

Stand: 06.06.2026 20:27:40

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/13352

"Voraussetzungen für die Einführung von emissionsfreien PKW"

---

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/13352 vom 13.10.2016
2. Beschluss des Plenums 17/13409 vom 13.10.2016
3. Plenarprotokoll Nr. 83 vom 13.10.2016



## Dringlichkeitsantrag

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

### Voraussetzungen für die Einführung von emissionsfreien PKW

Der Landtag wolle beschließen:

1. Der Landtag begrüßt grundsätzlich die Mitteilung der Kommission für eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität (COM(2016) 501 final).
2. Der Landtag unterstützt das Ziel, bis zum Jahr 2050 eine nahezu emissionsfreie Mobilität innerhalb der EU zu erreichen.
3. Die Staatsregierung wird deshalb aufgefordert, den Beschluss des Bundesrats vom 23. September 2016 (BR Drs. 387/16) bei der Umsetzung aktiv mit folgenden Zielen zu begleiten:
  - Europaweit angenäherte Steuern und zweckgebundene Abgaben auf Fahrzeuge und Kraftstoffe sind geeignet, den Wandel zu einer emissionsfreien Mobilität zu befördern.
  - Mit ihnen kann europaweit abgestimmte Investitionssicherheit hergestellt werden, damit Arbeitsplätze und Märkte der Zukunft entstehen können und nationale Industriepolitiken einen verlässlichen Rahmen haben.
  - Hier gilt es, die bisherigen Steuer- und Abgabenpraktiken der Mitgliedstaaten auf ihre Wirksamkeit hinsichtlich der Förderung emissionsfreier Mobilität auszuwerten und Vorschläge zum diesbezüglichen effizienten Einsatz von Abgaben und steuerrechtlichen Instrumenten zu unterbreiten, damit Möglichkeiten und Voraussetzungen geschaffen werden, um ab dem Jahr 2030 unionsweit nur noch emissionsfreie PKW zulassen zu können.Das zeitliche Szenario soll innovative Entwicklungen beschleunigen.
4. Die Staatsregierung wird außerdem aufgefordert, umgehend vor allem folgende, schnell wirksame Maßnahmen zu ergreifen:

- Durch die Einplanung ausreichender finanzieller Mittel muss der öffentliche Verkehr umfassender und schneller ausgebaut werden und damit Projekte zur Förderung und Mitförderung des Ausbaus von S-Bahnen, S-Bahnähnlichen 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.
- Die Staatsregierung muss auf den Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Alexander Dobrindt, einwirken, die Abgasmessung zügig an realistische Bedingungen anzupassen und die Autoindustrie zu veranlassen, verpflichtende Grenzwerte so schnell wie möglich einzuhalten.
- Durch einen massiven Alternativausbau und entsprechende Anreizsysteme sollen insgesamt verhaltensändernde Maßnahmen zur Reduzierung des Individualverkehrs gefördert werden.

### Begründung:

Um das Ziel, bis zum Jahr 2050 eine nahezu emissionsfreie Mobilität innerhalb der EU zu erreichen, sind starke Anstrengungen aller Akteure erforderlich, um auf eine emissionsfreie Mobilität bis zur Mitte des Jahrhunderts hinzuwirken, damit der Wohlstand und das Wohlergehen der Bürgerinnen und Bürger innerhalb der EU und in Bayern nicht gefährdet werden.

Mit dem Gebot von emissionsfreien PKW ist durch europaweit angenäherte Steuern und zweckgebundene Abgaben auf Fahrzeuge und Kraftstoffe die Förderung des Wandels zu einer emissionsfreien Mobilität zu unterstützen.

Für eine gute Luftqualität in ganz Bayern müssen jetzt 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 zögerliche Handeln der Staatsregierung in den letzten Jahren beim Ausbau und der Finanzierung des ÖPNV muss sich umkehren und der Fokus auf zukunftsfähige Verkehrskonzepte, nicht den individuel-

len Straßenverkehr, gesetzt werden. Der Verkehr der Zukunft ist öffentlich und braucht integrierte Verkehrsträgerangebote.

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.



## **Beschluss**

### **des Bayerischen Landtags**

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

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

Drs. 17/13352

### **Voraussetzungen für die Einführung von emissionsfreien PKW**

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

**Reinhold Bocklet**

I. Vizepräsident

## Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Dritter Vizepräsident Peter Meyer

Abg. Markus Blume

Abg. Harry Scheuenstuhl

Abg. Bernhard Roos

Abg. Markus Ganserer

Abg. Johann Häusler

Abg. Dr. Harald Schwartz

Staatsminister Joachim Herrmann

Abg. Dr. Christian Magerl

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Zur gemeinsamen Beratung rufe ich auf:

**Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber u. a. und Fraktion (CSU)**

**Kein Verbot von Verbrennungsmotoren (Drs. 17/13310)**

und

**Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Florian von Brunn u. a. und Fraktion (SPD)**

**Voraussetzungen für die Einführung von emissionsfreien Pkw (Drs. 17/13352)**

und

**Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

**Abgasfreien Fahrzeugen den Weg in die Zukunft ebnen - Klimaschäden vermeiden, Pariser Abkommen mit Leben füllen (Drs. 17/13353)**

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Erster Redner ist der Kollege Blume für die CSU, bitte sehr.

**Markus Blume (CSU):** Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir haben in den letzten Wochen von verschiedenen Seiten einen unglaublichen Angriff auf den Automobilstandort Deutschland erlebt. Am 23. September dieses Jahres hat der Bundesrat über eine Stellungnahme zu einer EU-Mitteilung über eine Strategie hin zur emissionsarmen Mobilität beraten. In diesem Zusammenhang hat der Bundesrat das Ziel formuliert, dass spätestens ab dem Jahr 2030 unionsweit nur noch emissionsfreie Pkw zugelassen werden. – Meine Damen und Herren, das bedeutet nichts anderes, als dass wir spätestens ab dem Jahr 2030 ein Verbot von Verbrennungsmotoren haben werden.

Wenige Tage später erklärte das Umweltministerium in einem anderen Zusammenhang, dass es an seinen Plänen für weitreichende Einfahrverbote in die Innenstädte

und an der Einführung der blauen Plakette festhalten wird. Dies ereignete sich parallel zur Verkehrsministerkonferenz, die eigentlich beschlossen hat, dass die Pläne für neue Schadstoffgruppen und auch für eine neue Plakette noch nicht entscheidungsreif sind.

Meine Damen und Herren, das Verbot von Verbrennungsmotoren ab 2030 und Einfahrverbote für Millionen von Fahrzeugen in die Städte sind ein echter Angriff, und zwar nicht nur auf den Verbrennungsmotor, sondern auf die Arbeitsplätze in unserer absoluten Leitindustrie, auf den Wirtschaftsstandort und auf unseren künftigen Wohlstand. Mit uns als CSU-Fraktion ist beides nicht zu machen.

(Beifall bei der CSU)

Das Signal und die Botschaft, die von diesen Plänen und Beschlüssen ausgehen, sind verheerend. In diesen Zeiten ist es wichtig, politische Verlässlichkeit auszustrahlen. In diesen Zeiten ist es wichtig, Sicherheit auszustrahlen und nicht zusätzlich Unsicherheit zu schüren.

Ich frage gerade Sie von der Opposition: Was ist das für ein Signal, das Sie an die Automobilindustrie senden? Die Automobilindustrie hat in diesen Zeiten mit großen Problemen zu kämpfen. Was ist das für ein Signal an die Automobilindustrie als einem weltweiten Aushängeschild für Bayern? Ich frage Sie von der SPD: Was ist das für ein Signal an die rund halbe Million Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer im Freistaat? Diese werden durch immer neue Vorschläge zur Gängelung der Automobilindustrie verunsichert. Beides ist hochgradig gefährlich. Dieses Signal ist standortgefährdend und damit auch zukunftsgefährdend. Ein Viertel aller Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie befinden sich im Freistaat Bayern. Innerhalb Deutschlands ist Bayern *der* Automobilstandort. Die bayerische Automobilindustrie hat alle Hände voll zu tun. Sie muss in die Zukunft investieren, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Flottenverbrauch senken und die Themen Automatisiertes Fahren und Vernetzte Mobilität bewältigen. All das macht Investitionen in Milliardenhöhe notwendig. Aber woher sollen diese Milliar-

den kommen, wenn Sie die Axt an das Geschäftsmodell der Automobilindustrie legen, und zwar nicht erst morgen, sondern schon heute?

Darüber hinaus ist es sowohl für den Handwerksbetrieb als auch für den Pendler wirtschaftsfeindlich, wenn Sie fahrlässig von einem Einfahrverbot in die Innenstädte reden. Ich kann es nicht anders als "wirtschaftsfeindlich" bezeichnen.

(Beifall bei der CSU)

In Richtung der Sozialdemokraten sage ich auch, dass es hochgradig unsozial ist. Es ist unsozial, weil es nicht nur eine bestimmte Wählerklientel, vielleicht gerade von den GRÜNEN, trifft. Es trifft nicht nur Bürger, die neben ihrem Porsche Cayenne noch den ökologisch korrekten Zweitwagen stehen haben, den sie vielleicht sogar jährlich erneuern können. Nein! Es trifft die Menschen, die sich nicht jedes Jahr ein neues Auto kaufen können. Es trifft auch die Menschen, die vielleicht ein Auto zehn Jahre lang fahren müssen, weil sie nicht die finanziellen Möglichkeiten haben, um jedes Jahr in ein neues Auto zu investieren. Deswegen ist es unsozial, was Sie hier vorhaben.

(Beifall bei der CSU)

Meine Damen und Herren, es ist schließlich auch unehrlich. Es ist unehrlich, weil Sie so tun, als ob emissionsfreie Mobilität unter dem Strich auch tatsächlich emissionsfrei wäre. Liebe Freunde vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, Sie sagen uns doch in jeder Sitzung, in der es um Energie geht, dass der Strom nicht aus der Steckdose kommt. Aber wenn es plötzlich um E-Fahrzeuge geht, dann tun Sie so, als würde es ausreichen, Strom zu tanken, und damit sei alles gut. Ich sage Ihnen, das ist unehrlich. Schauen wir uns den Strommix in Deutschland in den Jahren 2020 oder 2025 einmal an. Schauen Sie sich nur an, was in Nordrhein-Westfalen passiert. Dort fahren Sie dann in Ihrem E-Fahrzeug an den stinkenden Kohlekraftwerken vorbei, die CO<sub>2</sub> und sonstigen Dreck in die Luft blasen. Aber Sie sitzen dann mit ruhigem Gewissen in Ihrem E-Fahrzeug. Meine Damen und Herren, das ist unehrlich.

(Beifall bei der CSU)

Vor dem Hintergrund der Debatte im Landtag hätten wir uns erhofft und gewünscht, dass wir wegen der Gesamtverantwortung für den Wirtschaftsstandort Bayern fraktionsübergreifend wenigstens im Ansatz zu einem Bekenntnis zum Automobilland Bayern finden können. Wir, die CSU, haben das in unserem Antrag formuliert. Aber in den Anträgen vom BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und von der SPD ist in keinem Wort ein Bekenntnis zu den Arbeitsplätzen zu finden.

(Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Zum Klimaschutz!)

Mit keiner Silbe werden die Wertschöpfung und die Zukunftsfähigkeit unserer Leitindustrie erwähnt. Das zeigt, wie wenig regierungsfähig Sie in diesem Land sind.

(Beifall bei der CSU – Harry Scheuenstuhl (SPD): Sie sind doch rückständig!)

Bei den GRÜNEN überrascht das nicht wirklich. Im Grunde machen Sie Ihrem Namen als Verbotspartei einmal mehr alle Ehre. Aber ich sage Ihnen, was langfristig passieren wird, wenn Ihre grünen Phantasien, die Sie in Ihrem Dringlichkeitsantrag dokumentieren, umgesetzt werden: Dann werden die Bürger im Jahr 2030 nicht mit dem E-Auto zur Arbeit fahren, sondern mit dem Fahrrad zum Arbeitsamt. Das ist die Zukunft, die Sie in diesem Land wollen.

(Lachen des Abgeordneten Harry Scheuenstuhl (SPD))

– Ich weiß nicht, wie man da lachen kann. Ich glaube, dass es tatsächlich ernst ist. – Vielleicht sollten sich die GRÜNEN mit dem einzigen Ministerpräsidenten ihrer Partei auseinandersetzen: er hat nämlich durch die Staatskanzlei in Baden-Württemberg ausrichten lassen, dass eine vorgegebene Frist zum vollständigen Umstieg auf Elektrofahrzeuge nicht als zielführend angesehen werde. Kretschmann sagte persönlich, dass die Landesregierung nichts von konkreten Terminen halte; die Regierung könne nämlich keinen Crash der Automobilindustrie provozieren. – Meine Damen und Her-

ren, da hat er recht. Das liegt daran, dass er in Baden-Württemberg mit der Realität konfrontiert ist und nicht wie Sie hier im Wolkenkuckucksheim wohnt.

(Beifall bei der CSU)

An die SPD habe ich einen stillen Wunsch: Bekennen Sie sich wenigstens einmal – Herr Roos, im Ausschuss tun Sie das ja hin und wieder – zum Standort Bayern und zum Standort Deutschland als Wirtschaftsstandorte.

Oftmals müssen wir uns mit Anträgen von Ihnen auseinandersetzen, bei denen das Papier von Ihren Krokodilstränen schon ganz durchweicht ist und in denen Sie die Staatsregierung auffordern, bestimmte Arbeitsplätze zu schützen, und das alles wegen Entwicklungen, für die Sie in der Vergangenheit vielleicht sogar noch Verantwortung getragen haben, für die Sie eingetreten sind oder die Sie herbeigeführt haben.

Deswegen sage ich Ihnen an dieser Stelle: Seien Sie ehrlich! Es würde nicht schaden, in einem Ihrer Anträge ein positives Bekenntnis zum Wirtschaftsstandort Bayern abzugeben. Selbst die SPD-geführten Länder, die im Bundesrat zugestimmt haben, haben innerhalb weniger Tage dazugelernt. Die Hamburger Senatskanzlei hält in dieser Sache nichts von einem Verbot. Niedersachsens Ministerpräsident Weil hat nach der Sitzung zu Protokoll gegeben: Ein Verbot der Zulassung von Fahrzeugen mit herkömmlichen Antrieben ist nicht geplant.

Liebe Sozialdemokraten, Sie waren einmal eine stolze Arbeiterpartei. Es wäre gut, wenn Sie sich schon heute überlegten, wie Sie morgen den Gewerkschaften und Betriebsräten in diesen Unternehmen erklären, für welchen Mist Sie im Bayerischen Landtag gestimmt haben.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von der CSU: Jawohl!)

Umverteilung funktioniert nur, solange es etwas zu verteilen gibt. Deswegen sollten wir uns dringend auf den Weg machen und in die Zukunft investieren. Das ist der baye-

rische Weg. Ich möchte Sie an dieser Stelle nicht über Gebühr strapazieren. Wir werden das im Rahmen des Haushalts noch miteinander diskutieren. Was der Freistaat Bayern zusammen mit der Bundesregierung in den letzten Jahren auf den Weg gebracht hat, ist der bayerische Weg in die Zukunft. Wir gestalten den Wandel, aber nicht gegen die Wirtschaft, sondern mit der Wirtschaft. Wir verbessern die Lebensqualität. Die Luftreinhaltung ist ohne Frage ein wichtiges Ziel. Das darf aber nicht durch Verbote, sondern muss durch Anreize im Rahmen eines wirksamen Gesamtpakets geschehen.

Meine Damen und Herren, Bayern steht für ein Automobilland. Wir stehen für das Automobilland Bayern. Wir stehen für automobilen Fortschritt. Wir stehen nicht für Verbote von Automobilen.

(Beifall bei der CSU)

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Kollege Scheuenstuhl hat eine Zwischenbemerkung angemeldet. Bitte schön.

**Harry Scheuenstuhl (SPD):** (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Blume, ich frage mich, wo Sie im Dezember waren. Sie geben Ihre eigene Ministerin, wenn sie es ernst gemeint hat, heute klimapolitisch auf und fallen ihr in den Rücken. Ihre Ministerin hat an der Stelle, wo Sie jetzt stehen, erklärt, dass die Temperatur durch den Klimawandel um über vier Grad Celsius steigen werde. Sie hat die ganze Palette des Klimawandels dargelegt. Mittlerweile schaue ich immer nach, was alles passieren wird, wenn man nichts tut. Ich lese dazu die Rede von Ministerin Scharf. Das rate ich auch Ihnen. Tun Sie endlich etwas! Bemühen Sie sich, den Umweltschutz aufzunehmen! Sie und wir haben in der Bundesregierung gesagt, dass wir Paris ernst nehmen. Wir wollen bis zum Jahr 2050 zwischen 80 und 90 % der CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen. Wie wollen Sie das im Hinblick auf den Verkehr und den Hausbrand umsetzen?

(Widerspruch bei der CSU – Glocke der Präsidentin)

Sie weinen Krokodilstränen. Sagen Sie doch die Wahrheit: Sie werden im Jahr 2050 im Hinblick auf die CO<sub>2</sub>-Emissionen immer noch bei einer Einsparung von vielleicht 25 oder 30 % liegen. Das müssen Sie sagen. Sie müssen nachdenken; rechnen können Sie. Sie bezeichnen sich als Industriepolitiker. Die Automobilindustrie will Sicherheit. Die Automobilindustrie will wissen, wie es mit der Elektromobilität weitergeht.

Das ist eine ganz einfache Rechnung. Wenn Sie im Jahr 2030 das letzte Fahrzeug mit Verbrennungsmotor zulassen und alle alten Fahrzeuge weiterfahren, wird es erst im Jahre 2050 keine Verbrennungsmotoren mehr geben. Sie haben gesagt, ab dem Jahr 2030 gebe es keine Verbrennungsmotoren mehr. Das bedeutet, dass die alten Fahrzeuge weiterlaufen. Außerdem besteht immer noch das Problem des Hausbrands. Die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus der Landwirtschaft wurden bereits genannt. Denken Sie darüber nicht nach? Das ist Industriepolitik. Sie fallen unserer Bundesregierung in den Rücken, weil Sie die Klimaziele von Paris mit Füßen treten. Wenn Sie das nicht wollen, sagen Sie es hier.

(Beifall bei der SPD)

**Markus Blume (CSU):** Herr Kollege Scheuenstuhl, ich versuche, Ihnen ruhiger zu antworten, als Sie mir die Frage gestellt haben. Das ist ein großes Thema. Die Automobilindustrie und insbesondere unsere bayerischen Automobilhersteller begreifen es nicht als Kür, sondern als Teil verantwortungsvoller Unternehmensführung als Pflicht, den Umstieg auf Elektromobilität rechtzeitig zu gestalten.

(Florian von Brunn (SPD): Stichwort Abgasskandal!)

Wir müssen aber zur Kenntnis nehmen, dass wir hier über sehr lange Entwicklungszyklen reden.

(Harry Scheuenstuhl (SPD): Richtig!)

Es gibt gewaltige Vorinvestitionen in bestimmte Verfahren. In den vorgelagerten und nachgelagerten Bereichen des Mittelstands, von der Zulieferindustrie bis zum Hand-

werksbetrieb, sind Kompetenzen vorhanden, die zur alten Welt mit Verbrennungsmotortechnologie und nur in sehr geringem Maße zur neuen Welt passen.

(Harry Scheuenstuhl (SPD): Das braucht Zeit!)

Wir haben zwei Möglichkeiten. Wir können versuchen, das Land zu deindustrialisieren und die Umstiegsperiode so kurz zu gestalten, dass der Anpassungsdruck für die Automobilindustrie nicht zu bewältigen ist. Das ist eine andere Frage als beim Katalysator, sondern da geht es um das Gesamtmobil. Wir können den Prozess auch klug gestalten, indem wir Ökonomie und Ökologie zusammenbringen.

(Zuruf des Abgeordneten Harry Scheuenstuhl (SPD) – Florian von Brunn (SPD):  
Keine Ahnung von Klimaschutz!)

Herr Scheuenstuhl, Sie wollen eine Abwrackprämie für unsere Industrie. Diese Abwrackprämie wird es mit uns nicht geben; denn wir wollen den Weg mit der Industrie und nicht gegen die Industrie gehen. Das werden wir auch schaffen.

(Beifall bei der CSU – Harry Scheuenstuhl (SPD): Sagen Sie doch etwas dazu!)

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Herr Kollege Scheuenstuhl, Ihre Zwischenbemerkung und die Antwort darauf sind beendet. Vielen Dank, Herr Kollege Blume. – Jetzt hat Herr Kollege Roos das Wort. Bitte schön.

**Bernhard Roos (SPD):** (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Diskussionen im Haus erwecken den Eindruck, dass Sie ein Entweder-oder postulieren wollen. Darum geht es nicht. Lieber Kollege Markus Blume, wir sind beide Industriepolitiker. Du hast darauf hingewiesen, dass es viele Unternehmen gibt, um die wir uns kümmern müssen. Wir beide wollen sowohl den bisherigen Bestand erhalten als auch die Zukunftsfähigkeit der bayerischen Industrie gestalten. Das ist kein Entweder-oder. Wenn wir die Beschlüsse von Paris umsetzen wollen, können wir nicht ausschließlich das eine oder das andere machen. Wir müssen die Mobili-

tätsindustrie und damit die Mobilität unserer Bürgerinnen und Bürger in die kommenden Jahrzehnte tragen.

(Beifall bei der SPD)

Die Erhaltung der Mobilität ist die zentrale Herausforderung. In diesem Zusammenhang geht es nicht um die Frage: Verbrenner – ja oder nein? Ich plädiere auch dafür, dieser Motorentechnologie eine lange Übergangszeit zu geben. Im Zentrum steht jedoch die Umsetzung der Beschlüsse von Paris. Ministerin Ulrike Scharf hat durchaus die richtigen Worte gesprochen.

Wir sollten nicht sklavisch sagen, dass ab dem Jahr 2030 überhaupt nichts mehr geht. Die CSU-Fraktion lehnt ein Verbot von Verbrennungsmotoren ab. Was ist mit einem emissionsfreien Verbrennungsmotor? Was ist mit einem E-Gas-Mobil, das von Power-to-Gas profitiert? Erneut stellt sich die zentrale Frage: Woher kommt der Strom? Die Primärenergie ist entscheidend. Liebe Frau Wirtschaftsministerin Aigner, weder unsere Netze noch unsere Kraftwerke sind dazu in der Lage, diese Energie bereitzustellen. Das können wir nicht stemmen. Für die vollständige Umstellung des Verkehrs auf Elektromobilität wären acht zusätzliche Atomkraftwerke in ganz Deutschland erforderlich, davon zwei in Bayern. Das wollen wir nicht. Wir müssen bis zum Jahr 2022 – das sind die Zahlen von Ministerin Ilse Aigner – 50 % der Stromproduktion substituieren. Die CSU-Fraktion muss zugeben, dass wir diesen Strom zukaufen werden. Die Leitungen, um sauberen Windkraftstrom von Nord nach Süd zu transportieren, habt ihr sabotiert. Diese Voraussetzung müssen wir schaffen.

(Beifall bei der SPD)

Wir müssen nach Temelín gehen und uns bei den Tschechen lieb Kind machen, damit wir überhaupt noch Strom bekommen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir verweigern uns nicht der Investitionssicherheit. Die Automobilindustrie und ihre Beschäftigten brauchen sie. Sie brauchen auch ein

Arbeitnehmerweiterbildungsgesetz, um sich auf Digitalisierung und Elektromobilität vorzubereiten.

(Beifall bei der SPD)

Das schaffen Sie ebenso nicht.

Zu dem Ehrgeiz, lieber Kollege Markus Blume, den du als Retter der bayerischen Automobilindustrie an den Tag legst, sage ich: Ich bin froh, dass BMW bisher frei von jeglichem Verdacht ist und dass VW jetzt mehr Realitätssinn an den Tag legt. Dort sagt man jetzt freiwillig: Wir trimmen unsere CO<sub>2</sub>-Verbräuche nicht mehr nach unten, sondern wir senken sie in der Realität und geben das realitätsnah wieder.

Bei euch wie auch bei den GRÜNEN vermisse ich einen Hinweis auf Stickoxid. Da gilt genau das Gleiche. Wir müssen beim Feinstaub etwas tun. Wir haben Probleme in Stuttgart und auch hier in München. Es ist doch aberwitzig, wenn ihr euch hier zum Retter aufschwingt, ohne die grundlegenden Gesundheitsprobleme ins Auge zu fassen. Die CSU legt keinen Ehrgeiz an den Tag, Grenzwerte einzuhalten und den Wachstumspfad der bayerischen Automobilindustrie zu begleiten. Die GRÜNEN sagen, sie wollen ab sofort die blaue Plakette. Das ist aberwitzig und unsozial und würde Millionen von Menschen enteignen.

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Kollege Roos, das Redezeitkontingent ist aufgebraucht.

**Bernhard Roos (SPD):** (Vom Redner nicht autorisiert) Mein Redezeitkontingent ist aufgebraucht? – Dann sage ich, wie wir abstimmen werden: Wir lehnen den Dringlichkeitsantrag der CSU ab, und beim Dringlichkeitsantrag der GRÜNEN werden wir uns enthalten.

(Beifall bei der SPD)

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Danke schön. – Damit kommen wir zum Wortbeitrag des Kollegen Ganserer für BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Bitte.

**Markus Ganserer (GRÜNE):** Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich würde euch gerne auf eine gedankliche Reise mitnehmen. Beginnen wir in Fischerdorf, wo am 4. Juni 2013 der Isardeich gebrochen ist. Das war bereits die vierte Jahrhundertflut, die innerhalb von vierzehn Jahren über Bayern hinweggeschwappt ist. Damals galt sie als die teuerste Naturkatastrophe in der Geschichte Deutschlands.

Die Reise geht weiter quer durch Bayern. Im letzten Jahr 2015 haben unsere bayerischen Landwirte, Bauern und Waldbesitzer bereits die zweite Jahrhundertdürre in diesem Jahrhundert erleiden müssen; diese Dürre hat allein in den bayerischen Wäldern einen wirtschaftlichen Schaden von einer halben Milliarde Euro verursacht, wie die grobe Abschätzung ergeben hat, die der bayerische Landwirtschaftsminister in Auftrag gegeben hatte. Ich wage, zu prognostizieren, dass der Schaden sich als sogar noch größer erweist, wenn man heuer die Waldinventur anschaut, Stichwort Borkenkäfer etc.

Die lokalen Sturzflutereignisse dieses Jahres sind Ihnen noch gut in Erinnerung. Die Reise endet im Jahr 2050. Um Schlimmeres zu verhindern, müssen wir bis dahin unsere CO<sub>2</sub>-Emissionen um 80 bis 95 % reduzieren. Derzeit gehen aber 40 % der energiebedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen in Bayern auf den Verkehr zurück. Deswegen wird kein Weg an einem möglichst schnellen und vollständigen Umstieg auf abgasfreie Fahrzeuge vorbeiführen. Wir müssen der Automobilindustrie klar sagen, wohin die Reise geht, und ihr den Weg aufzeigen. Wir brauchen einen Routenplan mit einem klaren Zwischenziel, der weiteren Reduktion der Obergrenze an CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2025. Wir brauchen auch ein klares Ausstiegsdatum für die Verbrennertechnologie.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sehr geehrter Kollege Blume, Ihr Antrag offenbart: Sie wollen sich nicht bewegen. Wer sich nicht bewegt, der bleibt stehen, und wer stehen bleibt, der bleibt irgendwann zurück. Genau damit gefährden Sie die Zukunft des Automobilstandorts Bayern.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir wollen Kaufanreize schaffen, die für die öffentliche Hand aufkommensneutral sind. Die jährlich anfallende Kfz-Steuer ist bei der Kaufentscheidung für ein neues Auto nicht relevant. In Norwegen und in den Niederlanden gibt es Erstzulassungssteuern. Sie werden bei der Erstzulassung fällig und machen teilweise 50 % des Kaufpreises aus. Emissionsfreie Fahrzeuge sind von der Steuer ausgenommen; das macht einen Preisunterschied von mehreren Tausend Euro. Deswegen fordern wir, die Kfz-Steuer in Deutschland in eine CO<sub>2</sub>-abhängige Kfz-Zulassungssteuer umzuwandeln, die emissionsfreie Fahrzeuge steuerfrei stellt.

Verbrennungsmotoren verursachen aber nicht nur den Klimakiller CO<sub>2</sub>, sondern sie stoßen auch für den Menschen giftige Abgase aus. Meine sehr geehrten Damen und Herren Kolleginnen und Kollegen von der CSU, Sie verstoßen seit Jahren gegen europäisches Recht, weil Sie die Grenzwerte, die seit 2010 für Luftschadstoffe gelten, nicht einhalten können. Sie verlieren seit Jahren einen Prozess nach dem anderen, und mittlerweile hat deswegen auch die EU-Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland eingeleitet. Giftige Luftschadstoffe verursachen in Deutschland bis zu 10.000 vorzeitige Todesfälle, über die wir nicht hinwegsehen dürfen. Deswegen brauchen wir so schnell wie möglich eine Rechtsgrundlage für die blaue Plakette.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Auch das vermisse ich bei Ihnen: Wir werden nicht alle Verkehrsprobleme unter der Motorhaube lösen. Deshalb brauchen wir schnellstmöglich eine Verkehrswende. Wir müssen alternative und umweltfreundliche Verkehrsträger stärken. Fangen Sie am besten bei der Debatte über den Doppelhaushalt damit an; beenden Sie Ihre Straßen-

bauorgie, und schichten Sie das Geld zur Förderung von umweltfreundlicher Mobilität und zum weiteren Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs um.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Danke sehr. – Für die Fraktion FREIE WÄHLER spricht jetzt Kollege Häusler. Bitte, Sie haben das Wort.

**Johann Häusler (FREIE WÄHLER):** Herr Präsident, verehrte Kolleginnen und Kollegen! Wer ein Ziel verfolgt, wird auch den Weg dorthin beschreiben. Wer ein sehr ambitioniertes Ziel verfolgt, wird auch härtere Maßnahmen vorgeben und sich daran orientieren. Aber, liebe Kolleginnen und Kollegen, der Antrag des Bundesrates, ab 2030 Verbrennungsmotoren zu verbieten, ist keine Illusion mehr, sondern das ist eine Utopie. Das ist schlicht und einfach nicht machbar. Das kann auch unsere Schlüsselindustrie, die Automobilindustrie, mit ihren Zulieferern bei uns in Bayern und auch in Deutschland nicht leisten. Deshalb werden wir Ihren Dringlichkeitsantrag unterstützen.

(Thomas Gehring (GRÜNE): Aber die anderen werden es leisten! – Zuruf des Abgeordneten Harry Scheuenstuhl (SPD))

– Nein. Auch die dargestellten Alternativen, seien es Brennstoffzellen oder die Wasserstofftechnologie, sind zumindest bei den deutschen Herstellern noch nicht serienreif.

(Zuruf des Abgeordneten Thomas Gehring (GRÜNE))

Wir sind im Moment nicht in der Lage, das bis zu diesem Zeitpunkt umzusetzen. Wir würden also unserer Schlüsselindustrie tatsächlich einen Bärendienst erweisen und viele Arbeitsplätze gefährden. Dass es 500.000 sind, wie der Kollege Blume gesagt hat, möchte ich in Abrede stellen. Aber es wäre auf jeden Fall ein massiver Eingriff, den wir so nicht akzeptieren können und dürfen.

Auf der anderen Seite sage ich aber – das ist sicher auch wichtig –, dass wir uns nicht nur mit Wohlgefallen äußern dürfen. Die Bundeskanzlerin hat 2012 das ambitionierte Ziel verkündet, bis 2020 in Deutschland eine Million Elektroautos auf die Straße zu bringen. Das liegt jetzt etwa vier Jahre zurück, und bis jetzt haben wir 25.000 Autos. In den restlichen dreieinhalb Jahren sollen wir die weiteren 975.000 auf die Straße bringen. Wer das irgendwie definieren kann, möge das gerne tun; aber ich sage: Auch das war utopisch und absolut realitätsfern. Das zeigt, dass wir hier viel zu wenig Innovation, viel zu wenig Förderung und viel zu wenig Motivation haben, die wir natürlich als Gesetzgeber in Form von Leitplanken vorgeben können und sollen.

Das Problem ordnungsrechtlich lösen zu wollen, ist, glaube ich, der falsche Ansatz. Hybridfahrzeuge, die vielfach angesprochen werden, auch in der Förderung, sind nicht die Lösung. Ich glaube, das ist jedem klar: Bei einem Hybridfahrzeug beschleunigt man mit dem elektrischen Antrieb und schaltet dann auf fossile Energie um. Das hat keinen Sinn. Das ist, denke ich, ein Stück weit Blendung. Wichtig ist, dass wir massiv mit entsprechenden Fördermitteln an die Sache herangehen und ein Stück weit Druck aufbauen, damit wir dorthin kommen. Dann haben wir uns allen einen guten Dienst erwiesen.

Das Thema der blauen Plakette ist ganz interessant, Kollege Blume. Ich habe eine Anfrage an die Umweltministerin gestellt, und sie hat mir geantwortet, dass am 7. April dieses Jahres die Änderung der Kennzeichnungsverordnung in der 35. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes von den Umweltministern einstimmig, also auch mit der Stimme Bayerns, verabschiedet wurde. Im August wurde sie praktisch schon wieder auf Eis gelegt. Hier kommt die CSU immer wieder in die gleiche Situation. Sie trägt Gesetzesvorgaben mit, kann deren Ausführung nicht nachvollziehen und möchte sie revidieren. So ist es nicht nur hier. So war es auch beim Netzausbau; ursprünglich wollte man keine Erdverkabelung. Das Gleiche gab es beim Mindestlohn mit der ganzen Aufzeichnungsbürokratie. Hier ist, glaube ich, auch

einmal darüber nachzudenken, welche Wirkungen Maßgaben jeweils nach sich ziehen, um nicht im Nachhinein korrigieren zu müssen.

Zu der blauen Plakette: Ich habe sehr viele Anrufe von Mittelständlern bekommen, die neue Lieferfahrzeuge angeschafft haben. Sie können nicht jedes Jahr ein anderes Auto kaufen, nur weil wir ganz schnell umstellen müssen. Das ist nicht möglich. Wir brauchen eine vernünftige langfristige Perspektive. Deswegen lehnen auch wir diesen Punkt ab.

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Kollege Häusler, auch Ihr Redezeitkontingent ist zu Ende.

**Johann Häusler (FREIE WÄHLER):** Dann gebe ich noch kurz unser Abstimmungsverhalten bekannt. Ich habe gesagt, dass wir den Vorschlag der CSU unterstützen. Den Antrag der SPD, der viele gute Ansätze enthält, würden wir ebenfalls unterstützen, wenn Sie den dritten Spiegelstrich herausnehmen. Den Antrag der GRÜNEN können wir aufgrund der Spiegelstriche eins und drei leider nicht unterstützen und werden ihn deshalb ablehnen.

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Moment! Das Redezeitkontingent der FREIEN WÄHLER ist zu Ende. Aber Sie dürfen noch dableiben, weil der Kollege Scheuenstuhl eine Zwischenbemerkung machen möchte.

(Volkmar Halbleib (SPD): Er kommt Ihnen bei der Redezeit zu Hilfe!)

**Johann Häusler (FREIE WÄHLER):** Gerne.

**Harry Scheuenstuhl (SPD):** (Vom Redner nicht autorisiert) Ja, jetzt ist die Redezeit ein bisschen länger. Eine Frage, Herr Kollege Häusler. Sie haben die Investitionen angesprochen. Sind Sie nicht auch der Meinung – das ist von Herrn Blume und vom Kollegen Roos geschildert worden –, dass eine lange Entwicklungszeit notwendig ist und wir die Arbeitsplätze sichern wollen? Das wollen wir ja gemeinsam. Dann wäre es doch wichtig, dass wir die Investitionen absichern. Das größte Problem ist, dass die

Automobilindustrie, vor allem die deutsche Automobilindustrie, bei den Reichweiten weit hinterherhinkt. Zapfsäulen könnte man machen, aber bei den Reichweiten fehlt es einfach noch. Da ist uns Amerika weit voraus. Diese Investitionen müssen eine Sicherheit haben, und sie brauchen irgendwann ein Signal. Sonst können sie nicht anfangen, sonst machen sie nichts.

Ich persönlich habe ein viel größeres Vertrauen in die bayerische und die deutsche Industrie als Sie. Ich bin der Meinung, sie schaffen das. Ich habe das im technischen Bereich schon oft erlebt. Aber Sie haben gerade selber gesagt: Es hat am Engagement gefehlt. Die eine Million Elektrofahrzeuge, die wir, wie Sie gesagt haben, bis 2020 schaffen wollten – das hat die Bundeskanzlerin bekannt gegeben –, sind bei Weitem nicht erreicht. Das heißt, wir brauchen mehr Engagement. Wir brauchen Ziele. Wir müssen den Leuten sagen, wie es weitergeht, und die Leitplanken vorgeben. Darüber, ob das jetzt ein Jahr mehr oder weniger ist, kann man immer sprechen.

Ich frage Sie jetzt: Wie ist denn Ihr Zeitplan für Paris 2050? Sie wissen genau, dass dieses Ziel nur zu erreichen ist, wenn der Verkehr massiv CO<sub>2</sub>-emissionsärmer wird. Es ist aber nun einmal der Verbrennungsmotor, der diese Schadstoffe liefert. Sagen Sie uns doch einmal, wie denn Ihr Zeitplan wäre.

Etwas anderes möchte ich gleich dazusagen: Die Elektromobilität ist immer damit verbunden, dass wir den Strom umweltfreundlich und nicht wieder aus Verbrennung oder und mit Atomenergie erzeugen.

(Petra Guttenberger (CSU): Zeit!)

Damit haben wir vielleicht eine noch viel größere Aufgabe vor uns als die, die Reichweite zu erhöhen.

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Ich gebe bekannt, dass die Redezeit genau zwei Minuten war. Er hat nicht überzogen. – Herr Häusler, bitte schön.

**Johann Häusler (FREIE WÄHLER):** Danke schön, Kollege Scheuenstuhl, für die Zwischenbemerkung und die Fragen. Sie haben Paris angesprochen. 2050 ist hier die Maßgabe. Das ist natürlich auch unsere Zielsetzung; gar keine Frage. Darin sind wir uns durchaus einig. Wir sind uns auch darin einig, dass wir generell eine Zielsetzung brauchen, wie das der Kollege Roos eben angesprochen hat. Nur wäre der Termin 2030 absehbar nicht einzuhalten und würde unsere heimische Wirtschaft vor unlösbare Probleme stellen.

(Harry Scheuenstuhl (SPD): Das ist Ihr Zeitpunkt!)

Das ist nicht realistisch. Wir müssen jetzt, wie Sie es selber angesprochen haben, ganz schnell zu höheren Investitionen kommen und mehr Forschung betreiben. Natürlich muss es nicht bis 2050 dauern. Je früher, desto besser; das ist gar keine Frage. Deshalb habe ich eben auch die Passivität, die von der Bundeskanzlerin ausgegangen ist, sehr kritisch angesprochen. Seit 2012 ist bisher nichts passiert. In vier Jahren wurden 4 % erreicht. Da ist es utopisch, in dreieinhalb Jahren 96 % nachzuliefern. Aber da soll es jetzt auch einen Auftrag geben. Es ist ja, glaube ich, ein bisschen der Hintergrund der Antragstellung der CSU, dass sie auch bei den eigenen Ministerien etwas Druck aufbaut. Auch der Landtag soll beispielgebend vorgehen. In diesem Sinn können wir dieses Thema positiv verbuchen, wenn die entsprechenden Impulse wahrgenommen und letztendlich – ich schaue zur Wirtschaftsministerin – auch umgesetzt werden.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Ich danke Ihnen, Kollege Häusler. – Für die CSU hat sich noch Kollege Dr. Schwartz gemeldet. Bitte schön, Sie haben das Wort.

**Dr. Harald Schwartz (CSU):** (Vom Redner nicht autorisiert) Meine sehr verehrten Damen und Herren, Kolleginnen und Kollegen! Die prinzipielle Frage, die sich hier stellt, ist, wovon Sie glauben, dass wir in den nächsten Jahren und Jahrzehnten leben.

(Harry Scheuenstuhl (SPD): Von dem, was unsere Bauern produzieren!)

– Herr Scheuenstuhl, zu Ihnen komme ich gleich. – Wer sind wohl die Auguren, die jetzt schon genau wissen, wohin sich Wirtschaft und Technik entwickeln? Dass das regelmäßig unmöglich ist und Leute, die sich mit den Themen besser auskennen, das auch falsch einschätzen, darf ich an folgendem Zitat festmachen. Es findet sich im US-Magazin "Scientific American". Damals hieß es, dass das Automobil praktisch die Grenzen seiner Entwicklung erreicht habe. Das werde auch dadurch deutlich, dass im vergangenen Jahr keine Verbesserungen radikaler Art eingeführt worden seien. Das ist eine Veröffentlichung aus dem Jahr 1909. Sie zeigt, dass politisch verordnete Entwicklungen und Eingriffe in Märkte nicht nur falsch, sondern möglicherweise sogar gefährlich sind.

Ich bin ein bisschen enttäuscht, Herr Scheuenstuhl, dass es Ihnen gelungen ist, in dem Antrag mit keinem einzigen Wort das Thema Arbeitsplätze aufzugreifen, obwohl Arbeitsplätze gerade für Sie – davon möchte ich ausgehen – auch eine gewisse Bedeutung haben. Welche Rolle die Automobilindustrie in Bayern und für uns spielt, sollte ich Ihnen heute nicht erklären müssen; sie zu kennen sollte eine Selbstverständlichkeit sein.

(Bernhard Roos (SPD): Deswegen müssen wir es nicht extra hineinschreiben!)

Ich bedaure, dass Sie das übersehen haben. Mir als Vertreter des ländlichen Raums liegt aber besonders am Herzen, dass Sie aufgrund Ihrer Tätigkeiten in München und sonst wo vergessen haben, wie es bei uns auf dem Land aussieht. Ich komme aus einem ganz kleinen Dorf. Der Weg dorthin ist weit. Die Erklärung, wie Sie die Mobilität, an die wir uns alle gewöhnt haben und die wir zu schätzen gelernt haben, mit einem E-Mobil schaffen wollen, bleiben Sie schuldig und müssen Sie schuldig bleiben.

Nicht vorstellen möchte ich mir, wie zentralplanwirtschaftliche Ansätze unser Land umkrepeln würden und wie die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse auch und gerade im ländlichen Raum, die wir in die Verfassung aufgenommen haben, durch sie kon-

terkariert würde. Ich möchte auch der Fama entgegentreten, man habe nichts getan. Ganz im Gegenteil hat man auf Bundesebene Kaufanreize geschaffen und ist gleichzeitig einem der Punkte, der vielleicht die größte Herausforderung in diesem Bereich darstellt, auch durch einen CSU-Minister initiiert, mit einem 300-Millionen-Programm für Ladestationen und Infrastruktur massiv begegnet, um eine solche Entwicklung in der Wirtschaft zu ermöglichen. Die Aufgabe der Politik besteht ja nicht darin, die Wirtschaft selber in die Hand zu nehmen, wirtschaftliche Einzelentscheidungen zu treffen und mikroökonomische Entscheidungen vorwegzunehmen, sondern darin, die Infrastruktur dafür zu schaffen, dass sich die Wirtschaft in die richtige Richtung bewegt.

Wenn man Ihnen zuhört, wird man immer wieder des Dreiklangs Wirtschaftsfeindlichkeit, Technologiefeindlichkeit und Zukunftspessimismus gewahr. Das ist uns fremd.

(Bernhard Roos (SPD): Gerade das Gegenteil, Herr Kollege Schwartz! Wir trauen der Industrie deutlich mehr zu!)

– Genau.

(Harry Scheuenstuhl (SPD): Wer hat denn die Wirtschaft ruiniert? Das wissen Sie doch!)

– Da muss ich jetzt ein bisschen lachen; aber das können wir nachher klären.

(Zuruf des Abgeordneten Hubert Aiwanger (FREIE WÄHLER) – Harry Scheuenstuhl (SPD): Sie haben die Industrie niedergestreckt! – Glocke des Präsidenten)

Der von Ihnen verfolgte Ansatz, der Wirtschaft Vorgaben zu machen, geht in die falsche Richtung. Ich glaube, das haben Sie heute selber gemerkt.

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Herr Kollege Scheuenstuhl, bei Zwischenrufen kann man sich auch ein bisschen mäßigen.

**Dr. Harald Schwartz (CSU):** (Vom Redner nicht autorisiert) Ich würde mich freuen, wenn Sie an dieser Stelle dazulernen, die bayerische Wirtschaftskraft nicht unterschät-

zen, die Arbeitsplätze hochhalten und dem innovativen Unternehmergeist in Bayern genug zutrauen, dass wir keine staatlichen Verordnungen für Eingriffe brauchen, die, wie gezeigt, regelmäßig in die falsche Richtung führen.

(Beifall bei der CSU)

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Vielen Dank, Kollege Dr. Schwartz. – Für die Staatsregierung darf ich jetzt Herrn Herrmann, dem Staatsminister des Innern, das Wort erteilen. Bitte schön.

**Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium):** Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Über das Verbot von Verbrennungsmotoren, die Luftreinhaltung und die sogenannte blaue Plakette gibt es zurzeit in der Tat viele Mutmaßungen, unbestimmtes Wissen und auch viele Unklarheiten.

Zwei wichtige Ziele müssen dabei vereinbart und in ein ausgewogenes Verhältnis gebracht werden: Wir wollen einerseits die innerstädtische Mobilität gewährleisten. Alle Bürger und auch die Waren, die die Bürger brauchen, sollen ihre Ziele auch in den Innenstädten erreichen. Andererseits müssen zweifellos die Stickoxidwerte gesenkt werden, auch um den Vorgaben der europäischen Grenzwerte zur Luftreinhaltung zu genügen. Dabei geht es um nichts anderes als um den Schutz der Gesundheit unserer Bürgerinnen und Bürger. Das ist völlig klar.

Aber ein komplettes Verbot von Verbrennungsmotoren ist in absehbarer Zeit unrealistisch und vollkommen wirklichkeitsfremd. Bayern hat deshalb in der letzten Plenarsitzung des Bundesrates am 23. September ausdrücklich dagegen gestimmt, ab 2030 nur noch völlig emissionsfreie Pkw zuzulassen.

Wohlgemerkt, liebe Kolleginnen und Kollegen: Wir begrüßen natürlich alle technischen Fortentwicklungen. Die Automobilhersteller, insbesondere in Deutschland und speziell bei uns in Bayern, haben ein großes Interesse daran, zukunftsfähige und nachhaltige Antriebstechniken zu entwickeln. Aber eine Festlegung auf einen bestimmten Zeit-

punkt ist im Moment sicherlich kontraproduktiv und hilft der Sache nicht. Wir brauchen langfristige und tragfähige Lösungen und keine Schnellschüsse.

Wir haben dieses Thema in der vergangenen Woche auch in der Verkehrsministerkonferenz in Stuttgart am 6. und 7. Oktober intensiv diskutiert. Es geht darum, einen schrittweisen Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen voranzubringen. Die deutsche Automobilindustrie wurde von der Verkehrsministerkonferenz ausdrücklich zur Entwicklung entsprechender technischer Lösungen aufgefordert.

Wir brauchen Anreize zum Umstieg auf alternative Antriebe. Dazu gehört auch die E-Mobilität in der Innenstadt. Vor allem beim städtischen Bus- und Taxiverkehr kann man sich da einiges vorstellen, auch bei Carsharing-Fahrzeugen sowie bei kommunalen und staatlichen Fahrzeugen. Wir sehen da große Potenziale.

Gleichzeitig sage ich auch, dass sowohl ein völliges Verbot ab 2030 als auch die Einführung der blauen Plakette zum gegenwärtigen Zeitpunkt auf keinen Fall entscheidungsreif sind, dass dafür keine Grundlage vorliegt. Wohlgemerkt: Das ist auf der Verkehrsministerkonferenz mit großer Mehrheit beschlossen worden.

Die GRÜNEN-Verkehrsminister, die die blaue Plakette besonders propagiert haben, sind auf der Verkehrsministerkonferenz in einer kleinen Minderheit geblieben. Die Mehrzahl der SPD-Verkehrsministerkollegen aus anderen Bundesländern hat die Einführung der blauen Plakette zum gegenwärtigen Zeitpunkt ebenfalls ausdrücklich abgelehnt. Es ist wichtig, dass wir mit gesundem Menschenverstand an diese Dinge herangehen.

Zweifellos sind Dieselfahrzeuge die Hauptverursacher von Stickoxiden. Wir müssen uns mit dem Problem gerade dort befassen, wo in sogenannten Hotspots in Ballungsräumen geltende Grenzwerte überschritten werden; das ist gar keine Frage. Da müssen wir tätig werden.

Ich bitte aber auch, Folgendes zu berücksichtigen – Herr Kollege Scheuenstuhl, Sie haben das CO<sub>2</sub>-Thema angesprochen –: Die deutsche Automobilindustrie ist in den letzten zehn Jahren gerade deshalb noch stärker als früher auf den Dieselantrieb umgestiegen, um damit die CO<sub>2</sub>-Einsparziele zu erreichen. Das sollte man jetzt nicht schlechtreden. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß der deutschen Automobile ist mit der Verstärkung des Dieselantriebs deutlich reduziert worden. Das war erfolgreich und auch richtig.

Dass wir gleichzeitig ein Stickoxidproblem haben, ist auch richtig. Aber deswegen dürfen wir jetzt nicht das Kind mit dem Bade ausschütten und plötzlich von einem Tag auf den anderen alle Dieselantriebe verteufeln.

(Beifall bei der CSU)

Deshalb hilft da im Moment auch die blaue Plakette nicht wirklich weiter.

Derzeit gibt es 13 Millionen Dieselfahrzeuge in Deutschland, liebe Kolleginnen und Kollegen. Diese sind von Bürgerinnen und Bürgern, auch beispielsweise im weiteren Umfeld Münchens, angeschafft worden, damit sie damit fahren können. Wenn ich morgen Bestimmungen erlassen würde, dass Leute, die sich erst vor Kurzem ein neues Dieselfahrzeug gekauft haben, damit nicht mehr nach München fahren können, dann würden sich diese Mitbürgerinnen und Mitbürger geradezu enteignet vorkommen. Deshalb muss man im Interesse der Bürgerinnen und Bürger, der Arbeitsplätze, aber auch der Mobilität unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger solche Dinge einigermaßen mit Vernunft angehen.

Ja, wir müssen an diesen Themen weiterarbeiten. Ja, wir brauchen einen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Ja, wir brauchen die zweite S-Bahn-Stammstrecke, damit sich wieder mehr Menschen von sich aus für eine Fahrt mit dem ÖPNV entscheiden.

Wir fördern den U-Bahn-Ausbau in München und Nürnberg. Wir fördern den Ausbau der Straßenbahn in Augsburg, München, Nürnberg, Würzburg und, und, und. Dabei

kommt schon vieles voran. Wir werden auch den Ausbau von Rad- und Radschnellwegen massiv fördern und weiter voranbringen.

Das alles zielt darauf ab, dass Bürger selbst entscheiden können: Aus persönlichen Gründen, aus Fragen der Gesundheit, aus Fragen der Ökologie entscheide ich mich, diesen und jenen Weg mit dem Fahrrad, dem Bus, der U-Bahn oder der S-Bahn zu fahren. Aber man darf in erster Linie nicht damit drohen, einem größeren Teil der Bevölkerung ein bestimmtes Verkehrsmittel von vornherein zu verbieten. Das ist nicht der Weg in die Zukunft, weder technologisch noch ökologisch noch ökonomisch, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall bei der CSU – Harry Scheuenstuhl (SPD): Das hat niemand gesagt!)

– Dann ist es ja gut, lieber Herr Scheuenstuhl. Deshalb bin ich sicher, dass Sie unserer Politik zustimmen, wenn Sie sich jetzt so für meine Ausführungen begeistern. Sie haben anschließend die Gelegenheit, dem Antrag der CSU-Fraktion zuzustimmen.

(Beifall bei der CSU)

Wenn ich die Diskussion in Deutschland betrachte, wer sich für Elektroautos begeistert – auch ich bin ein Fan von Elektroautos –, aber gleichzeitig in einigen Bundesländern – das ist die Realität in einer Reihe von anderen Bundesländern; Sie selbst haben dieses Thema vorhin angesprochen – der Großteil der Elektroautos mit Sicherheit mit Strom aus Braunkohlekraftwerken betrieben wird, dann kann ich nur sagen: Das hat mit einer seriösen Umweltpolitik gar nichts zu tun.

(Beifall bei der CSU)

Wer Dieselaautos aus ökologischen Gründen verbieten, aber Braunkohlekraftwerke, wie in Nordrhein-Westfalen wegen der Arbeitsplätze weiterbetreiben will, der betreibt keine glaubwürdige Umweltpolitik, meine Damen und Herren.

(Beifall bei der CSU)

Auf so einen Zirkus lassen wir uns nicht ein. Deshalb bitte ich Sie um Zustimmung zu dem Antrag der CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CSU)

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Einen kleinen Moment noch, Herr Minister. Es gibt eine Zwischenbemerkung vom Herrn Kollegen Dr. Magerl. Bitte schön.

**Dr. Christian Magerl (GRÜNE):** (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Staatsminister, das, was Sie gerade abgeliefert haben, war in meinen Augen ein grandioser Offenbarungseid. Anders kann man es nicht sagen. Die Debatte über die Stickoxide führen wir seit vielen Jahren hier im Haus. Bayern hält die Grenzwerte der EU nicht ein. Das ist beschämend. Schließlich geht es um die Gesundheit. Stickoxide sind Gifte.

Sie haben keinerlei Konzept geliefert, sondern nur gesagt: Die blaue Plakette geht nicht, das haut nicht hin, wir können nichts machen. – Wir reißen den Grenzwert speziell in München an der Nymphenburger Straße an ganz vielen Tagen im Jahr. Sie schädigen mit Ihrer Politik, mit dieser Blockadehaltung, die Sie an den Tag legen, die Gesundheit der bayerischen Bevölkerung. Das muss man klar und deutlich sagen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das Zweite zum Bereich Klima und Kohlendioxid. Sie haben gesagt, es wird gelingen, ab 2030 nur noch völlig emissionsfreie Pkw zuzulassen, nennen allerdings kein Datum. Aber eines ist klar: Bis zum Jahr 2050 muss der Kohlendioxidausstoß aus dem Verkehr beendet sein, sonst halten wir das Abkommen von Paris nicht ein. Wenn Sie so weitermachen wie derzeit, ist das der Ausstieg aus dem Pariser Abkommen, nicht der Einstieg. Was Sie hier geliefert haben, nenne ich einen Offenbarungseid.

(Beifall bei den GRÜNEN)

**Staatsminister Joachim Herrmann (Innenministerium):** Ich weiß gar nicht, weshalb Sie sich so aufregen.

(Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Ich auch nicht!)

Sie brauchen sich keine Sorgen über Offenbarungseide und dergleichen zu machen. Wir sind uns der Herausforderungen, insbesondere bei bestimmten Grenzwertüberschreitungen hier in der Landeshauptstadt bewusst. Ich bin da mit unserer Umweltministerin in engem Kontakt. Wir werden gemeinsam mit der Landeshauptstadt München, die davon besonders betroffen ist, in der nächsten Zeit sicherlich überzeugende Konzepte entwickeln. Dazu gehört all das, was ich vorhin angesprochen habe. Dazu gehört zum Beispiel, dass es als Erstes vielleicht sinnvoll ist, wenn keine öffentlichen Busse mehr mit Diesel durch die Gegend fahren. Das ist nämlich wesentlich einfacher, als beim einfachen Bürger anzusetzen. Dazu gehören der Ausbau der Elektromobilität und alles, was ich angesprochen habe. Dazu gehört, dass wir den ÖPNV weiter verstärken. Dazu gehört, dass wir den Radverkehr verstärken. Wir werden ein umfassendes Paket ausarbeiten. Wir negieren diese Herausforderung in keiner Weise.

(Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Doch!)

Ich konzentriere es nun auf den Punkt, den Sie angesprochen haben: Es hat überhaupt keinen Sinn, weil im Moment – es muss daran gearbeitet werden, das zu ändern – an einigen wenigen Hotspots in München Grenzwerte überschritten werden, allen Diesel-Pkw in Bayern und Deutschland kurzfristig den Garaus zu machen. Da schießt man völlig über das Ziel hinaus. Dabei werden wir in der Tat nicht mitmachen, Herr Kollege Magerl.

(Beifall bei der CSU)

**Dritter Vizepräsident Peter Meyer:** Danke schön, Herr Staatsminister. – Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Die Anträge werden dazu wieder getrennt.

Ich lasse zunächst über den Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/13310 abstimmen. Das ist der Antrag der CSU-Fraktion. Wer dem seine Zustimmung geben will,

den bitte ich um das Handzeichen. – CSU-Fraktion, FREIE WÄHLER. Gegenstimmen bitte! – SPD-Fraktion und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gibt es Enthaltungen? – Es gibt keine. Damit ist dieser Antrag angenommen.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/13352 – das ist der Antrag der SPD-Fraktion – zustimmen will, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. – Das ist die SPD-Fraktion. Gegenstimmen? – Das ist die CSU-Fraktion. Enthaltungen? – FREIE WÄHLER und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/13353 – das ist der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – zustimmen will, den bitte ich um das Handzeichen. – BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen bitte! – CSU und FREIE WÄHLER. Enthaltungen? – Das ist die SPD-Fraktion. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Die Dringlichkeitsanträge auf den Drucksachen 17/13312 mit 13317 sowie 17/13354 mit 13356 werden in die zuständigen federführenden Ausschüsse überwiesen.