eisern und ein Pionier der Elektromobilität.

(Lachen bei der CSU)

– Ja, da brauchen Sie nicht zu lachen. Kolleginnen und Kollegen, ich möchte gerne von Ihnen wissen, wer nachts stehen bleiben möchte. Ich bin nachts schon stehen geblieben. Sie sagen nun, dass Sie mit 3,8 Millionen Euro die Elektroladeinfrastruktur ausbauen wollen.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Kolleginnen und Kollegen von der CSU, wissen Sie überhaupt, was eine Gleichstrom-Schnelladesäule kostet? – Diese kostet zwischen 35.000 und 50.000 Euro. Was wollen Sie dann mit Ihren 3,8 Millionen Euro erreichen? – Nur mit einer Gleichstrom-Schnelladesäule kann das Fahrzeug nach etwa 30 Minuten wieder bewegt werden. Wenn Sie von Hausladestationen sprechen, dann werden Sie die Elektromobilität nicht voranbringen. Sie brauchen in diesem Bereich einen gewaltigen Schub; denn nur mit einer bayernweit ausgebauten und flächendeckenden Ladeinfrastruktur wird die E-Mobilität wirklich bei den Bürgerinnen und Bürgern ankommen. Das ist ein grundlegendes Verständnis, und das ist auch das, was die Bürger von uns erwarten.

Der Ausbau der Ladestationen in den Städten ist ebenfalls spannend. In Berlin gibt es 536 Ladesäulen, in Stuttgart 375 und in München 80. Damit ist München auf Platz 9. Damit gewinnen wir als "Autoland Bayern" das Rennen nicht. Wir müssen hier deutlich aufholen.

Zum Abschluss möchte ich noch auf einige Zahlen eingehen: In Norwegen gibt es 22 % Elektrofahrzeuge, in Holland 9,7 % und in Deutschland 0,7 %. Bayern ist ein Autoland und braucht die Innovation. Ich glaube an die Autoindustrie. Aber ich bitte Sie, setzen Sie nicht auf die alten Technologien, sondern setzen Sie auf Neuerungen. Denken Sie daran, dass es in Zukunft das automatisierte Fahren geben wird. Die Fahr-

zeugkommunikation wird immer wichtiger werden, die Energiewende wird kommen. Die deutschen Fahrzeuge können als einzige Fahrzeuge auf dem Markt nicht bidirektional laden. Dies bedeutet, dass ein Fahrzeug ein Energiespeicher ist. Wir diskutieren immer darüber, wie wir Energie aus Windrädern und Solarzellen speichern können. Dafür ist bidirektionales Laden notwendig. Jedes Fahrzeug ist ein Speicher auf dem Markt. Dafür brauchen wir weniger Netzausbau. Somit gibt es stabilere Netze, und wir haben die Energiewende besser im Griff. Das ist ein klarer Gewinn für jeden Bürger, der ein Elektrofahrzeug fährt.

(Hans Ritt (CSU): Dann fahren Sie nicht mehr!)

Das wären die Ideen, die von Ihnen kommen müssten. Sie könnten vieles tun, aber Sie tun nichts. Sie sind einfach immer noch in der alten Technologie verwurzelt. Dabei hat die Zukunft der Elektromobilität schon längst begonnen. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

**Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote:** Danke schön, Herr Kollege Glauber. – Der nächste Redner ist der Kollege Kirchner. Bitte schön.

**Sandro Kirchner (CSU):** Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrter Herr Ministerpräsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wenn man die Ereignisse der Vergangenheit Revue passieren lässt, dann kommt man zu dem Ergebnis, dass es bereits unglaubliche Angriffe auf den bayerischen Automobilstandort gegeben hat. Im Hohen Haus ist dies in der öffentlichen Diskussion insbesondere durch die Opposition geschehen. Heute kommt wieder ein derartiger Angriff, und zwar in erster Linie von Ihnen, Herr Hartmann. Genauso wie bei der Diskussion im Mai stelle ich heute wieder fest, dass Sie die Themen nur anreißen. Im Mai haben Sie einen Dringlichkeitsantrag dazu gestellt. Heute haben Sie eine Aktuelle Stunde vorgeschlagen. Sie stellen viele Anschuldigungen in den Raum. Jedoch zeigen Sie keine eigenen Wege auf, wie Sie die ge-

nannten Ziele erreichen wollen und wie Sie vorgehen wollen. Sie lassen auch außen vor, wie Sie entsprechende Erfolge erzielen wollen.

(Beifall bei der CSU – Volkmar Halbleib (SPD): Sie sind in der Regierung!)

Als Gedankenstütze weise ich darauf hin, dass ich damals aufgezeigt habe, welche Wege im öffentlichen Personennahverkehr mit neuen Verkehrskonzepten, mit einem Verkehrsleitsystem und mit Fahrradwegen usw. zur Verfügung stehen. Diese Ideen haben Sie heute für Ihre Rede übernommen. Es sei Ihnen aber gegönnt.

Herr Glauber, Sie bezeichnen sich selbst als Pionier der Elektromobilität. Wir wohnen beide in der Max-Planck-Straße. Dort steht in der Tiefgarage ein großer Range Extender aus Zuffenhausen. Für die weiteren Strecken scheint die Elektromobilität auch bei Ihnen nicht zur Anwendung zu kommen.

Für die heutige Diskussion ist auch wichtig, die wirtschaftliche Bedeutung der Automobilbranche in den Vordergrund zu stellen. Die Automobilbranche ist mit einem Umsatzanteil von 29,8 % der größte Industriezweig in Bayern, noch vor dem Maschinenbau. Dies wurde vorhin bereits angesprochen. Mit der Automobilindustrie sind in Bayern durch die vielen direkten und auch indirekten Beschäftigungsverhältnisse der Zulieferindustrie etwa 500.000 Arbeitsplätze verbunden. Die positive Wirtschaftsentwicklung in Bayern ist zum großen Teil der Automobilbranche zu verdanken. Bei der heutigen Diskussion müssen wir uns vor Augen halten, dass es zwischen der wirtschaftlichen Entwicklung Bayerns und dem Automobilbau eine gewisse Abhängigkeit gibt. Sehr geehrte Damen und Herren der Opposition, dies sollten wir bei unserem Handeln und Tun und bei der Wortwahl bedenken.

Die Top-Marken der Automobile sind in erster Linie in Bayern angesiedelt. Das betrifft auch die Busse und die Nutzfahrzeuge. Wir haben hier außerdem ein Netzwerk von hoch qualifizierten, hervorragenden Zulieferern. Wenn man genauer hinschaut, dann sieht man: Mit diesen Unternehmen sind auch Innovationen und Zukunftstechnologien verbunden. Das automatisierte Fahren, eine Zukunftstechnologie, über die wir hier im

Hause immer wieder sprechen, und Fahrerassistenzsysteme entstehen "Made in Bavaria". Es gibt die vernetzte Mobilität auch im Bereich von Industrie 4.0, die automatisierte, die vernetzte Produktion.

Sie sprechen den Abgasskandal an. Da müssen wir schon aufpassen. Auch wir von der CSU verurteilen jede vorsätzliche Täuschung. Hier steht die Industrie in der Pflicht zu reagieren. Wir haben aber andere Instrumente und andere Organe, die das prüfen, Verfehlungen feststellen und die notwendigen Konsequenzen ableiten. Wir brauchen eine umfassende Aufklärung, keinen Generalverdacht. Das darf auch nicht der Anlass für ständige überzogene Debatten und Reaktionen hier im Hause sein. Herr Hartmann, zu Ihrem Beruf steht in unserem Verzeichnis irgendetwas mit Kommunikationsmanagement. Sie sind kein Jurist, aber Sie haben vorhin festgestellt: Der Betrug ist offensichtlich. – Ich erwarte von Ihnen, dass Sie diese Aussage belegen, dass Sie sie nicht einfach im Raum stehen lassen.

Über die Maßnahmen in dieser Situation ist schon viel gesprochen worden. Es geht darum, Prüfungen im Realbetrieb voranzutreiben und Laborprüfungen realistisch auszugestalten. Sie müssen weiterentwickelt werden, damit Defizite in der Spezifikation nicht zu Lücken führen. Es geht auch um die Weiterentwicklung der CO<sub>2</sub>-Regulierung auf Ebene der Europäischen Union und um eine ganzheitliche Betrachtung. Es geht nicht nur um Neufahrzeuge, sondern auch um Bestandsfahrzeuge und um die Möglichkeit, Nachrüstungen vorzubringen und diese auch zu flankieren. Wenn wir von einem Pakt mit den Fahrzeugherstellern sprechen, dann sind darin wesentliche Punkte abgebildet. Es ist auch wichtig, dass wir nicht zu Vorfestlegungen neigen. Wir dürfen nicht Grenzwerte festlegen, die im Nachhinein nicht zu halten sind.

In der Zukunft der Mobilität, Herr Hartmann, wird der von Ihnen verteufelte Verbrennungsmotor aufgrund der Situation noch sehr, sehr lange eine Rolle spielen; eine Rolle für die Wirtschaft, aber auch für die Mobilität. Zwar wird die Elektromobilität immer mehr an Bedeutung gewinnen, aber das wird in Entwicklungsschritten, in Zyklen, geschehen, wie sie für die Entwicklung vonnöten sind. Dazu gehört die Weiterent-

wicklung der Batterietechnologie. Das wird im Übrigen in Bayern gemacht, nicht in China, wie Sie das vorhin dargestellt haben.

Es geht auch darum, dass die Elektromobilität nicht nur batteriebetrieben ist, sondern dazu gehören auch die Brennstoffzelle und der Verbrennungsmotor, der Gasantrieb, um die Möglichkeiten von Power-to-X nutzen zu können.

Sie haben es richtig angesprochen: Wir brauchen eine Ladeinfrastruktur. Dazu möchte ich Ihnen auch eine Zahl in Erinnerung rufen: Der Bund wird bis 2020 300 Millionen Euro investieren. Vorbehaltlich der Zustimmung des Landtags wird der Freistaat Bayern auch entsprechend aktiv sein, damit bis 2020 7.000 neue Ladestationen entstehen. Den wissenschaftlichen Bereich hat Herr Kollege Blume skizziert.

Ich komme aus einer Region, in der die Elektromobilität vorangetrieben wird. Dort wird sie weiterentwickelt, dort entsteht auch der Zeitgeist Bayerns. Dort gibt es das Technologietransferzentrum für Elektromobilität, und zwar in Bad Neustadt an der Saale. Auch dort sind schon Innovationen für das Batteriemangement verfügbar.

**Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote:** Kommen Sie bitte zum Schluss.

**Sandro Kirchner (CSU):** In diesem Sinne möchte ich zum Schluss kommen. Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen aus der Opposition, gehen Sie mit der bayerischen Wirtschaft und den Arbeitsplätzen behutsam um. Treiben Sie die Dinge intensiv, aber sensitiv voran.

(Beifall bei der CSU)

**Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote:** Danke schön, Herr Kollege Kirchner. Die nächste Wortmeldung kommt von Herrn Kollegen Ritt. Bitte schön, Herr Ritt.

**Hans Ritt (CSU):** Frau Präsidentin, Herr Ministerpräsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Wenn ich Herrn Kollegen Hartmann zitiere – Herr Rinderspacher hat Ähnliches

angesprochen –, sage ich: Wir brauchen mehr Bahnen und mehr Busse. – Jawohl, das wollen wir auch.

(Katharina Schulze (GRÜNE): Dann macht es doch auch!)

Dann darf ich aber eines gleich betonen, und das habe ich hier im Hohen Hause schon einmal gesagt: Wenn wir mehr Busse brauchen, dann würde ich mir wünschen, dass die Landeshauptstadt München nicht 500 neue Dieselbusse in Dienst nimmt, die dann 12 Jahre im Einsatz sein werden – mit 12 Jahren werden sie ausgetauscht –, die 33 Millionen Kilometer im Jahr zurücklegen und jede Menge Feinstaub und NO<sub>x</sub> produzieren.

(Beifall bei der CSU)

Hier müsste sich die Landeshauptstadt ein Beispiel an der Stadt Augsburg nehmen. Die Stadt Augsburg hat 95 neue Bio-Erdgasbusse in Betrieb genommen. Diese Busse sind klimaneutral. Sie stoßen kein NO<sub>x</sub> und keinen Feinstaub aus. Da wäre für die Landeshauptstadt München noch viel zu tun.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von der CSU: Bravo, bravo!)

Oder nehmen wir als Beispiel Ankara: Dort sind 1.110 Erdgasbusse im Einsatz, die in München produziert wurden.

(Ingrid Heckner (CSU): Sehr gut! – Beifall bei der CSU)

Herr Hartmann, wenn ich von Ihnen höre, die Zukunft liege in der Elektromobilität, dann vergessen Sie wie alle Vorredner von der Opposition – auch Sie, Herr Glauber – den Kraftwerkspark. Wenn ich nämlich die Emission des Elektromobils berechne, dann komme ich auf 55 Gramm Kohlendioxid. 55 Gramm auf den Kraftwerksmix berechnet, das muss man bedenken. Wie ich schon sagte, mit CNG, mit Erdgas, haben wir fünf Gramm. Wenn das dann auch noch in der Biogasanlage hergestellt wird, dann gibt es einen viel besseren Kraftstoff, auch wenn ich den Aufwand berücksichtige, den

ich dafür betreiben muss. Deshalb gibt es einen viel besseren Kraftstoff und damit eine viel bessere Alternative als die E-Mobilität. Die bessere Alternative ist CNG – Compressed Natural Gas. CNG, das ist die bessere Alternative.

(Markus Rinderspacher (SPD): Das sehen die internationalen Märkte aber anders, Herr Kollege!)

Wenn ich das umrechne, bezogen auf eine Biogasanlage, dann komme ich auf fünf Gramm. Das heißt, für die Zukunft gibt es eine bessere Alternative als die Elektromobilität.

In den letzten Tagen konnten wir in der "Frankfurter Allgemeinen Zeitung" unter Bezugnahme auf das ifo Institut lesen, wenn Ihre Forderung umgesetzt würde, dass wir bis 2030 keinen Verbrennungsmotor mehr haben, Herr Hartmann, blieben in Deutschland 600.000 Arbeitsplätze auf der Strecke.

Herr Glauber, ich frage mich außerdem: Woher kommt das ganze Lithium? – Weltweit haben wir nicht so viel Lithium, um 45 Millionen Autos auf den Elektroantrieb umzustellen. Sie haben vorhin gesagt, das ist ganz wunderbar, Sie wollen damit die Energiewende gestalten. Ich muss da schon die Frage stellen: Wollen Sie Auto fahren, oder wollen Sie speichern?

(Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Sowohl als auch! – Markus Rinderspacher (SPD): Beides, Herr Kollege!)

Wenn der Speicher in Ihrem Auto nämlich nicht voll ist, dann fahren Sie nicht. Das heißt ganz einfach, die Zukunft liegt im CNG, im Compressed Natural Gas, oder beim Biogas. In der letzten Woche habe ich in Straubing mit Vertretern der Firma VERBIO gesprochen, die aus Stroh Biogas herstellt. Vier Tonnen Stroh bringen so viel Biogas in Erdgasqualität, dass ich mit meinem Erdgasauto davon im Jahr 12.000 Kilometer klimaneutral fahren kann.

(Beifall bei der CSU)

Wenn wir jetzt hochrechnen, wie viel Stroh wir in Deutschland haben, dann ergibt das ein wunderbares Ergebnis. Es ist von acht bis zwölf Millionen Tonnen Stroh die Rede, das man in Gas umwandeln könnte. Das wären 5,5 Millionen Biogasfahrzeuge. Die Elektromobilität, das sage ich Ihnen noch einmal, wird einen Anteil haben. In Zukunft wird es aber auch verstärkt die CNG-Technologie geben; denn CNG ist der neue Diesel.

Ich habe vorhin von Herrn Hartmann einiges zu NO<sub>x</sub> gehört. Das kommt ideologischer Brandstiftung gleich. Ich sage Ihnen: Spätestens 2020 werden wir in Bayern keine Überschreitung der NO<sub>x</sub>-Werte mehr haben. Warum? – Weil der Euro 6 immer stärker durchschlägt. Der Euro 6 reduziert die Schadstoffe. Dann haben wir ab 2020 keine Überschreitungen mehr bei den NO<sub>x</sub>-Werten.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Was den Feinstaub anbelangt, so hatten wir in den Jahren 2012 bis 2016 keine einzige Überschreitung. 2017 hatten wir Überschreitungen. Das heißt aber noch lange nicht, dass wir, wenn das Jahr zu Ende ist, 35 Mal den Grenzwert überschritten haben.

Zum Schluss möchte ich noch etwas sagen. Die Sache ist ganz einfach; denn es gibt einen wunderbaren Kraftstoff. Ich würde mir wünschen, die Opposition würde mehr Werbung für CNG betreiben.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von der CSU: Bravo, bravo!)

**Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote:** Danke schön, Herr Kollege Ritt. – Für die Staatsregierung hat sich Herr Staatssekretär Pschierer zu Wort gemeldet. Bitte schön, Herr Staatssekretär.

**Staatssekretär Franz Josef Pschierer (Wirtschaftsministerium):** Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Zunächst, Herr Kollege Hartmann, Sie lagen mit dem Thema durchaus richtig. Bei den Ausführungen lagen Sie aber, wie nicht anders zu er-

warten, wieder einmal voll daneben. Das resultiert aus einem ganz einfachen Grund: Sie haben die verschiedenen Politikbereiche wieder einmal kräftig gegeneinander ausgespielt. Für uns in der Staatsregierung geht es bei diesem Thema darum, Umwelt-, Klima-, Verkehrs- und Industriepolitik in der Gesamtschau zu sehen. Was Sie aber machen, das ist die Diffamierung einer Schlüsselbranche der Bundesrepublik Deutschland und des Premiumstandortes Freistaat Bayern, was die Automobilwirtschaft anbelangt. Das weise ich mit aller Entschiedenheit zurück.

(Beifall bei der CSU)

Herr Hartmann, Sie sagen, Diesel habe keine Zukunft. Moderne Dieselsechnologie – Deutschland ist führend in der Dieselsechnologie – hat vielleicht mehr Zukunft als die GRÜNEN im Freistaat Bayern. Meine Damen und Herren, die GRÜNEN in Bayern sollten sich am Kollegen Kretschmann, dem baden-württembergischen Ministerpräsidenten, orientieren. Er hat erkannt, dass es allein mit Verbotsmentalität und Gängelung nicht geht. Ich weiß nicht, ob er die bayerischen GRÜNEN gemeint hat, aber er hat einige Teile der GRÜNEN für verrückt erklärt, nämlich diejenigen, die ein fixes Ausstiegsdatum für Verbrennungsmotoren fordern. Meine Damen und Herren, überlegen wir doch einmal: Bis zum Jahr 2030 gibt es gerade einmal zwei Modellzyklen bei BMW und Audi. Wer plant, innerhalb von nur zwei Modellzyklen aus der Verbrennungsmotor-Technologie auszusteigen, beschädigt die bayerische Wirtschaft insgesamt nachhaltig. Deshalb lehnen wir ein Fahrverbot sowie ein Ausstiegsdatum konsequent ab.

(Zuruf des Abgeordneten Ludwig Hartmann (GRÜNE))

– Herr Hartmann, Sie haben ein Problem. Zwischen Ihnen, den bayerischen GRÜNEN, und Herrn Kretschmann gibt es einen großen Unterschied.

(Jürgen W. Heike (CSU): Die Mehrheit!)

Herr Kretschmann hat etwas, das Sie nie haben werden. Er hat die Regierungsverantwortung. Sie haben keine Regierungsverantwortung und werden sie auch nie haben. Das ist auch gut so.

Wir brauchen keine politische Verbots- oder Vorschriftskultur. Wir wollen innovative Technologien. Die Elektromobilität muss überzeugen. Deshalb wollen wir einige Punkte ganz konsequent vorantreiben. Wir wollen Anreize für eine schnelle Modernisierung der Diesel-Fahrzeugflotten schaffen. Herr Kollege Glauber, dabei geht es nicht um Abwrackprämien. Es geht um ein Anreizsystem. Erklären Sie mir, warum bei der Kfz-Steuer zwischen Dieselnorm 3 und 6 keine Differenzierung vorgenommen wird. Ich will eine Privilegierung der modernsten Dieseltechnologie in der Steuerpolitik. Dies gilt nicht für die alten Dreckschleudern; die neueste Dieseltechnologie wollen wir privilegieren.

(Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Ihr sitzt doch in Berlin!)

– Wir sitzen zwar in Berlin, aber leider nicht alleine. Das ist der Punkt.

Wir setzen zweitens auf moderne Antriebstechnologien wie die Elektromobilität. Drittens setzen wir auf die Zusammenarbeit mit der deutschen und der bayerischen Automobilwirtschaft. Die gemeinsame Erklärung mit der bayerischen Automobilwirtschaft und Fahrzeugindustrie atmet auch diesen Geist. Liebe Kollegen von der Opposition, an diesem Geist orientieren sich inzwischen auch andere Ministerpräsidenten, die über Automobilstandorte verfügen. Nicht nur Herr Kretschmann, sondern auch Herr Weil in Niedersachsen und Herr Bouffier in Hessen – leider haben bei Opel die Franzosen das Sagen – orientieren sich an dieser Erklärung.

Herr Rinderspacher, ich gebe Ihnen recht, im ÖPNV muss viel passieren. Ich kann Ihnen prophezeien, dass wir die Kommunen beim Thema ÖPNV nicht aus der Verantwortung entlassen werden. Mit Herrn Kollegen Reiter und Herrn Kollegen Maly haben Sie jede Menge Möglichkeiten, einen guten ÖPNV voranzutreiben. Wir wollen auch den "Green City Pakt" gemeinsam angehen.

Herr Rinderspacher, in einem Punkt will ich Ihnen ausdrücklich recht geben. Die Taktgeber bei der Elektromobilität werden nicht unbedingt deutsche oder europäische Konzerne sein. Derzeit wird der Takt sehr stark von China angegeben. In diesem Jahr war ich selber im Rahmen von Delegationsreisen, einmal in Begleitung des Herrn Ministerpräsidenten, in China. Sie haben die Zahlen zu Recht genannt: In China werden 43 % aller Elektrofahrzeuge weltweit gebaut. Dort fahren 650.000 E-Fahrzeuge. Ich darf Ihnen versichern, dass wir uns in enger Abstimmung mit der IG Metall und Herrn Wechsler befinden. Ich bedauere zutiefst, dass wir derzeit keine bundesdeutsche oder bayerische Batteriezellen-Fertigung haben. Wenn ich unter die Haube der Elektrofahrzeuge schaue, bemerke ich, 80 % der Batterien kommen aus Asien. Aus diesem Grund nimmt die Staatsregierung sehr viel Geld, nämlich 130 Millionen Euro, in die Hand für den Ausbau der Forschungslandschaft, den Aufbau von Modellregionen, für Vorzeigeprojekte für Elektromobilität und für die Clusterstrategie Elektromobilität.

Der Umweltbonus wurde angeführt. Die Kaufprämie hat nicht den Erfolg gebracht, den wir uns erwartet haben. Sie würde für 300.000 Fahrzeuge reichen. Der Absatz ist derzeit jedoch noch schleppend. Ein Thema nehmen wir jedoch besonders ernst. Ich lade Sie von der Opposition ein, uns dabei tatkräftig zu begleiten. Das wird eine gemeinsame Aufgabe der Staatsregierung, der Landespolitik, der Kommunen und der Wirtschaft sein. Dabei handelt es sich um den Ausbau der Ladestationen im Freistaat Bayern. Im Rahmen des Bundesförderprogramms von Verkehrsminister Dobrindt in Höhe von 300 Millionen Euro werden bis zum Jahr 2020 200 Millionen Euro für die Schnelllade-Infrastruktur und 100 Millionen Euro für die Normallade-Infrastruktur zur Verfügung gestellt. Ich darf Ihnen versichern: Wir starten auch ein eigenes bayerisches Förderprogramm zur Ladeinfrastruktur. Das Bundesförderprogramm vom März und April war bereits ein voller Erfolg.

Herr Rinderspacher, Sie haben eine konkrete Frage gestellt und haben das Recht auf eine konkrete Antwort. Wir werden am 1. September 2017 – nicht 2018 oder 2019 – die Förderrichtlinie für unser Förderprogramm zur Ladeinfrastruktur in Kraft setzen.

Wir haben uns im Wirtschaftsministerium ein ehrgeiziges Ziel gesetzt. Wir wollen bis zum Jahr 2020 7.000 öffentlich zugängliche Ladesäulen im Freistaat Bayern zur Verfügung stellen. Wenn ich großzügig rechne, verfügen wir derzeit über rund 1.500 Ladesäulen. Das bedeutet, dass noch viel zu tun ist. Wir laden alle Kommunen, alle juristischen Personen und alle Privatpersonen ein, sich für dieses Thema zu engagieren. Hinsichtlich der gesetzlichen Rahmenbedingungen bedanke ich mich ausdrücklich bei unserem Justizminister, der auf Bundesebene die Initiative ergriffen hat.

Wir haben bei Bayern Innovativ eine Kompetenzstelle Elektromobilität in Nürnberg eingerichtet, an die sich alle Kommunen und alle Interessierten wenden können, um sich zu informieren. Außerdem haben wir als Informations-Tool einen Ladeatlas Bayern bereitgestellt, anhand dessen sich Kommunen informieren und ihre Ladeinfrastruktur vor Ort besser planen können.

Meine Damen und Herren, Sie sehen, es passiert sehr viel. Wir haben das ehrgeizige Ziel, den Freistaat Bayern weiter als Premiumstandort der Automobilwirtschaft zu erhalten. Herr Hartmann – jetzt schließt sich der Kreis –, dies geschieht nicht mit Ideologie und Verbotsmentalität. Wir wollen auch in der Zukunft eine wettbewerbsfähige Automobilwirtschaft. Sie sollten sich an Ihrem Ministerpräsidenten Kretschmann in Baden-Württemberg orientieren. Wir brauchen die Elektromobilität. Sie wird kommen. Davon bin ich fest überzeugt. Hören Sie auf mit Ihren oberlehrerhaften Vorschriften und Vorschlägen. Da machen wir nicht mit, da macht die Wirtschaft nicht mit, und die Menschen in diesem Land werden auch nicht mitmachen.

(Beifall bei der CSU)

**Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote:** Danke schön, Herr Staatssekretär. – Die Aktuelle Stunde ist beendet.