Stand: 16.12.2025 10:00:33

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/12351

"Verbesserung der Luftqualität in Bayerns Städten durch integrierte Mobilitätskonzepte und deutliche Stärkung des ÖPNV erreichen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/12351 vom 07.07.2016
2. Beschluss des Plenums 17/12409 vom 07.07.2016
3. Plenarprotokoll Nr. 78 vom 07.07.2016

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 07.07.2016 **Drucksache 17/12351**

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Florian von Brunn, Klaus Adelt, Harry Scheuenstuhl, Herbert Woerlein, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Bernhard Roos, Inge Aures, Volkmar Halbleib, Hans-Ulrich Pfaffmann, Dr. Simone Strohmayr, Margit Wild** und **Fraktion (SPD)**

Verbesserung der Luftqualität in Bayerns Städten durch integrierte Mobilitätskonzepte und deutliche Stärkung des ÖPNV erreichen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, umgehend ein Maßnahmenpaket vorzulegen, durch das der klimafreundliche öffentliche Verkehr umfassend und deutlich schneller als bisher ausgebaut wird.

Das Paket soll durch Maßnahmen und Konzepte aller Formen von Alternativangeboten zum individuellen Personenverkehr, insbesondere durch stärkeren Ausbau der Fahrrad-Mobilität, aber auch E-Mobilität ergänzt werden, um so eine signifikante Verbesserung der Luftqualität in Bayerns Städten zu erreichen, um die Einhaltung der von der EU festgelegten Grenzwerte, gerade der NO_2-Werte, zur Luftreinhaltung sicherzustellen und so dem Gesundheitsschutz der bayerischen Bevölkerung Rechnung zu tragen.

Es sollen vor allem folgende Maßnahmen ergriffen werden:

– Durch die Bereitstellung ausreichender finanzieller Mittel muss der öffentliche Verkehr umfassender und schneller ausgebaut werden und damit Projekte zur Förderung und Mit-Förderung des Ausbaus von S-Bahnen, S-Bahn-ähnlichen Systemen sowie Bussen, Straßenbahn, U-Bahn umgesetzt werden.

– Der Elektromobilität im Straßenverkehr muss landesweit in gleicher Weise zum Durchbruch verholfen werden, wie es zum Beispiel die Landeshauptstadt München mit ihrem 30 Mio. Euro-Programm vormacht.

– Das Münchner S-Bahn-System muss schneller ausgebaut werden, insbesondere soll das bereits im Mai 2012 aufgelegte 13-Punkte-Sofortprogramm für den Bahnknoten München deutlich schneller als bisher umgesetzt werden.

– Die Staatsregierung trägt die Verantwortung dafür, dass mit der Finanzierung der 2. S-Bahn-Stammstrecke und deren baldigem Baubeginn das wichtigste Schienennahverkehrsprojekt des Ballungsraums München realisiert und somit ein herausragender Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene geleistet wird.

– Die Staatsregierung wird außerdem aufgefordert, auf den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt einzuwirken, die Abgasmessung zügig an realistische Bedingungen anzupassen und die Autoindustrie zu veranlassen, verpflichtende Grenzwerte so schnell wie möglich einzuhalten.

– Durch einen massiven Alternativenausbau und entsprechende Anreizsysteme sollen insgesamt verhaltensändernde Maßnahmen zur Reduzierung des Individualverkehrs gefördert werden.

Begründung:

Die EU-Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) bezweckt durch einheitliche Kriterien zur Verbesserung der Luftqualität und sauberen Luft in Europa beizutragen. Durch verschiedene verbindliche Grenzwerte sowie Leit- und Zielwerte für Luftschadstoffe soll insgesamt eine lufthygienisch unbedenkliche Situation für die menschliche Gesundheit und die Umwelt sichergestellt werden. Seit August 2010 ist diese Richtlinie auch für Deutschland und damit Bayern verbindlich. Bei einer Überschreitung bzw. der Gefahr einer Überschreitung der definierten Immissionsgrenzwerte sind Luftreinhaltepläne von zuständigen Behörden für bestimmte Gebiete zu erstellen, um die Einhaltung dieser Werte zu gewährleisten.

Damit eine gute Luftqualität in ganz Bayern erreicht wird, bedarf es nicht nur vereinzelter Maßnahmen. Vielmehr müssen die Bemühungen auf kommunaler Ebene zur Verminderung von Schadstoffbelastungen der Luft massiv gestärkt und durch ein generelles Maßnahmenkonzept und Unterstützungsprogramm der Staatsregierung flankiert werden. Das zurückhaltende Handeln der Staatsregierung während der letzten Jahre bei Ausbau und Finanzierung des ÖPNV muss sich umkehren und der Fokus auf zukunftsfähige Verkehrskonzepte, nicht den individuellen Straßenverkehr, gesetzt werden. Der Verkehr der Zukunft ist öffentlich und braucht integrierte Verkehrsträgerangebote.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Hierzu leisten die geforderten Maßnahmen, insbesondere die Stärkung und der Ausbau des ÖPNV, einen deutlichen Beitrag. Durch ein von der Staatsregierung initiiertes und getragenes Gesamtkonzept können die lokale sowie die Hintergrundbelastung durch Luftschadstoffe langfristig und nachhaltig gesenkt werden und damit nicht nur eine substantielle Verbesserung der Luftqualität in Bayern erreicht, sondern auch ein effizienter Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 07.07.2016 **Drucksache** 17/**12409**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Florian von Brunn, Klaus Adelt, Harry Scheuenstuhl, Herbert Woerlein, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Bernhard Roos, Inge Aures, Volkmar Halbleib, Hans-Ulrich Pfaffmann, Dr. Simone Strohmayr, Margit Wild** und **Fraktion (SPD)**

Drs. 17/**12351**

Verbesserung der Luftqualität in Bayerns Städten durch integrierte Mobilitätskonzepte und deutliche Stärkung des ÖPNV erreichen

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Inge Aures

II. Vizepräsidentin

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet
Abg. Dr. Christian Magerl
Abg. Bernhard Roos
Abg. Hans Ritt
Abg. Martin Stümpfig
Abg. Prof. Dr. Michael Piazolo
Abg. Florian von Brunn
Staatsministerin Ulrike Scharf

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Zur gemeinsamen Beratung rufe ich auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Dr. Christian Magerl u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Luftreinhaltung in bayerischen Städten (Drs. 17/12334)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Florian von Brunn, Klaus Adelt u. a. und Fraktion (SPD)
Verbesserung der Luftqualität in Bayerns Städten durch integrierte Mobilitätskonzepte und deutliche Stärkung des ÖPNV erreichen (Drs. 17/12351)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Erster Redner ist der Kollege Dr. Magerl. Bitte schön, Herr Kollege, Sie haben das Wort.

Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! In unserem Antrag geht es um ein leidiges Thema, welches das Hohe Haus in den letzten 30 Jahren – ich habe da einen gewissen Überblick – bedauerlicherweise immer wieder beschäftigt hat. Es geht um den zu hohen Ausstoß von Stickoxiden, in dem Fall von Stickstoffdioxid, in unseren Städten, aber auch auf dem Land.

Ich möchte mit einem Dank an die beiden Verbände beginnen, nämlich an den Verkehrsclub Deutschland – VCD – und die Deutsche Umwelthilfe – DUH –, die in den letzten Tagen ein aus meiner Sicht sehr wichtiges Urteil zur Einhaltung von Luftreinhalteplänen und zu Grenzwerten bei Stickoxiden in der Landeshauptstadt beim Verwaltungsgericht München erstritten haben. Danke von meiner Seite an diese Verbände.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Die Verbände und ein Gericht haben einmal mehr die Arbeit geleistet, die eigentlich das bayerische Umweltministerium bzw. die Umweltministerin persönlich längst hätte erledigen müssen; denn wir haben eindeutige Grenzwerte.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir haben Grenzwerte, die die EU in der entsprechenden Verordnung festgelegt hat. Die EU-Richtlinie zur Luftreinhaltung haben wir in nationales Recht umgesetzt; ich verweise auf § 47 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes. Diese Stickoxidgrenzwerte werden nicht nur in München, sondern auch in anderen bayerischen Städten seit Jahren gerissen. Ich nenne beispielhaft die Messstelle Von-der-Tann-Straße in Nürnberg. Aber auch in anderen Großstädten wie Augsburg und Regensburg sowie in Oberaudorf an der A 93 kommt es seit Jahren zu Überschreitungen. Damit verstoßen wir gegen nationales und gegen EU-Recht. Es ist in meinen Augen eine Schande, dass es so läuft.

Das Gericht hat es in seinem Urteil klar und deutlich formuliert: Die NO_2-Belastung in München, Jahresmittelwert, lag an den Messstellen Landshuter Allee – 83 Mikrogramm pro Kubikmeter – und Stachus – 62 Mikrogramm pro Kubikmeter – im Kalenderjahr 2014 über dem zulässigen über das Kalenderjahr gemittelten Immissionsgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter.

Das waren nicht nur kleine Grenzwertüberschreitungen. An der Landshuter Allee wurde sogar mehr als das Doppelte dessen gemessen, was nach nationalem und nach EU-Recht zulässig ist.

Im Jahr 2015 wurden – so sagt das Gericht – an der Landshuter Allee 84 Mikrogramm pro Kubikmeter und am Stachus 64 Mikrogramm pro Kubikmeter gemessen. Die Werte sind leicht angestiegen. Es ging also nicht in die Richtung, in die es gehen sollte, nämlich in Richtung 40, sondern nach oben.

Es ist nur folgerichtig, dass das Gericht am 29. Juni dieses Jahres das Urteil gefällt hat. Der Beklagte – der Freistaat Bayern, in diesem Fall vertreten durch das Staatsministerium für Umwelt- und Verbraucherschutz – wird verpflichtet, den für die Landeshauptstadt München geltenden Luftreinhalteplan so zu ändern, dass dieser die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen – die Betonung liegt auf

"schnellstmöglichen" – Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Grenzwertes für NO_2 in Höhe von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter im Stadtgebiet München enthält.

Das ist in meinen Augen eine klare Ohrfeige für die Staatsregierung, vertreten durch das Umweltministerium. Dies war völlig unnötig. Man hätte in der Vergangenheit durchgreifen und einen ganzen Katalog von Maßnahmen ergreifen müssen; denn es geht bei der Reduzierung der Stickoxide um die Unversehrtheit von Leib und Leben der Bevölkerung in unseren Ballungsräumen, aber auch darüber hinaus.

Stickoxide sind in erster Linie für Kinder, für ältere Menschen und für Kranke gefährlich. Sie verursachen Allergien, Probleme mit den Lungen, Asthma und Ähnliches. In diesem Zusammenhang spielt zwar auch noch der Aspekt des Waldsterbens eine Rolle – Stickoxide und Ozon bewirken Waldschäden –, aber er steht nicht mehr im Mittelpunkt. Es geht in erster Linie um den Schutz der Menschen in München und den anderen Ballungsräumen.

Ich habe wenig Verständnis dafür, dass die Umweltministerin die Verbände, die Klage geführt und den Prozess gewonnen haben, im "Bayernkurier" diffamiert hat. Sie sprach davon, dass "linksökologische Verbände" hier zugange gewesen seien. Frau Staatsministerin, Sie sollten handeln statt diejenigen, die Handlungen vornehmen, die Sie vornehmen müssten, zu diffamieren.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Seit dem 18. Juni 2015, also schon seit einiger Zeit, läuft wegen Überschreitung der NO_2-Grenzwerte ein Vertragsverletzungsverfahren der EU gegen Deutschland. Im Urteil des Verwaltungsgerichts werden 10.000 Euro Ordnungsgeld angedroht. Wenn das Ganze bei der EU so richtig "fett" wird, dann werden wir nicht mit 10.000 Euro davonkommen. Bei einem Vertragsverletzungsverfahren wird es richtig teuer. Wir sollten alles dafür tun, vorher die Grenzwerte einzuhalten, sodass das Vertragsverletzungsverfahren von der EU nicht weiterbetrieben werden muss.

Einer der wesentlichen Punkte, den man bei dieser Diskussion nicht außer Acht lassen darf, betrifft das Versagen auf Bundesebene durch die Herren Dobrindt und Ramsauer, was den Stickoxidausstoß von Dieselautos anbelangt. Ich sage nur: Dieselskandal! Die Bundesumweltministerin kommt zu einem klaren Ergebnis, warum die Grenzwerte zum Teil nicht eingehalten werden. Ich zitiere aus einem Bericht an den Bundestag:

> Wesentlicher Grund für die anhaltenden Überschreitungen sind die Emissionen des Straßenverkehrs, insbesondere von Diesel-Fahrzeugen. Die tatsächlichen NO_x-Emissionen von Diesel-Fahrzeugen und insbesondere Diesel-Pkw sowie leichten Nutzfahrzeugen … haben nicht in dem Maße abgenommen, wie es durch die stufenweise verschärften Abgasgrenzwerte auf Ebene der Europäischen Union zu erwarten gewesen wäre.

Bundesverkehrsminister Dobrindt und sein Vorgänger Ramsauer hätten genauer nachschauen und reale Messungen an Dieselfahrzeugen vornehmen lassen müssen. Dann hätten auch sie festgestellt, dass nicht 80, sondern 300 oder 400 Mikrogramm pro Kubikmeter herauskommen. Damit bin ich bei einem der Hauptgründe für die Misere in unseren Städten: Die Automobilindustrie hatte zwar versprochen, die Werte zu senken. Sie hat aber zum Teil mit – ich nenne es jetzt so – fast schon kriminellem Verhalten versucht, die Messeinrichtungen auszutricksen. Jedenfalls sind falsche Angaben gemacht worden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Es ist dringend erforderlich, dass auch auf der Bundesebene durchgegriffen wird. Der "Stern" schreibt von einem "Skandal sondergleichen". Zwei Millionen Dieselfahrzeuge sind offensichtlich bei VW betroffen. Es heißt in dem "Stern"-Artikel – ich zitiere von der Seite www.t-online.de:

> Erst auf ein erneutes Schreiben, das die Kommission kurz nach Bekanntwerden des Dieselskandals verschickte, reagierte auch Berlin. Die Bundesregierung mel-

dete der Kommission offenbar auch hier keine konkreten Strafandrohungen. Stattdessen hieß es in der Antwort, es gebe in Deutschland allgemeine "verwaltungsrechtliche Reaktionsmöglichkeiten".

Ich vermute, die Automobilkonzerne zittern ob dieser Ankündigung, dass ihnen irgendetwas passieren könnte. Hier muss durchgegriffen werden! Die Stickoxidwerte aus den Auspuffen, speziell aus denen der Dieselautos, müssen deutlich reduziert werden.

Nur damit Sie einmal sehen, wer uns allmählich überholt, zitiere ich aus einem Artikel aus der "Süddeutschen Zeitung" vom 5. Juli zum Petersberger Klimadialog: "Indien führt Sondersteuern für SUVs, Dieselmotoren und Luxusautos ein". Das schafft ein Land wie Indien! Dort tut man endlich etwas für die Luftreinhaltung.

Ob wir diesen Weg oder einen anderen gehen müssen, das lasse ich dahingestellt. Aber wir müssen endlich handeln. Dazu gehört es, im Sinne der abgaslosen Mobilität – Zu-Fuß-Gehen und Fahrradfahren – die Initiative zu ergreifen. Wir müssen den ÖPNV stärken. Vor allen Dingen der Ausstoß an Stickoxiden durch Autos muss zurückgehen. Wenn Sie angesichts dieser Herausforderungen von "verwaltungsrechtlichen Reaktionsmöglichkeiten" sprechen, dann wird VW überhaupt nichts machen. Man muss denen mit einer entsprechenden Strafe drohen. Offensichtlich versteht die Automobilindustrie nur diese Sprache. Ich betone: Es muss unser aller Ziel sein, schädliche Stickoxide und andere Abgase so weit wie möglich zu reduzieren.

Wir haben in unseren Antrag bewusst keinen langen Maßnahmenkatalog aufgenommen. Wir erwarten von der Staatsregierung, dass sie dem Gerichtsurteil folgt und nicht in Berufung geht. Die Staatsministerin sollte hier und heute erklären, wann sie die vorgeschriebenen Grenzwerte in München zu erreichen gedenkt. Das sollten Sie tun statt die Verbände zu diffamieren. – Ich bitte um Zustimmung zu unserem Antrag.

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

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächster hat Herr Kollege Roos von der SPD das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Bernhard Roos (SPD): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Christian, du hast viel Richtiges gesagt. Zu Beginn gestatte ich mir, bezogen auf den vorherigen Tagesordnungspunkt, dennoch eine scherzhafte Bemerkung. Der Innen- und Verkehrsminister Herrmann sagte, dass es im Straßenverkehr in Bayern zu viele Blähungen gebe. Allein deren Reduzierung würde dazu führen, dass wir in bayerischen Städten und auf bayerischen Autobahnen bessere Luft hätten. – Aber das ist nicht ganz ernst gemeint.

Ernst gemeint ist der Antrag der GRÜNEN; wir werden ihm zustimmen. Mir und meiner Fraktion passt allerdings die Diktion nicht ganz. Als Adressat wird zwar die Staatsregierung genannt; der Antrag richtet sich aber primär an die Kommunen. Ich stelle die Frage, wo die Verantwortlichkeiten tatsächlich liegen. Liegen Sie nicht eher beim Land und beim Bund?

Wenn wir einen Blick in die Begründung wagen, lesen wir, dass Hauptverursacher der Grenzwertüberschreitungen der Straßenverkehr sei. Was ist mit den Heizungen? Wenn wir es vernünftig anstellen, können wir durch Optimierung der Heizungen über 40 % Energie einsparen. Daher ist der Anteil des Verkehrs logischerweise nicht so hoch, wie es in dem Antrag suggeriert wird. Vielmehr liegen die Heizungen proportional bei den Emissionen vorn.

Zuvor haben wir über einen populistischen Antrag der FREIEN WÄHLER beraten. Vor diesem Hintergrund sage ich: Auch die in dem vorliegenden Antrag erhobene Forderung nach Fahrbeschränkungen ist populistisch. Betroffen wäre nämlich nicht nur der übermütig umherbrausende SUV-Fahrer oder der Ferrari-Fahrer, der die Leopoldstraße oder die Landshuter Allee rauf und runter brettert: betroffen wäre auch die ältere Dame, die auf ihr Fahrzeug angewiesen ist, weil sie zum Arzt in der Innenstadt fahren

muss. Ein solches Fahrverbot wäre unsozial. Das lehnen wir Sozialdemokraten völlig ab.

(Beifall bei der SPD)

Handwerker müssen ihre Dienstleistungen zuverlässig zur Verfügung stellen und müssen täglich in die Zentren. Man kann über den Amazon-Wahn und über Online-Bestellungen binnen 24 Stunden oder noch kürzerer Zeit reden. Aber das Vorgehen der Stadt München ist richtig.

Wir fordern mit unserem Antrag ein Maßnahmenpaket. Wir müssen den öffentlichen Verkehr auf allen Ebenen stärken. Mit Blick auf die Landeshauptstadt München sollten auch und gerade die Außenäste der Straßenbahn erweitert werden. Dies könnte sehr viel Einzelverkehr reduzieren. Bei dieser Frage ist insbesondere die CSU-Fraktion im Münchner Stadtrat gefordert. Wir müssen die Elektromobilität sowohl im öffentlichen Verkehr als auch bei den privaten Flottenanbietern stärker fördern. Wir müssen das 13-Punkte-Sofortprogramm für die Münchner S-Bahn umsetzen. Dort haben wir bisher nur eine Maßnahme realisiert. Im Hinblick auf die Automobilindustrie gebe ich Herrn Dr. Christian Magerl recht. Dort gibt es einen Diesel-Skandal, der Vertrauen erschüttert.

Der letzte Punkt betrifft die Fahrrad-Schnellwege. Das gehört auch dazu. Wir müssen dafür mehr tun. Den Rest der Themen erledigt mein Kollege Florian von Brunn.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächster hat Herr Kollege Ritt von der CSU das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Hans Ritt (CSU): Herr Präsident, werte Kolleginnen und Kollegen! Kurz und bündig: Wir lehnen sowohl den Antrag der GRÜNEN als auch den nachgezogenen Antrag der SPD ab. Das darf ich auch erklären. Die erste aufgeworfene Frage der GRÜNEN läuft bereits ins Leere. Der Freistaat Bayern wurde vom Verwaltungsgericht München am

29.06.2016 dazu verurteilt, den für München geltenden Luftreinhalteplan in der Art zu ändern, dass die Stickstoffdioxid-Grenzwerte schnellstmöglich eingehalten werden. Die Luftreinhaltepläne werden aktuell angepasst. Der Freistaat Bayern behält es sich jedoch vor, das Urteil des Verwaltungsgerichts München zu prüfen und gegebenenfalls Rechtsmittel einzulegen. Unabhängig vom Ergebnis der Prüfung des Urteils werden die Luftreinhaltepläne in Bayern weiterentwickelt, um landesweit die Einhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten.

Die zweite Forderung im Antrag der GRÜNEN, alle weiteren Luftreinhaltepläne zu überprüfen, ist nichtig. In Bayern existieren derzeit 17 solcher Luftreinhaltepläne, 9 wurden bereits fortgeschrieben. Im Jahr 2004 wurde der Luftreinhalteplan der Landeshauptstadt München in Kraft gesetzt. Aufgrund der in den Folgejahren mehrfach aufgetretenen Überschreitungen des PM10-Tagesgrenzwertes für Feinstaub und des NO_x-Jahresgrenzwertes ist im Jahr 2007 eine erste Fortschreibung des Reinhalteplans erfolgt. Am 08.12.2015 wurde nunmehr die sechste Fortschreibung des Luftreinhalteplans verfügt. Ein Verkehrsgutachten wurde in Auftrag gegeben, das weitergehende und wirksame Maßnahmen für München aufzeigen soll. Außerdem sind ein Förderpaket für Elektromobilität sowie weitere Maßnahmen, unter anderem im ÖPNV und in den Kraftwerken auf den Weg gebracht worden. In den anderen bayerischen Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen – Augsburg, Nürnberg, Würzburg, Regensburg und auf der Inntal-Autobahn – wird die Entwicklung der Luftqualität kontinuierlich beobachtet. Deshalb werden derzeit die Luftreinhaltepläne in Augsburg, Nürnberg, Würzburg und Regensburg fortgeschrieben. Ein Landtagsbeschluss hierzu ist obsolet.

Die Zuständigkeit, rechtliche Grundlagen zu schaffen, die die Umsetzung neuer Maßnahmen ermöglichen, liegt nicht beim Freistaat Bayern, sondern beim Bund. Ein Landtagsbeschluss – das ist die dritte Forderung der GRÜNEN – würde somit ebenso verpuffen.

Abschließend ist festzuhalten, dass die Feinstaub-Grenzwerte, über die wir vor zehn Jahren diskutiert haben, seit Jahren in ganz Bayern nicht überschritten werden. Wie in

anderen europäischen Ballungsräumen können auch in bayerischen Städten die NO_x- oder NO_2-Immissionsgrenzwerte an stark belasteten Stellen mit ungünstigen Bedingungen zur Schadstoffverteilung, zum Beispiel in Straßenschluchten, nicht immer eingehalten werden. Dies gilt insbesondere für den NO_2-Jahresgrenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter. Dies ergibt sich deshalb, weil die Anforderungen der EU-Immissionsgesetzgebung nicht zu den EU-Emissionsvorschriften passen. Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionen kommen zu spät, wobei Euro-6-Dieselfahrzeuge wesentlich zur Verbesserung der NO_2-Belastung beitragen werden. Da diese Normen erst seit dem Jahr 2013/2014 für Nutzfahrzeuge verbindlich sind, ist mit einer relevanten Wirkung erst viel später, nämlich voraussichtlich im Jahr 2020, zu rechnen.

Im Vergleich mit den letzten Jahren ist dennoch eine abnehmende Tendenz bei den Überschreitungen der NO_2-Imissionsgrenzwerte erkennbar. Während es im Jahr 2010 noch 192 Überschreitungen des Stundenmittels gab, sind es im bisherigen Jahr 2016 lediglich vier Überschreitungen. Für die restlichen in der 39. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte, zum Beispiel für Schwefeldioxid, Blei, Benzol und Kohlenmonoxid, wurden in den letzten Jahren keine Überschreitungen festgestellt. Dies ist auch in Zukunft nicht zu erwarten.

Wir lehnen den Antrag der GRÜNEN und den nachgezogenen Antrag der SPD ab. Darin geht es vorwiegend um verkehrspolitische Konzepte, die von der Staatsregierung vorangetrieben werden. Ich nenne nur das 13-Punkte-Programm für das Münchner S-Bahn-System, das sich in Bearbeitung befindet. Ich nenne die 2. S-Bahn-Stammstrecke. Dort haben wir gerade erst Baurecht für einen weiteren Abschnitt erhalten. Die Finanzierungsverhandlungen hierzu sind im Gange. – Ich danke Ihnen für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Herr Kollege Ritt, bitte bleiben Sie am Rednerpult. Herr Kollege Stümpfig hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet. – Herr Kollege, Sie haben das Wort.

Martin Stümpfig (GRÜNE): Herr Ritt, wenn Sie Ihre Ausführungen vorher durchgelesen hätten, hätten Sie Ihre Rede vielleicht etwas flüssiger ablesen können.

(Zurufe von der CSU: Unverschämt! Rotzlöffel! – Glocke der Präsidentin)

Im Jahr 2003 habe ich für die Stadt Ansbach einen Luftreinhalteplan erstellt. Wir hatten massive Überschreitungen beim PM10. Das hat sich in der Zwischenzeit etwas gebessert. Die NO_x-Grenzwerte werden auch immer wieder überschritten. Wenn Sie heute sagen, PM10 sei kein Problem mehr, ist das einfach falsch. Nach wie vor haben wir an unseren Luftmessstationen in Bayern große Probleme. Der Hauptverursacher von NO_x-Emissionen ist mit 85 bis 90 % der Verkehr. Herr Roos, die Heizungen der bayerischen Haushalte nehmen nur einen sehr kleinen Teil ein. Das ist nach wie vor das Problem.

Wir haben uns gemeinsam mit dem Landesamt für Umweltschutz immer gewundert, weshalb die gemessenen Werte nicht heruntergehen. An unserer Residenzstraße fahren 35.000 Fahrzeuge am Tag. Im Nachhinein hat sich gezeigt, dass die Diesel-Pkws, die den Grenzwert um das 20- bis 30-fache überschreiten, die hohen Messwerte verursachen. Wir lassen die Kommunen allein. An dieser Stelle muss man etwas tun. Man kann sich nicht hinstellen und sagen: Uns sind die Hände gebunden, das liegt alles in der Verantwortung des Bundes. – Nein, das ist nicht der Fall. Die Staatsregierung kann hier viel tun. Wir schauen bereits seit 10 oder 15 Jahren zu. Sie sagen, dass sich eventuell im Jahre 2020 etwas verbessern werde. Das Problem ist uns schon seit ewig langer Zeit bekannt.Jetzt muss endlich einmal etwas getan werden, damit die Belastung der Menschen, die in den Ballungsräumen an den stark befahrenen Straßen leben, gemindert wird. Diese Menschen leiden unter großen Beeinträchtigungen ihrer Gesundheit. Dort ist die Lage nach wie vor hochgefährlich. Sie haben

hier gesagt, wir könnten nichts machen. Das hat mich sehr aufgeregt, deshalb auch meine einleitenden Worte.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön. – Herr Kollege Ritt, Sie haben das Wort.

Hans Ritt (CSU): Herr Kollege Stümpfig, Sie haben in Teilen recht. Ich sage Ihnen aber auch, was mich irritiert. Beim Feinstaub greifen sehr viele Maßnahmen. Die zweite Stufe der 1. BImSchV ist jetzt in Kraft getreten. Die erste Stufe dieser Verordnung trat bereits zum 1. Januar 2010 in Kraft. Darin geht es um die häuslichen Feuerstätten, die im Laufe der nächsten Jahre getauscht werden müssen. Vor zehn Jahren haben wir uns beim Feinstaub über Staubpartikel der Größe PM10 und kleiner unterhalten. Heute ist dies nicht mehr das große Thema. Die Elektromobilität wird kommen. In den nächsten Jahren wird die Abgasnorm Euro 6 greifen.

Zwei Drittel der NO_x-Emissionen werden von Lkws ausgestoßen, nur ein Drittel dieser Emissionen stammt aus dem Pkw-Verkehr. Das sollte nicht unter den Tisch gekehrt werden. Die Abgasnorm Euro 6 wird in den nächsten Jahren vor allem beim Lkw-Verkehr greifen.

Herr Kollege Stümpfig, eines möchte ich Ihnen mitgeben. Ich fahre seit zehn Jahren ein Erdgas-Auto. Bei der Verbrennung von Erdgas entstehen 95 % weniger NO_x-Emissionen, keine Feinstaubpartikel werden ausgestoßen. Herr Kollege Stümpfig, ich kann mich erinnern, dass wir einmal einen Außentermin im Rahmen einer Petition hatten. Ich kann mich noch gut erinnern, mit welchem Auto Sie damals vorgefahren sind. Sie haben damals einiges an NO_x ausgestoßen. Zeigen Sie nicht immer auf andere, sondern kehren Sie einmal vor der eigenen Türe.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächster hat Herr Kollege Professor Dr. Piazolo von den FREIEN WÄHLERN das Wort. Bitte schön, Herr Kollege.

Prof. Dr. Michael Piazolo (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Sehr geehrter Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Während Sie hier reden, atmen die Menschen an der Landshuter Allee, an der Tegernseer Landstraße und in vielen anderen Teilen dieses Freistaates Bayern viel zu viel Stickstoffdioxid ein, und das schon seit langer, langer Zeit. Herr Stümpfig hat hier völlig recht. In dieser Debatte gab es dazu unterschiedlichste Schuldzuweisungen. Die kommunale Ebene sagt, es ist das Land. Das Land sagt, es ist der Bund. Der Bund sagt wiederum, es sind die Kommunen. Erstaunlich ist, dass Sie auf allen diesen Ebenen Verantwortung tragen. Herr Ritt, im Land haben Sie die Verantwortung. Im Bund sind die CSU und die SPD verantwortlich. In München hat Rot-Grün jahrzehntelang die Verantwortung gehabt. Die GRÜNEN saßen auch jahrelang in der Bundesregierung. Meine sehr verehrten Damen und Herren, geschehen ist jedoch nichts.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Sie werfen sich hier gegenseitig vor, welche Ebene wofür zuständig ist und nichts tut. Das hilft aber den Menschen an der Landshuter Allee, an der Tegernseer Landstraße und in den vielen anderen betroffenen Gebieten nichts. Trotzdem danke ich den GRÜNEN, dass sie dieses Thema aufgebracht haben. Wenn ich mir jedoch den Antrag und die Begründung durchlese, stelle ich fest: Die Hauptverursacher sind die Dieselfahrzeuge. Außerdem ist eine Fahrbeschränkung in diesem Antrag als mögliche Maßnahme enthalten.

Ich stelle mir eine Person vor, die in Deutschland vor einigen Jahren ein Dieselfahrzeug in dem Bewusstsein und in dem Vertrauen gekauft hat, dass dieses Dieselfahrzeug entsprechend den Herstellerangaben einigermaßen umweltschonend ist. Nach einer Weile bekommt diese Person mitgeteilt: Nein, das stimmt gar nicht. Als nächstes

erhält diese Person die Mitteilung, dass der Bundesverkehrsminister nichts dagegen tut. Dann wiederum wird dieser Person mitgeteilt, dass die amerikanischen Kunden von VW eine Entschädigung erhalten, die deutschen Kunden aber nicht. Das ist eine Unverschämtheit. Und dann bekommt diese Person mit, dass die Bundesregierung bei diesem Thema ebenfalls nicht agiert.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Sie können sich vorstellen, welche Politikverdrossenheit erzeugt wird, wenn dieser Person jetzt noch mitgeteilt wird, dass sie mit ihrem Fahrzeug auch nicht mehr nach München in die Innenstadt fahren soll. Dieser Antrag würde zu Politikverdrossenheit führen, wenn er so durchginge.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Ich möchte ein paar Vorschläge vorlegen, was in München getan werden könnte, unabhängig von eventuellen Verboten. Zunächst einmal könnten die Möglichkeiten der öffentlichen Hand ausgeschöpft werden. Wo sind denn in München die Stadtbusse, die elektrisch betrieben werden? – Die hätte man schon vor Jahren einführen können.

(Florian von Brunn (SPD): Der Anteil dieser Busse am Gesamtverkehrsaufkommen liegt bei 0,8 %.)

– Herr Kollege von Brunn, trotzdem müssen wir irgendwann einmal anfangen. – Die Umrüstung auf abgasarme Systeme erfolgt extrem langsam.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Wie sieht es mit den Tunnel-Projekten an der Landshuter Allee und an der Tegernseer Landstraße aus? – Nichts passiert. Das einzige, was passiert ist: An der Landshuter Allee wurden Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt. Fahren Sie dort einmal. Dort gibt es Radarkontrollen. Alle bremsen ab. Am Ende drücken sie wieder aufs Gas. Das

kostet mehr Energie und führt zu einem größeren Ausstoß als die bisherige Tempo-60-Begrenzung.

Zum Heizkraftwerk München-Nord gibt es bereits Initiativen.

(Florian von Brunn (SPD): Das ist genauso hanebüchen!)

– Da ist nichts hanebüchen. Es geht um die Feinstaubbelastung, Herr von Brunn. Wir müssen die Verkehrsführung überdenken. Wir brauchen grüne Wellen. Das Problem ist, in München wurde seit Jahren eine verkehrs- und autofeindliche Politik betrieben. Diese Politik hat nicht dazu geführt, dass weniger Autos kommen, sondern dass die Autos, die gekommen sind, stehen, und dabei ebenfalls Energie verbrauchen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Beim Thema "Solaranlagen auf öffentlichen Gebäuden" passiert ebenfalls zu wenig. Wir müssen die lokale Infrastruktur stärken, damit die Leute nicht so viel fahren müssen. Nicht zuletzt müssen wir eine Politik betreiben, die den ländlichen Raum stärkt, damit die Leute im ländlichen Raum wohnen und arbeiten können und nicht ständig in die Stadt fahren müssen. Dies wäre ebenfalls wichtig.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Wir hätten also viele, viele Möglichkeiten, wie wir auf kommunaler Ebene, auf Landesebene und auf Bundesebene agieren könnten. Die Verantwortung hin- und herzuschieben, das nützt den Menschen am allerwenigsten. Insofern: Agieren und nicht mit dem Finger auf alle anderen zeigen! Wir müssen erst einmal überlegen, was wir, auch in der Stadt, in den letzten Jahren hätten tun können, um die Belastung herunterzubringen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächster hat Herr Kollege von Brunn von der SPD das Wort. Bitte schön.

Florian von Brunn (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geschätzter Herr Kollege Piazolo, Sie sind sonst sehr geschätzt, aber in diesem Fall müssen wir einmal über die Abregelung Ihres Ausstoßes an heißer Luft reden. Das Problem ist doch ganz klar: Wir haben zu viel motorisierten Verkehr und zu viele Abgase von schmutzigen Dieselfahrzeugen. Wir haben zu wenig öffentlichen Verkehr und zu wenige klimafreundliche Alternativen, allerdings nicht in München, sondern im Freistaat. Dafür tragen die Staatsregierung hier im Freistaat und der CSU-Verkehrsminister in der Bundesregierung die Verantwortung.

Aus dieser Problemanalyse ergeben sich auch die Lösungen: Wir müssen den öffentlichen klima- und umweltfreundlichen Verkehr ausbauen.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Die besten Möglichkeiten dazu sind die E-Mobilität und der Umweltverbund. Das wurde heute schon angesprochen. Hier ist die Staatsregierung gefragt. Wir brauchen eine zweite S-Bahn-Stammstrecke und eine schnelle Umsetzung des 13-Punkte-Sofortprogramms für den Bahnknoten München, das man besser 13-Punkte-Dauerthema nennen sollte. Gibt es schon Überlegungen zum Ausbau der S-Bahn-Tangenten?

Ich kann es nicht mehr hören, wenn die Staatsregierung und der Bundesverkehrsminister die Verantwortung immer der Bahn zuschieben. Die Bahn ist ein Unternehmen, das sich vollständig in Staatsbesitz befindet. Die politische Verantwortung liegt bei Innenminister Herrmann und Verkehrsminister Dobrindt. Sorgen Sie gefälligst dafür, dass hier endlich etwas weitergeht.

Wir müssen die E-Mobilität fördern. Dafür gibt es in München gute Beispiele. Wir müssen außerdem den Radverkehr fördern und die Voraussetzungen und die Alternativen dafür schaffen, dass die Leute eine umweltfreundliche Mobilität wählen können. Dazu gehört auch der Ausbau der Tram, den die Parteifreunde der CSU in München und der Finanzminister blockieren, Stichwort "Tram durch den Englischen Garten". Geben Sie

endlich Ihre Blockadehaltung auf, damit wir den öffentlichen Verkehr in München und Umgebung ausbauen können.

(Beifall bei der SPD)

Herr Kollege Roos hat schon gesagt, dass auch untaugliche Vorschläge vorgelegt wurden. Dazu gehört die City-Maut. Die Einführung einer alternativlosen City-Maut ist völliger Unsinn. Eine City-Maut wäre unsozial, da sie eine ältere Dame, die einen Arzttermin in der Stadt wahrnehmen muss, genauso treffen würde wie den SUV-Fahrer.

Wir setzen auf Anwohnerparkbereiche und erreichen dadurch eine deutliche Reduzierung des Verkehrs auf wesentlich gerechtere Art und Weise.

Kollege Piazolo, zum Anteil von 0,8 % der Busse am städtischen Verkehr: Ein Bus, der die Euro-6-Norm erfüllt, hat den gleichen NO_x-Ausstoß wie ein Diesel-Pkw. Wenn Sie in diesen Bus eine Person mehr hineinsetzen, haben Sie schon einen Effizienzgewinn von 100 %. Vielleicht sollte man sich einfach einmal mit den grundlegenden Fakten vertraut machen, bevor man über solche Dinge redet. Also: Ausbau der Alternativen und Autoverkehr reduzieren. Wir sind gespannt, welche Vorschläge von der Staatsregierung angesichts des Urteils kommen, um das Problem in den Griff zu bekommen.

(Beifall bei der SPD)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Herr Kollege. – Als Nächste hat Frau Staatsministerin Scharf das Wort. Bitte schön, Frau Staatsministerin.

Staatsministerin Ulrike Scharf (Umweltministerium): Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Leider hat die Fraktion der GRÜNEN bei der Formulierung dieses Antrags alles dafür getan, dass man ihm nicht zustimmen kann. Ich möchte die Forderungen im Einzelnen darstellen. Die erste Forderung zielt auf die Änderung des Luftreinhalteplans in München. Diese Forderung müssen Sie nicht stellen, das ist längst erledigt, weil es verpflichtend so gefordert wird. Die Forderung ist auch obsolet, weil

der Freistaat Bayern kontinuierlich daran arbeitet, den Luftreinhalteplan fortzuschreiben und somit auch die Qualität der Luft zu verbessern.

Die zweite Forderung in diesem Antrag bezieht sich auf die Fortschreibung der Luftreinhaltepläne in allen anderen Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen. Auch diese Forderung ist obsolet, weil dies bereits der Fall ist. Wir schreiben die Luftreinhaltepläne in Augsburg, Nürnberg, Regensburg und in Würzburg fort.

Die dritte Forderung bezieht sich auf neue rechtliche Möglichkeiten bei Grenzwertüberschreitungen. Auch zu dieser Forderung kann ich nur sagen: Sie ist obsolet, weil es sich um eine Bundesangelegenheit handelt. Was wollen Sie mit einem Dringlichkeitsantrag beschließen, wenn wir dafür gar nicht zuständig sind?

Trotzdem ist es gut und richtig, über die Luftreinhaltung zu reden. Ich bin mir sicher, dass wir ein fraktionsübergreifendes Ziel haben, nämlich saubere Luft und gesunde Bürgerinnen und Bürger. Wir haben in den letzten Jahren gemeinsam mit den Städten und Bezirksregierungen viel erreicht, und zwar trotz Wirtschaftswachstum und trotz Zuzug in den Ballungsräumen. Ich nenne das Verkehrsmanagementsystem und die Umweltzonen als Beispiele erfolgreicher Maßnahmen.

Wir haben es geschafft, die Schadstoffe Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol und Blei unter die Grenzwerte zu drücken. Auch beim Feinstaub konnten wir eine entscheidende Reduzierung erreichen. Wir halten seit Jahren überall im Land die Feinstaubgrenzwerte ein. Das gilt auch in München und dort an der Landshuter Allee und am Stachus. Vollkommen richtig ist natürlich: Die Stickoxide sind ein Problem. Sie finden dieses Problem übrigens überall in Deutschland und in Europa. Das ist kein Trost; denn die Grenzwerte einzuhalten ist ein Muss, und wir müssen alles tun, um diese Grenzwerte möglichst schnell und möglichst dauerhaft einzuhalten, das heißt, was möglich, sinnvoll und vor allen Dingen fortschrittlich ist. Für mich gilt: Ich will aus den Erfolgen der vergangenen Jahre lernen. Wir haben den Feinstaub unter Kontrolle gebracht, weil der Partikelausstoß bei den Dieselfahrzeugen immer geringer geworden

ist. Darauf müssen wir aufbauen. Unser Ehrgeiz muss sein, den Kraftstoffverbrauch und vor allen Dingen die Schadstoffemissionen durch neue Technologien immer weiter zu senken.

Mit der grünen Verbotskeule auf die Fahrer von Dieselfahrzeugen loszugehen, bringt Ihnen vielleicht kurzfristig eine Schlagzeile; sie fördern damit aber ökologisch und auch ökonomisch die pure Unvernunft. Ich meine, dass der Weg zu einer verbrauchsarmen und sauberen Dieseltechnologie als Beitrag zum Klimaschutz führen muss. Deshalb habe ich auch schon bei der Sonder-Umweltministerkonferenz in Berlin ganz klar Nein zu dieser gesinnungspolitischen Verunsicherung der Bevölkerung, aber auch der der Wirtschaft gesagt und ein klares Ja zu einer klimaschonenden, modernen Dieseltechnologie.

Wir müssen die Lebenswirklichkeit der Menschen abbilden und besser werden. Das eine ist ohne das andere einfach nicht möglich. Die ehrgeizigsten Ziele sind aus meiner Sicht für die Katz, wenn sie über die Köpfe der Menschen hinweggehen. Deswegen lautet mein Weg: Erstens. Wir messen. Unser Landesamt für Umwelt betreibt in Bayern derzeit 50 Messstationen. Damit spüren wir die wirklich kritischen Stellen in Bayern auf und machen sie präzise aus.

Zweitens. Wir beteiligen die Verantwortlichen und setzen uns im Fall München unabhängig von den Gerichtsurteilen mit den Vertretern der Regierung von Oberbayern und der Stadt, aber auch mit Vertretern der betroffenen Ressorts der Staatsregierung zusammen und besprechen alle Möglichkeiten.

Drittens. Wir verbessern und entwickeln die Maßnahmen weiter. Wir schreiben die Luftreinhaltepläne in München und in Bayern fort. Wir fordern und fördern jeden technologischen Fortschritt, der sich direkt am Auspuffrohr bemerkbar macht.

Das heißt: messen, beteiligen, besser werden. Das ist unser Dreiklang für eine bessere Luft. Auf diesem Weg bestätigt uns auch der Trend beim Stickoxid-Ausstoß. Wir hatten bei den Grenzwertüberschreitungen eine rückläufige Tendenz. Bis zur Hälfte

des Jahres gab es genau vier Überschreitungen, während es im Jahr 2010 192 Überschreitungen gab.

Setzen wir also im Sinne des Dreiklangs heute nicht das Signal eines Verbotsstaates, sondern setzen wir ein Signal des gemeinsamen und fraktionsübergreifenden Ehrgeizes, eine bessere Luft für gesunde Menschen in Bayern zu bekommen.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Frau Staatsministerin, bleiben Sie bitte am Rednerpult. – Herr Kollege Magerl hat sich zu einer Zwischenbemerkung gemeldet.

Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Frau Staatsministerin, ich frage mich schon, wenn Sie sagen, es sei alles fortgeschrieben und alles bestens, warum Sie dann vor wenigen Tagen das Urteil des Verwaltungsgerichts München eingefahren haben. Wenn alles in Ordnung wäre, hätte es das Urteil nicht gegeben. Es ist klar festgestellt worden, dass Sie den Grenzwert in München um den Faktor 2 überschreiten, also nicht um 2 oder 3 %, sondern um den Faktor 2, was wirklich nennenswert ist. Insofern sind Sie meilenweit vom Ziel entfernt. Ich fordere Sie vor dem Hintergrund des Urteils und Ihrer blumigen Ausführungen auf: Werden Sie doch einmal ein bisschen konkret und erklären Sie dem Hohen Haus und insbesondere den Anwohnerinnen und Anwohnern der betroffenen Straßen, die tagtäglich dieses Gas einatmen müssen, bis zu welchem Datum und mit welchen Maßnahmen Sie die Einhaltung des Grenzwertes von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter erreichen wollen. Machen Sie doch heute eine konkrete Aussage. Nachdem Sie angeblich schon alle Luftreinhaltepläne fortgeschrieben haben und unseren Antrag für obsolet halten, können Sie das sicherlich tun.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön. – Frau Staatsministerin, Sie haben das Wort.

Staatsministerin Ulrike Scharf (Umweltministerium): Herr Kollege, ich habe Ihnen deutlich gesagt, dass in den Städten die Luftreinhaltepläne fortgeschrieben werden. Der letzte wurde in München fortgeschrieben, und zwar im Dezember des letzten Jahres. In diesem Fortschreibungsplan ist auch eine Maßnahme enthalten, nämlich ein konkretes Gutachten, das von unserem Landesamt für Umwelt zu erstellen ist, um dann gemeinsam mit Verkehrsexperten und vor allem mit Vertretern der Stadt und der Regierung von Oberbayern zu überlegen, wie die Umsetzungsmaßnahmen entwickelt und auf den Weg gebracht werden können.

(Beifall bei der CSU)

Erster Vizepräsident Reinhold Bocklet: Danke schön, Frau Staatsministerin. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/12334 – das ist der Antrag der Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen! – Das sind die Fraktionen der CSU und der FREIEN WÄHLER. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/12351 – das ist der Antrag der SPD-Fraktion – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Fraktion der SPD. Gegenstimmen! – Das sind die Fraktionen der CSU und der FREIEN WÄHLER. Stimmenthaltungen? – Das ist die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Damit ist auch dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.