Stand: 19.12.2025 11:47:32

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/17007

"Positive Anreize und technologische Entwicklung statt Fahrverboten"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/17007 vom 18.05.2017
2. Beschluss des Plenums 17/17033 vom 18.05.2017
3. Plenarprotokoll Nr. 104 vom 18.05.2017

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 18.05.2017 **Drucksache** 17/**17007**

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Thomas Kreuzer, Josef Zellmeier, Karl Freller, Gudrun Brendel-Fischer, Erwin Huber, Dr. Otto Hünnerkopf, Jürgen Baumgärtner, Volker Bauer, Eric Beißwenger, Dr. Otmar Bernhard, Markus Blume, Alexander Flierl, Christine Haderthauer, Klaus Holetschek, Dr. Martin Huber, Sandro Kirchner, Anton Kreitmair, Ludwig Freiherr von Lerchenfeld, Walter Nussel, Hans Ritt, Eberhard Rotter, Martin Schöffel, Tanja Schorer-Dremel, Dr. Harald Schwartz** und **Fraktion (CSU)**

Positive Anreize und technologische Entwicklung statt Fahrverboten

Der Landtag wolle beschließen:

Zur Verhinderung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge wird die Staatsregierung aufgefordert zu berichten, mit welchen Maßnahmen von Bund, Ländern und Kommunen die Stickoxidbelastung an belasteten Straßenabschnitten verringert werden kann. Hierbei sind die Möglichkeiten zur Stärkung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) aufzuzeigen, ein Ausbau von Park&Ride- sowie Bike&Ride-Anlagen zu berücksichtigen, die Bedeutung des Radverkehrs einschließlich des Fehlens geeigneter Radabstellanlagen zu erörtern sowie Möglichkeiten intelligenter Verkehrsleitsysteme, positiver Anreize, neuer Verkehrskonzepte einschließlich der Elektromobilität sowie technischer Lösungen, wie beispielsweise Nachrüstoptionen für Dieselfahrzeuge zur Verringerung des Stickoxid-Ausstoßes, aufzuzeigen.

Weiter ist der Sachstand bei der Fortschreibung der Luftreinhaltepläne durch Bayerns Großstädte und – soweit bekannt – die Planungen auf EU-Ebene für künftige Klassifizierungen hinsichtlich der Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen darzulegen.

Begründung:

Nach dem Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs, durch den ein Fahrverbot für Dieselfahrzeuge in der Münchner Innenstadt droht, sind Dieselfahrer vor allem in den bayerischen Ballungsräumen sehr verunsichert. Die Staatsregierung wird daher aufgefordert zu berichten, welche Maßnahmen geeignet erscheinen, die Frage der Luftreinhaltung mit den Interessen von Handwerk, Gewerbe, Pendlern und der Bevölkerung in den Städten zu vereinen.

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.

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 18.05.2017 **Drucksache** 17/**17033**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Thomas Kreuzer, Josef Zellmeier, Karl Freller, Gudrun Brendel-Fischer, Erwin Huber, Dr. Otto Hünnerkopf, Jürgen Baumgärtner, Volker Bauer, Eric Beißwenger, Dr. Otmar Bernhard, Markus Blume, Alexander Flierl, Christine Haderthauer, Klaus Holetschek, Dr. Martin Huber, Sandro Kirchner, Anton Kreitmair, Ludwig Freiherr von Lerchenfeld, Walter Nussel, Hans Ritt, Eberhard Rotter, Martin Schöffel, Tanja Schorer-Dremel, Dr. Harald Schwartz** und **Fraktion (CSU)**

Drs. 17/**17007**

Positive Anreize und technologische Entwicklung statt Fahrverboten

Zur Verhinderung von Fahrverboten für Dieselfahrzeuge wird die Staatsregierung aufgefordert zu berichten, mit welchen Maßnahmen von Bund, Ländern und Kommunen die Stickoxidbelastung an belasteten Straßenabschnitten verringert werden kann. Hierbei sind die Möglichkeiten zur Stärkung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) aufzuzeigen, ein Ausbau von Park&Ride- sowie Bike&Ride-Anlagen zu berücksichtigen, die Bedeutung des Radverkehrs einschließlich des Fehlens geeigneter Radabstellanlagen zu erörtern sowie Möglichkeiten intelligenter Verkehrsleitsysteme, positiver Anreize, neuer Verkehrskonzepte einschließlich der Elektromobilität sowie technischer Lösungen, wie beispielsweise Nachrüstoptionen für Dieselfahrzeuge zur Verringerung des Stickoxid-Ausstoßes, aufzuzeigen.

Weiter ist der Sachstand bei der Fortschreibung der Luftreinhaltepläne durch Bayerns Großstädte und – soweit bekannt – die Planungen auf EU-Ebene für künftige Klassifizierungen hinsichtlich der Schadstoffemissionen von Kraftfahrzeugen darzulegen.

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

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

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures
Abg. Thorsten Glauber
Abg. Markus Ganserer
Abg. Karl Straub
Abg. Bernhard Roos
Abg. Sandro Kirchner
Staatsministerin Ulrike Scharf

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Nun rufe ich zur gemeinsamen Beratung auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Diesel-Nachrüstungen statt Fahrverbote (Drs. 17/16959)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Stickoxid-Belastung durch Diesel-Pkw verringern (Drs. 17/17005)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Bernhard Roos, Annette Karl u. a. und Fraktion (SPD)
Emissionsarme Diesel-Pkw durchsetzen und Fahrverbote verhindern
(Drs. 17/17006)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Josef Zellmeier, Karl Freller u. a. und Fraktion (CSU)
Positive Anreize und technologische Entwicklung statt Fahrverboten
(Drs. 17/17007)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Erster Redner ist der Kollege Glauber.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, verehrtes Präsidium, Kolleginnen und Kollegen! Seit September 2015, also seit eineinhalb Jahren, ist das, was man schon oft vermutet hat, für uns alle nun Gewissheit: Bei den Emissionen mit Feinstaub wurde in den USA nachgewiesen, dass Fahrzeuge mit Dieseltechnologie, die den aktuellen Standard der Euro-6-Norm erfüllen müssen, im realen Fahrbetrieb Feinstaub in einer Größenordnung des 10-fachen bis 40-fachen emittieren. Die Universität Berkeley hat Studien aufgestellt, wonach im

Jahr 2015, je nachdem, ob man den 10- oder 40-fachen Emissionswert zugrunde legt, weltweit circa 38.000 Menschen infolge der Feinstaubbelastung verstorben sind. Allein in Europa sind 11.000 Menschen von der erhöhten Feinstaubbelastung betroffen. Durch Feinstaub werden Herz-Kreislauf-Erkrankungen und Lungenerkrankungen verursacht.

Die Automobilindustrie ist ein wichtiger Bestandteil Bayerns und Deutschlands. Ich habe es schon angesprochen: Seit eineinhalb Jahren versucht man das Problem der Feinstaubbelastung zu lösen, aber wirkliche Lösungen sind nicht in Sicht. Vier Dringlichkeitsanträge zu diesem Thema zeigen, dass es in allen Fraktionen ernst genommen wird und dass Lösungen gesucht werden.

Was wird passieren? – Wir werden Klagen von Umweltschutzorganisationen bekommen. Wir haben schon Klagen von Bürgerinnen und Bürgern. Wollen wir, der Bayerische Landtag, am Ende Fahrverbote aussprechen müssen? Das ist nicht die Politik der FREIEN WÄHLER. Wir wollen keine Fahrverbote, sondern wir wollen eine Lösung. Für Fahrzeuge der Euro-6-Norm muss ganz klar die Automobilindustrie die Lösung liefern. Diese Fahrzeuge sind seit dem Jahr 2013 auf dem Markt. Eineinhalb Jahre lang reden ist genug. In den USA sind Sammelklagen erhoben worden. Die Automobilhersteller wurden zu drastischen Strafen verurteilt. Auch wir in Deutschland sollten nicht mehr länger zuschauen. Wir sollten die Politik in Berlin auffordern zu handeln. Die Kanzlerin sollte sich der Sache endlich annehmen. Bundesverkehrsminister Dobrindt sollte endlich eine Lösung voranbringen und nicht versuchen, das Thema auszusitzen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Was werden die Folgen sein? – Fahrverbote, blaue Plakette oder Umweltzonen. Momentan machen die Dieselfahrzeuge mit Euro-5-Norm insgesamt 40 % der gesamten Flotte aus. Das sind Fahrzeuge aus den Jahren 2009 und später, Fahrzeuge, die erst acht Jahre auf dem Markt sind. Ich möchte niemandem verbieten, in bestimmte Städte einzufahren; denn an den hohen Feinstaubwerten sind nicht die Käufer schuld, son-

dern die Fahrzeuge erfüllen nicht den Standard, der in den Datenblättern verkündet wurde.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Deshalb fordern wir, dass in Berlin zusammen mit den Automobilherstellern eine Lösung gefunden wird. Diese Lösung kann vielleicht eine Euro-5,5-Norm sein. Warum ist es die Euro-5,5-Norm? Es wird nicht gelingen, ein acht Jahre altes Auto mit der Euro-5-Norm zu einem vertretbaren Aufwand auf Euro-6-Norm umzurüsten. Das wird uns nicht gelingen. Es gibt aber Nachrüstsätze und Möglichkeiten, mit einem vertretbaren Aufwand ordentliche Emissionswerte zu erzeugen und damit die Möglichkeit zu schaffen, dass die Bürgerinnen und Bürger mit diesen Fahrzeugen nicht mit Fahrverboten bedroht werden. Trotzdem steigen die Luftqualität und die Lebensqualität in den Städten. Genau so eine Lösung brauchen wir. Wir wollen nicht, dass dabei die Zulieferer ausgeschlossen werden, wie es in der letzten Woche in Baden-Württemberg der Fall war. Wir wollen nicht, dass die Automobilindustrie mit dem Kraftfahrt-Bundesamt und dem Bundesverkehrsminister einen Deal aushandelt. Wir wollen ein offenes Gespräch, wir wollen eine Lösung, die nicht nur auf der Veränderung der Software basiert. Wir wollen eine wirkliche Verbesserung.

Die Automobilindustrie hatte dazu schon die Möglichkeit, sie hat die Daten aber nur auf dem Rollenprüfstand nachgewiesen. Wir wollen wirkliche Lösungen im Fahrbetrieb, und das mit einem vertretbaren Aufwand. Wir wollen keine Verhandlungen in Hinterzimmern, sondern wir wollen den Bürgerinnen und Bürgern endlich entgegenkommen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Ich fasse es zusammen, Kolleginnen und Kollegen. Bei der Euro-6-Norm sind wir uns in diesem Haus einig. Darüber brauchen wir nicht zu diskutieren. Die Kosten für die Nachbesserungen sind hier in vollem Umfang von den Automobilherstellern zu übernehmen. Die höheren Werte sind ausschließlich durch den Automobilhersteller ver-

schuldet, und das ist Betrug am Kunden. Dieser Betrugsschaden muss auch durch die Automobilindustrie ersetzt werden.

Bei der Technologie der Euro-5-Norm müssen wir eine Lösung finden. Dazu muss ein Standard entwickelt werden, wie zu vertretbaren Kosten, die gefördert werden können, eine Nachrüstung durchgeführt werden kann. Vielleicht können auch Steuervergünstigungen gewährt werden, damit die Bürgerinnen und Bürger nicht zu stark belastet werden.

Eines ist aber klar: Mit uns FREIEN WÄHLERN wird es keine Fahrverbote geben. Wir sehen die Automobilhersteller in der Pflicht. Wir sehen auch die Staatsregierung in der Pflicht. Bayern ist ein Automobilland. Es geht um viele Arbeitsplätze. Ich möchte den Diesel nicht schlechtreden, Kolleginnen und Kollegen.

Das Unternehmen Volvo, eines der innovativsten Unternehmen, ist vor 14 Tagen komplett aus der Dieseltechnologie ausgestiegen. Die Firma Volvo wird keine weitere Dieseltechnologie entwickeln. Ich möchte nicht, dass der Diesel aus Deutschland verschwindet. Eineinhalb Jahre lang wurde genug geredet. Wir brauchen jetzt eine Lösung. Die vier Anträge zeigen auch, dass alle Fraktionen der Meinung sind, dass jetzt die Zeit des Handelns gekommen ist.

Schade ist, dass die CSU-Fraktion nicht über einen Berichtsantrag hinausgeht. Die Zahlen der Erkrankten müssten eigentlich ausreichen, um zu handeln. Der Dieselstandort Bayern ist in Gefahr. Dass Sie sich jetzt nur berichten lassen, verstehe ich nicht. Sie sollten schon ein Stück weiter sein. Sie stellen auch den Bundesverkehrsminister.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Trotzdem werden wir Ihrem Antrag zustimmen, weil er ein Berichtsantrag ist.Dem Antrag der Kolleginnen und Kollegen der SPD stimmen wir zu, weil er genau das aufgreift und sagt, die Euro-6-Norm ist erst einmal Sache der Hersteller. Was nach der

Gewährleistung ist, müssen wir entwickeln. Hierfür müssen wir eine Lösung finden, ohne Fahrverbote auszusprechen. Wir werden dem SPD-Antrag zustimmen, weil er diese Chance lässt.

Dem Antrag der GRÜNEN würden wir FREIEN WÄHLER von Herzen her gern zustimmen. Aber, liebe Kolleginnen und Kollegen der GRÜNEN, Sie fordern, dass für die Nachrüstungen von Diesel-Pkw die Hersteller alle Kosten übernehmen sollen. Das geht so nicht; denn Sie können vom Hersteller nicht ernsthaft verlangen, bei einem 20 Jahre alten Dieselfahrzeug die Nachrüstung vorzunehmen.

(Zuruf von den GRÜNEN)

– Ich weiß, was Sie wollen. Dann schreiben Sie doch in den Antrag, ob Sie die Euro-5-Norm oder die Euro-6-Norm wollen. Das ist alles bekannt. Sie sind im Umweltschutz stark. Schreiben Sie die Standards in den Antrag, aber sagen Sie nicht, dass alle Diesel-Pkw nachgerüstet werden sollten, weil dies sachlich und fachlich falsch ist. Daher müssen wir uns leider bei dem Antrag der GRÜNEN enthalten, auch wenn Sie wahrscheinlich etwas anderes wollen. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Bevor ich den nächsten Redner, Herrn Kollegen Ganserer, ans Rednerpult bitte, möchte ich Ihnen mitteilen, dass die Fraktion der FREIEN WÄHLER für ihren Antrag namentliche Abstimmung beantragt hat. Bitte, Herr Kollege Ganserer.

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich kündige an dieser Stelle an, dass wir zu unserem Antrag ebenfalls namentliche Abstimmung beantragen. Die Begründung werde ich Ihnen in meiner Rede noch nachliefern.

Es gibt ein Recht auf Unversehrtheit der Gesundheit. Es gibt aber kein Recht auf Luftverschmutzung, auf Manipulation und Betrug.

(Beifall bei den GRÜNEN)

In Deutschland müssen laut dem renommierten Max-Planck-Institut jährlich 7.000 Menschen aufgrund der verkehrsbedingten Luftverschmutzung vorzeitig ihr Leben lassen. Das heißt, in Deutschland stirbt fast jede Stunde ein Mensch an den Folgen der Abgase von Autos.

(Zuruf von der CSU: Das ist Angstmache!)

– Das ist keine Angstmache, sondern das sind Fakten. Diese Fakten sollten Sie sich zu Gemüte führen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Das heißt auch, die giftigen Abgase aus den Verbrennungsmotoren fordern doppelt so viele Verkehrstote wie die Verkehrsunfälle. Zum Schutz der menschlichen Gesundheit hat die EU für die giftigen Luftschadstoffe, für Feinstaub und Stickoxide, Grenzwerte eingeführt. Diese Grenzwerte sind mittlerweile seit sieben Jahren, seit 2010, scharf gestellt. Obwohl klar ist, dass der Verkehr Hauptverursacher für die Luftschadstoffe ist und dass in deutschen und bayerischen Städten die Grenzwerte seit Jahren kontinuierlich gerissen werden, hat es die CSU-Regierung versäumt, Maßnahmen zur Verbesserung der Luft, zur Reduzierung der Verkehrsbelastung und somit für den Erhalt lebenswerter Städte zu ergreifen. Die CSU hat stattdessen gehofft, dass es die Technik schon richten werde, dass sich mit der Euro-5-Norm und der Euro-6-Norm das Problem der Luftschadstoffe sozusagen in Luft auflösen werde. Aber diese Hoffnung ist jetzt wie eine Seifenblase geplatzt.

Erst mit der Enthüllung der US-Umweltbehörde ist gezeigt worden, dass die gezielten Manipulationen der Autoindustrie Fakt sind. Diese Tatsache hätten die Verantwortlichen seit Jahren wissen können und wissen müssen. Der Untersuchungsausschuss des Deutschen Bundestages hat an den Tag gebracht, dass offenkundig seit zehn Jahren die Verantwortlichen der zuständigen Behörden und der Bundesregierung von

der Tatsache gewusst haben, dass Dieselfahrzeuge die Grenzwerte zwar auf dem Prüfstand einhalten, in der Realität aber um ein Vielfaches überschreiten. Nicht nur VW hat bei den Abgassystemen manipuliert und bei der Prüfung getrickst, sondern nahezu die gesamte Branche.

(Zuruf von der CSU)

Laut Umweltbundesamt stoßen die relativ modernen Euro-5-Fahrzeuge im Realbetrieb das Fünffache des zulässigen Grenzwertes aus. Damit sind die modernen Euro-5-Fahrzeuge im Realbetrieb noch dreckiger als die alten Euro-3-Fahrzeuge. Nach der Euro-6-Norm überschreiten im Durchschnitt alle Fahrzeuge den zulässigen Grenzwert um das Sechsfache. Laut Deutscher Umwelthilfe werden in Einzelfällen die Grenzwerte sogar um das Siebzehnfache überschritten.

Schlussfolgerungen und inhaltliche Konsequenzen: leider Fehlanzeige. Es war Ihr verantwortlicher CSU-Bundesverkehrsminister Dobrindt, der auf "Minister Ahnungslos" macht und beim Dieselskandal für organisiertes Politikversagen sorgt. Die CSU-Staatsregierung verliert in Sachen Luftreinhaltung seit Jahren einen Prozess nach dem anderen. Sie verletzt seit Jahren geltendes EU-Recht. Inzwischen hat die EU-Kommission die letzte Mahnung ausgesprochen und gegen Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. An der blauen Plakette wird deswegen kein Weg vorbeiführen. Dazu werden uns bereits in kurzer Zeit die EU-Kommission und nationale Gerichte, auch deutsche Gerichte, zwingen.

(Beifall bei Abgeordneten der GRÜNEN)

Das Maßnahmenbündel, über das Sie in Ihrem Antrag berichten wollen, geht in die richtige Richtung. Aber es handelt sich leider Gottes nur um einen Bericht. Das heißt also nicht, dass Sie Maßnahmen ergreifen. Das Schlimme ist: Diese Maßnahmen kommen um weit mehr als ein Jahrzehnt zu spät. Ihre Ignoranz wird Ihnen jetzt auf die Füße fallen. Die Maßnahmen, die Sie fordern und die richtig sind, fordern wir bereits

seit zehn Jahren immer wieder ein. Da hätten Sie besser auf unsere Ratschläge gehört.

(Beifall bei Abgeordneten der GRÜNEN)

Weil wir die Autofahrer und die Kommunen nicht im Regen stehen lassen wollen, müssen die Fahrzeuge, die draußen unterwegs sind, von den Herstellern nachgerüstet werden, damit sie die gültigen Grenzwerte auch im Realbetrieb einhalten. Das heißt, der Euro-5-Pkw muss den Euro-5-Grenzwert, der Euro-6-Pkw den Euro-6-Grenzwert einhalten. Daran führt kein Weg vorbei.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich warne eindringlich davor, und zwar alle hier im Hohen Haus versammelten Fraktionen, die Zeche für den gezielten Betrug der Automobilindustrie den deutschen Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern aufbrummen zu wollen. Es kann nicht angehen, dass eine ganze Branche betrügt, manipuliert und am Ende mit einem zusätzlichen Nachrüstgeschäft auf Kosten der Steuerzahler belohnt wird. Deswegen fordern wir in aller Deutlichkeit, dass diese Nachrüstung die Automobilbranche zu finanzieren hat.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Dieser Punkt in dieser Deutlichkeit fehlt leider in den Anträgen der anderen Fraktionen. Deswegen können wir uns bei den Anträgen der SPD, der FREIEN WÄHLER und der CSU nur enthalten. Wir haben namentliche Abstimmung beantragt, um zu dokumentieren, ob Sie bereit sind, diese Kosten den Verursachern aufzubrummen, oder ob Sie am Ende die deutschen Steuerzahler dafür bluten lassen wollen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Bitte, bleiben Sie am Rednerpult; denn es liegt eine Zwischenbemerkung des Kollegen Straub vor.

Karl Straub (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Sehr geehrter Herr Kollege Ganserer, es ist erstaunlich, wie Sie hier über die deutsche Automobilindustrie reden. Sie haben hier von einer deutschen Schlüsseltechnologie gesprochen und gesagt, dass alle betrogen hätten. Ich weise diese Behauptung ganz stark zurück. Es gab Betrugsfälle, aber im Bayerischen Landtag die ganze deutsche Autoindustrie des Betrugs zu beschuldigen, ist ein absoluter Skandal.

(Beifall bei der CSU)

Wir hatten heute viele soziale Themen, bei denen Sie sehr gerne Geld verteilen. Aber Sie sollten einmal daran denken, woher das Geld kommt. Dieses Geld wird im Wesentlichen durch die deutsche Automobilindustrie erwirtschaftet. Ich würde mir hier im Bayerischen Landtag schon eine Differenzierung wünschen.

(Beifall bei der CSU)

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Es ist offenkundig, dass die Grenzwerte von nahezu allen Herstellern und allen Modellen am Rollstand eingehalten, jedoch in der Praxis um ein Vielfaches überstiegen werden.

(Zurufe von der CSU – Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Sie sind seit zwölf Jahren in der Bundesregierung und stellen seit zehn Jahren den Bundesverkehrsminister.

(Anhaltende Unruhe)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Meine Herren, ich bitte um etwas mehr Ruhe. So unwichtig ist das Thema nun auch wieder nicht.

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Sie haben sich zehn Jahre lang von der gesamten Automobilbranche an der Nase herumführen lassen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Ich bitte darum, sich etwas zusammenzunehmen. Dort oben sitzen lauter Schulklassen. Wir sind eigentlich Vorbilder. – Der nächste Redner ist Herr Kollege Roos.

Bernhard Roos (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wie so oft ist es die Sozialdemokratie, die scheinbar sehr weit auseinanderliegende Positionen wieder miteinander versöhnen muss.

(Zurufe von der CSU: Oh!)

Wir müssen für den notwendigen Grad an Differenziertheit bei diesem sensiblen Thema sorgen. Liebe Kolleginnen und Kollegen, das tun wir auch, egal ob Sie sich vom rechten oder linken Rand äußern und egal, ob man sehr gründlich mit dem Thema vertraut ist oder nur oberflächlich.

Die Überschrift unseres Antrags lautet: "Emissionsarme Diesel-Pkw durchsetzen und Fahrverbote verhindern". Übersetzt heißt das: Weder Diesel-Bashing noch Industrie-Bashing noch einseitige Schuldzuweisungen und Radikallösungen sind das Gebot der Stunde. Angesichts der Dimension der Herausforderungen müssen wir das Problem Abgase mit Augenmaß angehen.

Einerseits müssen die Großstädte handeln und die EU-Rechtsprechung, die bundesdeutsche Rechtsprechung und auch die bayerische Rechtsprechung umsetzen. Hamburg ist nach Stuttgart und München eine der letzten großen Kommunen, die gesagt hat: Wir müssen etwas tun, notfalls Fahrverbote verhängen. Andererseits hilft es überhaupt nicht, das zur rein kommunalen Angelegenheit zu machen. Sowohl die staatliche als auch die kommunale Ebene sind betroffen und müssen lösungsorientiert handeln.

Der Vorsitzende des zweitgrößten Automobilclubs in Deutschland, des ACE – Auto Club Europa –, Stefan Heimlich sagt:

Die derzeitige Situation in Deutschland lässt vermuten, dass das Bundesverkehrsministerium und die Autoindustrie das Problem der Luftschadstoffe aussitzen wollen. Unumstritten ist, dass auch Neufahrzeuge zu viele Schadstoffe ausstoßen und dass besser kontrolliert werden muss. Trotzdem sprechen sich Hersteller sowohl gegen eine europaweite Überwachung als auch gegen verschärfte Sanktionen aus. Für uns ist das unverständlich: Die deutschen Autohersteller haben das Fachwissen, saubere Fahrzeuge zu bauen, und solche Maßnahmen würden das Vertrauen der Menschen in die Fahrzeugindustrie deutlich erhöhen.

(Ludwig Hartmann (GRÜNE): Allerdings!)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, daran fehlt es. Die Aussage der GRÜNEN, der Diesel gehöre weg, hilft nicht. Das haben Sie zwar schon vor zehn Jahren gesagt, aber, lieber Herr Kollege Ganserer, in den letzten zehn Jahren hat es große Fortschritte bei Leistung und Abgas gegeben. Außerdem ist es nicht hilfreich zu fordern, dass die Hersteller alles alleine bezahlen sollen. Die fast schon überirdische Geduld mit der Automobilindustrie hängt damit zusammen, dass man Manschetten hat, diese Stammindustrie – ich bin bei der IG Metall – zu gefährden. Das darf jedoch nicht dazu führen, dies isoliert zur Sache der Verbraucher, der Politik oder – dies ironisch – der mit Luftschadstoff vertrauten Kaminkehrer zu machen. Ich vertrete ebenfalls die Auffassung der anderen Fraktionen, dass es nichts nützt, wenn man wie die CSU-Fraktion Schaum vor dem Mund hat und es dann bei einem Berichtsantrag belässt. Liebe Kolleginnen und Kollegen, das ist zu wenig.

(Beifall bei der SPD)

Außerdem will ich auf eine in den Gazetten kaum lesbare Variante zu sprechen kommen. Das ist ein Handelskrieg. Wer glaubt, die US-Autos wären sauber, weil die US-Umweltbehörden den VW-Skandal aufgedeckt haben, der irrt. Das ist völlig absurd. Sie überschreiten die Grenzen weitaus mehr als unsere europäischen, deutschen

oder gar bayerischen Autos. BMW zählt noch zu den saubersten Herstellern – relativ gesehen. Das muss man zur Ehrenrettung sagen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir als SPD-Fraktion fordern nicht nur einen Bericht, sondern führen ein Fachgespräch durch mit den Betriebsräten, mit der IG Metall, der Gewerkschaft IG BCE sowie den Abgasspezialisten der Hersteller und natürlich der Zulieferer. An dieser Stelle möchte ich die Gelegenheit nutzen und darauf hinweisen, welche Chemiewerke sich mittlerweile in den Autos befinden. Dazu zählen: Brennraumdrucksensor, Lambdasonde, Oxidationskatalysator, Temperatursensoren, Dieselpartikelfilter, AdBlue-Dosierventil, NO_x-Katalysator, NO_x-Sensor, AdBlue-Dosierpumpe, AdBlue-Tank. Das alles steuert das Motorsteuergerät. Das ist höchst komplex. Das ist in der Nachrüstung sehr schwierig. Deshalb plädieren wir für eine Lösung mit Übergangsfristen. Das heißt nicht, dass nichts gemacht werden muss. Je nach Technologie sucht man nach Euro-5- oder Euro-6-Optimierungen. Ich halte es selbst für unerträglich, dass sogar die aktuellsten Modelle die Werte überschreiten.

Ich komme zum letzten Punkt. Diesel-Bashing verbietet sich deshalb, weil die Herkunft der Feinstaubanteile am Neckartor in Stuttgart exakt gemessen worden sind. 15 % des Feinstaubs kommen aus dem Auspuff. Jedoch machen Reifenabrieb, Bremsabrieb und der bereits vorhandene Staub am Boden rund 85 % des Feinstaubs aus. Wir müssten sehr viel mehr tun, um unsere Städte sauberer zu machen.

Ich vermute, die SPD-Fraktion ist die einzige Fraktion, die allen vier Anträgen zustimmen wird. Ich gehe nicht davon aus, dass mich die CSU-Fraktion positiv überraschen wird. In diesem Sinne hoffe ich dennoch, dass wir als Politik angesichts dieser gewaltigen Herausforderung mit einer Stimme reden, auch wenn der eine oder andere Zungenschlag nicht ganz passt.

(Beifall bei der SPD)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. – Der nächste Redner ist Herr Kollege Kirchner.

Sandro Kirchner (CSU): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Ich möchte ebenfalls kurz auf das Thema eingehen und versuchen, es auf eine sachliche Ebene herunterzubrechen. Wir haben das Thema im Plenum schon einmal diskutiert. Das ganze Dilemma ist darauf zurückzuführen, dass tatsächlich Klage eingereicht worden ist. Stellenweise haben 16 Städte die Schadstoffgrenzen nicht eingehalten. Damit drohen Fahrverbote für Dieselfahrzeuge. Das ist von großer Bedeutung, weil jedes dritte Auto ein Dieselfahrzeug ist. Bei uns sind 15 Millionen Dieselfahrzeuge unterwegs, davon sind 39 % gemäß der Euro-5-Norm ausgestattet. In Summe sind sechs Millionen Fahrzeuge betroffen.

Wir haben im Haus auch das Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofs diskutiert. Demnach könnte auch ein Fahrverbot für München drohen. Im Plenum waren wir uns darüber einig, dass solche Fahrverbote nicht unbedingt zielführend sind. Zum einen wird damit die Mobilität eingeschränkt, zum anderen wären davon auch das Handwerk und der Mittelstand betroffen, da dort viel gependelt wird. Insgesamt wären Fahrverbote wirtschaftsschädlich. Insbesondere Menschen mit einem sozial schwachen Hintergrund, die sich nicht immer ein neues Auto kaufen können, wären dadurch belastet.

Herr Ganserer, Sie haben versucht, einen Irrglauben zu verbreiten, nämlich, dass emissionsfreier Verkehr auch tatsächlich emissionsfrei ist. Das hat Ihnen Herr Blume in der letzten Plenarsitzung schon ausdrücklich gesagt. Wenn Sie uns von der CSU-Fraktion fragen, begrüßen wir das Ziel, Fahrverbote zu vermeiden. Wir unterscheiden uns jedoch in der Sichtweise.

Der Antrag der FREIEN WÄHLER fußt nicht auf Fakten. Stattdessen erweckt er den Eindruck, dass allein die Automobilindustrie für die Luftverschmutzung verantwortlich sein soll. Eigentlich kann die Automobilhersteller gar keine Schuld treffen, solange die Zulassung der Fahrzeuge nicht gesetzeswidrig erfolgt ist. Deshalb bauen die Anträge der GRÜNEN, der FREIEN WÄHLER und der SPD auf falschen Voraussetzungen auf. Das Gesetz steht in einem Rechtsstaat im Vordergrund.

Herr Ganserer, Ihre Ausführungen sind für die deutsche und bayerische Automobilindustrie der Tod.Wir haben in Bayern 500.000 Arbeitsplätze in der Automobilindustrie; Sie müssen sich fragen lassen, welche Ziele Sie verfolgen, wie Sie diese Ziele formulieren und wie Sie gegenüber der Wirtschaft, den Arbeitgebern und den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern auftreten. Da muss ich sagen: Obacht!

(Beifall bei der CSU)

Schauen wir weiter. Die Probleme mit der Luftqualität sind doch eher Probleme der mangelnden Abstimmung: Wir haben auf der einen Seite die Immissionsschutzgesetzgebung, auf der anderen Seite haben wir Emissionsschutzvorschriften der Europäischen Union. Trotz Einhaltung der Emissionsvorschriften gibt es einen Konflikt mit den EU-Luftqualitätsvorgaben.

Auch Ihre technischen Vorschläge, Herr Glauber, sind gut gemeint. Aber eine Umrüstung von Euro-3- oder Euro-4-Fahrzeugen auf Euro-6-Niveau ist aktuell eine sehr große Herausforderung bzw. gar nicht möglich.

(Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Das steht gar nicht drin! Ihr könnt doch nicht einmal richtig lesen!)

– Das steht in Ihrem Antrag. Lesen Sie die Begründung Ihres Antrags durch: Das Nachrüsten der Euro-5-Fahrzeuge auf die Euro-6-Norm ist sehr komplex und teuer. Da muss man irgendwo einmal eine Beziehung zwischen Kosten und Nutzen herstellen und schauen, ob die NO_x-Verminderung vielleicht zweifelhaft ist. Sie tun immer so, als würde die Automobilbranche das Thema gänzlich ignorieren. Demgegenüber muss man sagen, dass die Automobilhersteller daran arbeiten, effektive und kostengünstige Lösungen zu finden, um NO_x-Emissionen bei Euro-5 zu vermindern.

Beim SPD-Dringlichkeitsantrag – lieber Kollege Roos, wir sind ja beieinander – muss man von den Fakten her feststellen, dass die Formalie der Abgasmessung auf EU-Ebene bereits beschlossen ist. So, wie Sie Ihren Dringlichkeitsantrag formulieren, kon-

terkarieren Sie eigentlich die EU-Regelung bzw. führen Sie sie damit ad absurdum. An die Messung im Realbetrieb stellen Sie gewisse Anforderungen, die man bei dem momentan geltenden Gesetzesrahmen nicht durchsetzen kann. Man muss zudem berücksichtigen, dass dort schon Regularien getroffen worden sind, die ab September 2017 für Fahrzeuge gelten. Ab diesem Zeitpunkt muss der Nachweis erbracht werden. Der Rest gilt dann ab 2020. Das muss man berücksichtigen, wenn man solche Anträge stellt.

(Erwin Huber (CSU): Sehr gut!)

Wir müssen uns hier also mit dem Dringlichkeitsantrag auseinandersetzen und den Bedarf in einem Gesamtkonzept betrachten. Wir müssen uns positive Anreize anschauen und die technologische Entwicklung ein Stück weit mit berücksichtigen, anstatt uns auf Fahrverbote zu fokussieren. Deswegen erbitten wir als CSU-Fraktion von der Staatsregierung einen Bericht, in dem das Thema ganzheitlich betrachtet wird, damit wir überhaupt wissen, wovon wir hier reden. Sie haben Emotionen hereingebracht und versucht, den Dringlichkeitsantrag als Plattform zu benutzen. Sie haben versucht, die bayerische, die deutsche Wirtschaft kaputtzureden. Demgegenüber müssen wir erst mal gucken, wie wir in dem System weiterkommen. Deswegen ist es wichtig, sich die Frage zu stellen, welche Maßnahmen zum Beispiel vom Bund getroffen werden können, was die Länder einbringen können, wo die Kommunen aktiv werden und Maßnahmen zur Reduktion von NO_x treffen können. Sie können vielleicht irgendwelche Hotspots oder Straßen entlasten, die momentan besonders im Fokus sind, und den Menschen vor Ort etwas Gutes tun und den gesundheitlichen Belangen Rechnung tragen.

Es geht aber weiter: Nicht nur der Automobilhersteller, den Sie immer in den Fokus nehmen, ist Teil dieser Diskussion, sondern auch der öffentliche Personennahverkehr. Wo stellen Sie die Frage, wie der öffentliche Personennahverkehr ausgebaut werden kann, wie Park-and-ride-Systeme vernünftiger dargestellt werden können, wie Bike-and-ride-Systeme eingebracht werden können, wie Anreize für den Radverkehr im ur-

banen Bereich zur Entlastung des Verkehrs einbezogen werden können? Was ist mit intelligenten Verkehrsleitsystemen? – Darüber haben Sie kein Wort verloren, da haben Sie keine Lösung aufgezeigt. Es geht auch um neue Verkehrskonzepte in Bezug auf die Elektromobilität. Wie können vielleicht durch eine Überhol- oder Schnellspur Anreize für eine Entlastung geschaffen werden? – Da ist nichts von Ihnen gekommen. Nur die bösen Automobilhersteller stehen im Vordergrund. Man muss schon sagen: Es ist ganz klar, dass man bei den Nachrüstoptionen forcieren muss, um etwas zu bekommen. Aber man muss auch einmal real betrachten, welche Möglichkeiten es gibt und was man an dieser Stelle machen kann.

Die Luftreinhaltepläne werden irgendwann fortgeschrieben. Herr Glauber, Sie haben das angesprochen, aber auch ein Stück weit vergessen. Da muss man den Sachstand diskutieren und den neuen Sachverhalt, den wir hier ausarbeiten wollen, berücksichtigen, damit bei zukünftigen Klassifizierungen auf EU-Ebene vernünftige Regelungen gefunden werden, die praktikabel und vor Ort umsetzbar sind.

Ich sage Ihnen noch einmal: Fahrverbote sind nicht zielführend – weder für die Menschen, die in einer Stadt wohnen, noch für die Wirtschaft, die dort ansässig ist. Deswegen lehnen wir Ihre Dringlichkeitsanträge ab. Sie gehen inhaltlich nicht weit genug bzw. beachten den gesetzlichen Rahmen nicht. Wir wollen hier im Haus auf einer vernünftigen Datenlage und aufgrund einer Sachinformation diskutieren.

(Beifall bei der CSU)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. Bitte bleiben Sie am Rednerpult. Wir haben drei Zwischenbemerkungen. Zuerst spricht der Kollege Roos, dann der Kollege Ganserer und schließlich der Kollege Glauber.

Bernhard Roos (SPD): Lieber Kollege Kirchner, lieber Sandro: perfekt am Thema vorbeigeredet.

(Beifall bei der SPD)

Ich würde deinen Beitrag unter das Motto stellen: Lieber unvollkommen begonnen, als perfekt verzögert. Alle drei Kolleginnen und Kollegen von der Opposition haben ja die Fragepositionen geteilt, die ihr in den Bericht aufnehmen wollt, und sie für richtig gehalten.

Mir geht es jetzt um die Frage, wie wir damit umgehen, dass die aktuellen und die fast neuen Autos die Grenzwerte immer noch eminent reißen. Das ist die Kernfrage. Da helfen Luftreinhaltepläne und alle möglichen verkehrspolitischen Eingriffe in den Kommunen, im Staat überhaupt nichts. Da muss man klar Farbe bekennen. Ich frage konkret: Du hast auf die Rechtslage abgestellt. Zur Fortentwicklung des Rechts sind wir als Legislative im Parlament beisammen. Auf EU-Ebene und in Berlin muss die Legislative die Grenzwerte so setzen, dass sie a) einzuhalten und b) praktikabel sind. Das muss in Absprache mit der Industrie und den Zulieferern erreicht werden. Den Bürgerinnen und Bürgern, die zu 47 % auf Diesel-Pkw sitzen, muss so die Chance gegeben werden, ihre Autos vor Wertverlust zu schützen und nach wie vor mit gutem Gewissen durch das Land zu fahren; denn dazu haben sie sich diese Autos gekauft – ich persönlich übrigens auch.

Sandro Kirchner (CSU): Ich bedanke mich für diese Wortmeldung. Eigentlich enthält sie einen Widerspruch: Am Anfang wurde ein bissel polemisch darauf hingewiesen, ich hätte am Thema vorbeigeredet, und am Ende wurde doch bestätigt, dass der Antrag der CSU sehr gut ist, weil er fraktionsübergreifend auf ganzer Breite unterstützt wird. Dafür danke ich herzlich. Ich denke, ich brauche inhaltlich auf den Beitrag nicht weiter einzugehen.

(Beifall bei Abgeordneten der CSU)

In einem zweiten Punkt, Kollege Roos, muss ich die SPD selber infrage stellen. Sie haben sich vorhin hingestellt und erzählt, wie aktiv die SPD ist, dass sie eine Dialogveranstaltung durchführt und die Themen ausarbeitet usw. – Noch einmal, damit wir uns nicht falsch verstehen: Ich habe in meiner Rede gesagt, dass wir alle beieinander

sind, wenn es um Lösungen geht und darum aufzuzeigen, wie man Fahrverbote vermeiden kann. – Ich habe aber einmal gelernt, dass man sich bei Dialogveranstaltungen die Dinge genauer ausarbeiten und genauer anhören soll, um dann gezielt vorgehen zu können. Vielleicht wäre es geboten, dass die SPD das einmal ausarbeitet – möglicherweise gemeinsam mit uns und mit der Staatsregierung –, um die Themen zielführend weiterentwickeln zu können. Stattdessen springen Sie an dieser Stelle einfach in die Bresche und versuchen nachzuformulieren, weil ein Dringlichkeitsantrag gekommen ist.

(Bernhard Roos (SPD): Wir haben Barbara Hendricks!)

– Das können Sie alles machen, das ist kein Problem. Das können Sie alles einbringen.

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Der Nächste ist Kollege Ganserer. Bitte.

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Kollege Kirchner, ich habe Ihrer Rede nicht entnehmen können, wie Sie ein Fahrverbot verhindern wollen und ob Sie eine Nachrüstpflicht der Autohersteller vorsehen wollen. Wer die Zeche dafür zahlen soll, konnte ich Ihrer Rede nicht entnehmen. Genauso wenig konnte ich Ihrer Rede entnehmen, wie Sie innerhalb kürzester Zeit dafür sorgen wollen, dass hier, im Freistaat Bayern, geltendes EU-Recht in Sachen Luftschadstoffe eingehalten wird. Sie müssen auf diesem Gebiet schnell handeln. Sie haben ein paar Lösungswege aufgezeigt; wir diskutieren seit Jahrzehnten darüber, aber geschehen ist bisher wegen Ihrer Ignoranz nichts. Wenn Sie nicht in kürzester Zeit handeln, werden Sie weder Fahrverbote vermeiden können noch werden Sie verhindern können, dass die EU das Vertragsverletzungsverfahren fortführt. So oder so wird den deutschen Steuerzahlerinnen und Steuerzahlern aufgrund Ihrer Untätigkeit sowohl im Freistaat Bayern als auch im Bund – da sind Sie an der Regierung beteiligt – ein Milliardenschaden entstehen. Auf diese Fragen haben Sie wieder keine Antwort geliefert.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Sandro Kirchner (CSU): Herr Ganserer, irgendwann bin ich an dem Punkt, wo ich sage: Es ist hoffnungslos, in dieser ideologischen Diskussion bei Ihnen anzukommen.

(Beifall bei der CSU)

Aber ich beantworte Ihre Fragen gerne.Wenn Sie vorhin zugehört hätten, wären Ihre Fragen im Wesentlichen beantwortet. Ich habe gesagt: Wenn man hier weiterkommen möchte, wenn man hier Lösungen finden möchte, dann braucht man einen ganzheitlichen Ansatz. Ein Ansatz ist der, wie er in Ihren Anträgen beschrieben ist, dass man über Nachrüstungen diskutieren bzw. aufzeigen muss, was gesetzlich und was finanziell nötig ist. Dann kann man sagen, dies oder jenes ist zu unterstützen, zu forcieren oder praktikabel auszulegen – Punkt eins.

Punkt zwei: Sie verstehen nach wie vor nicht, dass das Problem nicht alleine das Fahrzeug ist. Der Schadstoff, der in einer Stadt gemessen wird, NO_X, kommt nicht allein von dem Fahrzeug, sondern eine Vielzahl von Emissionen geht damit einher.

Deswegen ist der Ansatz, den wir aufgezeigt haben, ganzheitlich damit umzugehen, gewisse Dinge zu entlasten und im städtischen Alltag umzuorganisieren. Damit kann Druck vom Kessel genommen und können Fahrverbote, die sich an Grenzwerten orientieren, ein Stück weit umgangen bzw. abgemildert werden.

Ich verstehe nicht, wie Sie zu der Feststellung kommen, dass in unserem Konzept bzw. in meiner Darlegung die Inhalte fehlen. Da muss ich Ihnen sagen: Sie wollen es einfach nicht verstehen.

(Beifall bei der CSU)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Die nächste Wortmeldung: Kollege Glauber zu einer Zwischenbemerkung.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Kollege Kirchner, ich glaube, Sie und die CSU-Fraktion haben noch nicht verstanden, worum es geht.

(Zurufe von der CSU: Oh! Mein Gott!)

Sie verteidigen hier am Rednerpult die Automobilindustrie und sagen, die Grenzwerte seien eingehalten worden, die vom Kraftfahrt-Bundesamt gefordert wurden. Da muss ich Sie fragen: Haben Sie wirklich die Berichterstattung verfolgt? – Das ist nämlich nicht der Fall. Das Fahrzeug erkennt, dass es auf einem Rollenprüfstand steht, und nur dann, wenn es auf einem Rollenprüfstand steht, kommt es in einen Betriebsmodus, in dem die Abgasreinigung funktioniert. Das ist ein klassischer Betrug. Im Prinzip wird nicht der reale Fahrzustand simuliert.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Ich als Architekt und meine Handwerker haften für alles, was dem Kunden versprochen wurde. Der Handwerker muss dafür geradestehen. Wenn nicht erfüllt wird, was versprochen wurde, landet der Handwerker vor Gericht und muss diese Leistung dann erbringen.

Hier wird die Automobilindustrie verteidigt. Insbesondere Fahrzeuge in der Euro-6-Norm erfüllen diese Standards nicht. Sie sagen, es sei alles in bester Ordnung. Ich an Ihrer Stelle würde besser einmal nachlesen und nach eineinhalb Jahren nicht noch einmal auf Zeit spielen; denn es hängen wirklich viele Arbeitsplätze in Bayern und Deutschland von dieser Technologie ab. Es geht um die Luftreinhaltung und um die Lebensqualität.

Ich bin froh, dass sich die Umweltministerin nach Bayern-Ei heute endlich auch zu diesem Thema äußert, nach eineinhalb Jahren, und vielleicht auch die Notwendigkeit sieht, dass Bayern handelt, wenn schon der Verkehrsminister in Berlin das nicht erkennt.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und Abgeordneten der GRÜNEN)

Sandro Kirchner (CSU): Herr Glauber, ich könnte jetzt sagen: Gut gebrüllt! Ich muss Ihnen aber sagen, Sie verdrehen ein bisschen den Sachverhalt und kommen vom Thema ab.

(Florian Streibl (FREIE WÄHLER): Nein, genau das ist das Thema! Sie haben Scheuklappen auf!)

– Nein, genau das ist nicht das Thema. Das Thema ist, dass wir eine Schadstoffbelastung in Städten haben, die an Grenzwerte herankommt, und wir darüber reden müssen, wie wir die Rahmenbedingungen verändern, um dort ein Fahrverbot auszuschließen, bzw. darüber was das Wichtigste ist, um den Menschen Entlastung zu bringen. Wenn Sie das Thema darauf reduzieren wollen, dass irgendwelche Prüfstände, Normen oder Abläufe infrage gestellt werden, muss ich sagen: Das machen andere mit einem anderen technischen Hintergrund, also keine Architekten, sondern Zulassungsstellen, Prüfstellen, Ingenieure. Überlassen Sie denen die Arbeit und die Urteile den Juristen und Richtern, und stellen Sie sich hier nicht hin und machen so einen Käse!

(Beifall bei der CSU – Widerspruch bei den FREIEN WÄHLERN)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Nächste Rednerin ist Frau Staatsministerin Scharf.

Staatsministerin Ulrike Scharf (Umweltministerium): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich glaube, über eines sind wir uns hier im Hohen Haus vollkommen einig: Wir alle wollen saubere Luft in unseren Städten, und zwar nicht nur in den Parks und in den Wohnbereichen, sondern überall in den Städten.

Die Frage, die sich stellt, ist tatsächlich die, wie wir am besten dorthin kommen: Gehen wir den Weg von Zwang und Verboten, wie ihn die GRÜNEN beschreiten wollen, gehen wir den Weg des hektischen Aktionismus, wie ihn die heutigen Dringlichkeitsanträge vorgeben, oder gehen wir einen Weg der Sachlichkeit und der Vernunft,

wie ihn die CSU-Fraktion in ihrem Antrag aufzeigt? Dieser Weg fordert die Verantwortung der Hersteller und technische Innovationen ein und wird vor allem der Lebenswirklichkeit der Menschen in unseren Städten gerecht. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir gehen den Weg der Sachlichkeit und Vernunft. Das ist ein Weg der ganz konkreten Schritte und der kontinuierlichen Fortschritte.

Lieber Kollege Ganserer, es ist schon ein wenig abenteuerlich, wenn Sie hier sagen, wir wären untätig und hätten nichts gemacht. Ich darf Ihnen sagen, dass wir in unseren bayerischen Städten derzeit 17 Luftreinhaltepläne haben. Viele davon sind fortgeschrieben und mit neuen Maßnahmen versehen. In München ist die sechste Fortschreibung veröffentlicht; an der siebten wird gearbeitet. In dieser sechsten Fortschreibung stehen: Lkw-Durchfahrtsverbot, Tempolimit am Mittleren Ring, Umweltzone. Nehmen Sie also bitte zur Kenntnis: Das sind die wichtigsten Ergebnisse in diesen Luftreinhalteplänen. Ich sage es noch einmal: Es sind insgesamt 17 in Bayern.

Das ist ein Erfolg einer gemeinsamen Politik der Staatsregierung, der Bezirksregierungen und auch der Städte. Die Verbesserungen sind übrigens messbar, liebe Kolleginnen und Kollegen. Wir halten an allen 54 Luftgütemessstationen in Bayern regelmäßig die Grenzwerte

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

für Schwefeldioxid, für Kohlenmonoxid, für Benzol und für Blei ein. Seit 2012, also seit fünf Jahren, halten wir außerdem in ganz Bayern, also auch in München, den Feinstaubgrenzwert ein. Kolleginnen und Kollegen, auch beim Stickoxid gibt es einen nennenswerten Erfolg: Der Stundenmittelwert von 200 µg darf maximal 18-mal im Kalenderjahr überschritten werden; 2016 lagen wir zum ersten Mal an allen bayerischen Messstationen unter dieser zulässigen Höchstgrenze.

Das Fazit ist also: Die Maßnahmen wirken, und die Luft in Bayern ist gut. Sie wird kontinuierlich besser. Was wir jetzt aussäen, wird in Zukunft eine gute Ernte einbringen. Dazu braucht es aber noch etwas Geduld. Die Euro-6-Normen, die erst seit 2015 für

Kfz-Neuzulassungen verbindlich sind, greifen noch nicht. Die Berücksichtigung der Real Driving Emissions – wir hatten das heute schon einmal – greift stufenweise: im September 2017 und noch einmal im Jahr 2019. Das wird sich ganz eklatant auf die Stickoxidbelastung durch Dieselfahrzeuge auswirken und die Werte maßgeblich senken. Dieser Effekt greift aber natürlich erst dann, wenn die Fahrzeugflotte eines Landes weitgehend ausgetauscht ist. Das dauert einige Zeit, und das wird auch nicht gewaltsam zu forcieren sein. Wir brauchen keine pauschalen Einfahrverbote für Dieselfahrzeuge; sie wären nichts anderes als ein gigantisches Stoppschild für weite Teile unserer Bevölkerung.

Es braucht ein strukturiertes und überlegtes Vorgehen. Die Staatsregierung arbeitet derzeit unter Hochdruck an einem Katalog von Maßnahmen zur Minderung der Stickoxidbelastung. Dabei ist unsere Überzeugung, dass wir Innovation statt Fahrverbote brauchen.

Wir sind derzeit intensiv im Gespräch mit der Automobilindustrie. Wir wollen ganz konkret wissen, welche Nachrüstmöglichkeiten es bei der Hardware wie bei der Software gibt, an welchen Fahrzeugen und zu welchen Kosten überhaupt die Nachrüstung durchgeführt werden kann, welche Anreize seitens der Hersteller, aber auch des Staates gesetzt werden können, damit die Bürgerinnen und Bürger überhaupt zu einer Umrüstung bereit sind und sie akzeptieren. Das ist übrigens auch Gegenstand eines Beschlusses der Umweltministerkonferenz von Anfang dieses Monats. Die Umweltministerkonferenz hat die Automobilindustrie, aber auch die EU-Kommission und die Bundesregierung aufgefordert – ich darf sie hier zitieren – zusätzliche Anstrengungen zu unternehmen, um eine zeitnahe wirksame Reduzierung der tatsächlichen NO_X-Emissionen der Fahrzeugflotten zu erzielen, einschließlich einer Verständigung zwischen Bund und Automobilindustrie darüber, wie die Verbraucher von den Kosten der Nachrüstung tatsächlich entlastet werden können.

Ich glaube, wir alle haben verstanden. Ich komme noch einmal auf unser gemeinsames Ziel, die saubere Luft in unseren Städten, zurück. Wir müssen dabei als Ziel vor

Augen haben – die Sache ist auch sehr komplex, nebenbei bemerkt –, dass wir erstens schnellstmöglich Dieselfahrzeuge auf den Markt bringen, die den neuesten und strengsten Anforderungen zur Schadstoffbegrenzung genügen, und dass wir zweitens technologische Innovationen voranbringen, die die Verbreitung emissionsfreier Fahrzeuge wirklich unterstützen.

Meine Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, die Bayerische Staatsregierung braucht dazu keine Nachhilfe von den FREIEN WÄHLERN, auch nicht von den GRÜNEN oder der SPD.

(Beifall bei der CSU)

Die Anträge kommen zu spät und greifen zu kurz.Wir können diesen hochkomplexen Sachverhalt nicht mit Schnellschüssen, mit Dringlichkeitsanträgen erledigen und auch nicht auf die Frage der Nachrüstung reduzieren. Deshalb bitte ich um Ablehnung der drei Dringlichkeitsanträge und komme gerne dem Anliegen der CSU nach, umfassend zu berichten. Das mache ich gerne.

(Beifall bei der CSU)

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Danke schön. Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen jetzt zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Ich lasse zunächst in einfacher Form über die beiden Dringlichkeitsanträge der SPD und der CSU abstimmen; danach folgen die namentlichen Abstimmungen über die Dringlichkeitsanträge der FREIEN WÄHLER und der GRÜNEN.

Ich beginne mit der Abstimmung und lasse zunächst über den Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/17006 – das ist der Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion – abstimmen. Wer diesem Dringlichkeitsantrag seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich jetzt um sein Handzeichen. – Das sind die SPD-Fraktion und die FREIEN WÄHLER. Danke schön. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das ist die CSU-Fraktion. Danke

schön. Stimmenthaltungen? – Stimmenthaltung der Fraktion der GRÜNEN. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Nun lasse ich über den Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/17007 – das ist der Dringlichkeitsantrag der CSU-Fraktion – abstimmen. Wer diesem seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. – CSU-Fraktion, SPD-Fraktion und Fraktion der FREIEN WÄHLER. Danke schön. Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Keine. Stimmenthaltungen? – Bei Stimmenthaltung von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist dieser Dringlichkeitsantrag angenommen.

Nun lasse ich in namentlicher Form über den Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/16959 – das ist der Dringlichkeitsantrag der FREIEN WÄHLER – abstimmen. Mit der namentlichen Abstimmung kann begonnen werden. Hierfür stehen fünf Minuten zur Verfügung.

(Namentliche Abstimmung von 15.01 bis 15.06 Uhr)

Die Zeit ist um. Ich schließe die Abstimmung. Die Auszählung findet außerhalb des Sitzungssaales statt.

(Unruhe)

– Ich bitte um Ihre Aufmerksamkeit. Wir fahren mit der nächsten Abstimmung fort. Ich lasse nun in namentlicher Form über den Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/17005 – das ist der Dringlichkeitsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – abstimmen. Hierfür stehen drei Minuten zur Verfügung.

(Namentliche Abstimmung von 15.06 bis 15.09 Uhr)

Die Zeit ist um. Ich schließe die Abstimmung. Die Auszählung findet außerhalb des Sitzungssaales statt.

Wir fahren jetzt in der Tagesordnung fort.

(...)

Präsidentin Barbara Stamm: In der Zwischenzeit gebe ich das Ergebnis der namentlichen Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Aiwanger, Streibl, Glauber und anderer und Fraktion (FREIE WÄHLER) betreffend "Diesel-Nachrüstungen statt Fahrverbote" auf Drucksache 17/16959 bekannt. Mit Ja haben 50, mit Nein haben 77 Abgeordnete gestimmt. Stimmenthaltungen gab es 14. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 2)

Ich gebe nun das Ergebnis der namentlichen Abstimmung über den nachgezogenen Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Schulze, Hartmann, Ganserer und anderer und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betreffend "Stickoxid-Belastung durch Diesel-Pkw verringern" auf Drucksache 17/17005 bekannt. Mit Ja haben 50, mit Nein haben 74 Abgeordnete gestimmt. Stimmenthaltungen gab es 13. Damit ist auch dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 3)

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 18.05.2017 zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber u. a. und Fraktion FREIE WÄHLER; Diesel-Nachrüstungen statt Fahrverbote (Drucksache 17/16959)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus	X		
Aigner Ilse		X	
Aiwanger Hubert	X		
Arnold Horst	X		
Aures Inge	X		
Bachhuber Martin			
Prof. (Univ. Lima) Dr. **Bauer** Peter	X		
Bauer Volker		X	
Baumgärtner Jürgen			
Prof. Dr. **Bausback** Winfried			
Bause Margarete			X
Beißwenger Eric		X	
Dr. **Bernhard** Otmar		X	
Biedefeld Susann			
Blume Markus		X	
Bocklet Reinhold		X	
Brannekämper Robert		X	
Brendel-Fischer Gudrun		X	
von **Brunn** Florian	X		
Brunner Helmut			
Celina Kerstin			
Deckwerth Ilona	X		
Dettenhöfer Petra		X	
Dorow Alex			
Dünkel Norbert		X	
Dr. **Dürr** Sepp			
Eck Gerhard		X	
Dr. **Eiling-Hütig** Ute		X	
Eisenreich Georg		X	
Fackler Wolfgang		X	
Dr. **Fahn** Hans Jürgen			
Fehlner Martina	X		
Felbinger Günther			
Flierl Alexander		X	
Freller Karl		X	
Füracker Albert		X	
Ganserer Markus			X
Prof. Dr. **Gantzer** Peter Paul	X		
Gehring Thomas			X

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Gerlach Judith		X	
Gibis Max		X	
Glauber Thorsten	X		
Dr. **Goppel** Thomas		X	
Gote Ulrike			X
Gottstein Eva			
Güll Martin	X		
Güller Harald	X		
Guttenberger Petra		X	
Haderthauer Christine		X	
Häusler Johann	X		
Halbleib Volkmar			
Hanisch Joachim	X		
Hartmann Ludwig			X
Heckner Ingrid		X	
Heike Jürgen W.		X	
Herold Hans		X	
Dr. **Herrmann** Florian		X	
Herrmann Joachim		X	
Dr. **Herz** Leopold	X		
Hiersemann Alexandra	X		
Hintersberger Johannes			
Hölzl Florian		X	
Hofmann Michael		X	
Holetschek Klaus			
Dr. **Hopp** Gerhard			
Huber Erwin		X	
Dr. **Huber** Marcel		X	
Dr. **Huber** Martin		X	
Huber Thomas		X	
Dr. **Hünnerkopf** Otto		X	
Huml Melanie			
Imhof Hermann		X	
Jörg Oliver		X	
Kamm Christine			X
Kaniber Michaela		X	
Karl Annette	X		
Kirchner Sandro		X	
Knoblauch Günther	X		
König Alexander		X	
Kohnen Natascha	X		

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Kränzle Bernd			
Dr. **Kränzlein** Herbert	X		
Kraus Nikolaus	X		
Kreitmair Anton			
Kreuzer Thomas			
Kühn Harald		X	
Ländner Manfred		X	
Lederer Otto		X	
Leiner Ulrich			X
Freiherr von **Lerchenfeld** Ludwig		X	
Lorenz Andreas		X	
Lotte Andreas	X		
Dr. **Magerl** Christian			X
Dr. **Merk** Beate		X	
Meyer Peter	X		
Mistol Jürgen			X
Müller Emilia			
Müller Ruth			
Mütze Thomas			X
Muthmann Alexander			
Nussel Walter		X	
Osgyan Verena			
Petersen Kathi	X		
Pfaffmann Hans-Ulrich	X		
Prof. Dr. **Piazolo** Michael	X		
Pohl Bernhard	X		
Pschierer Franz Josef			
Dr. **Rabenstein** Christoph	X		
Radlmeier Helmut		X	
Rauscher Doris	X		
Dr. **Reichhart** Hans		X	
Reiß Tobias		X	
Dr. **Rieger** Franz		X	
Rinderspacher Markus	X		
Ritt Hans		X	
Ritter Florian	X		
Roos Bernhard	X		
Rosenthal Georg	X		
Rotter Eberhard		X	
Rudrof Heinrich			
Rüth Berthold		X	
Sauter Alfred		X	
Schalk Andreas		X	
Scharf Ulrike		X	
Scheuenstuhl Harry	X		
Schindler Franz	X		
Schmidt Gabi	X		
Schmitt-Bussinger Helga	X		
Schöffel Martin		X	
Schorer Angelika			

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Schorer-Dremel Tanja		X	
Schreyer Kerstin		X	
Schulze Katharina			X
Schuster Stefan	X		
Schwab Thorsten		X	
Dr. **Schwartz** Harald		X	
Seehofer Horst			
Seidenath Bernhard		X	
Sem Reserl			
Sengl Gisela			X
Sibler Bernd		X	
Dr. **Söder** Markus			
Sonnenholzner Kathrin	X		
Dr. **Spaenle** Ludwig		X	
Stachowitz Diana	X		
Stamm Barbara			
Stamm Claudia			
Steinberger Rosi			X
Steiner Klaus			
Stierstorfer Sylvia		X	
Stöttner Klaus		X	
Straub Karl		X	
Streibl Florian	X		
Strobl Reinhold	X		
Ströbel Jürgen		X	
Dr. **Strohmayr** Simone	X		
Stümpfig Martin			X
Tasdelen Arif	X		
Taubeneder Walter		X	
Tomaschko Peter		X	
Trautner Carolina		X	
Unterländer Joachim		X	
Dr. **Vetter** Karl			
Vogel Steffen		X	
Waldmann Ruth	X		
Prof. Dr. **Waschler** Gerhard		X	
Weidenbusch Ernst			
Weikert Angelika	X		
Dr. **Wengert** Paul			
Werner-Muggendorfer Johanna	X		
Westphal Manuel			
Widmann Jutta	X		
Wild Margit			
Winter Georg			
Winter Peter		X	
Wittmann Mechthilde		X	
Woerlein Herbert	X		
Zacharias Isabell			
Zellmeier Josef		X	
Zierer Benno	X		
Gesamtsumme	50	77	14

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 18.05.2017 zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; Stickoxid-Belastung durch Diesel-Pkw verringern (Drucksache 17/17005)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus	X		
Aigner Ilse		X	
Aiwanger Hubert			
Arnold Horst	X		
Aures Inge	X		
Bachhuber Martin			
Prof. (Univ. Lima) Dr. **Bauer** Peter			X
Bauer Volker		X	
Baumgärtner Jürgen			
Prof. Dr. **Bausback** Winfried			
Bause Margarete	X		
Beißwenger Eric		X	
Dr. **Bernhard** Otmar		X	
Biedefeld Susann			
Blume Markus		X	
Bocklet Reinhold		X	
Brannekämper Robert		X	
Brendel-Fischer Gudrun		X	
von **Brunn** Florian	X		
Brunner Helmut			
Celina Kerstin			
Deckwerth Ilona	X		
Dettenhöfer Petra		X	
Dorow Alex			
Dünkel Norbert			
Dr. **Dürr** Sepp			
Eck Gerhard		X	
Dr. **Eiling-Hütig** Ute		X	
Eisenreich Georg		X	
Fackler Wolfgang		X	
Dr. **Fahn** Hans Jürgen			
Fehlner Martina	X		
Felbinger Günther			
Flierl Alexander		X	
Freller Karl		X	
Füracker Albert		X	
Ganserer Markus	X		
Prof. Dr. **Gantzer** Peter Paul	X		
Gehring Thomas	X		

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Gerlach Judith		X	
Gibis Max		X	
Glauber Thorsten			X
Dr. **Goppel** Thomas		X	
Gote Ulrike	X		
Gottstein Eva			
Güll Martin	X		
Güller Harald	X		
Guttenberger Petra		X	
Haderthauer Christine		X	
Häusler Johann			X
Halbleib Volkmar			
Hanisch Joachim			X
Hartmann Ludwig	X		
Heckner Ingrid		X	
Heike Jürgen W.		X	
Herold Hans		X	
Dr. **Herrmann** Florian		X	
Herrmann Joachim			
Dr. **Herz** Leopold			X
Hiersemann Alexandra	X		
Hintersberger Johannes			
Hölzl Florian		X	
Hofmann Michael		X	
Holetschek Klaus			
Dr. **Hopp** Gerhard			
Huber Erwin		X	
Dr. **Huber** Marcel		X	
Dr. **Huber** Martin		X	
Huber Thomas		X	
Dr. **Hünnerkopf** Otto		X	
Huml Melanie			
Imhof Hermann		X	
Jörg Oliver		X	
Kamm Christine	X		
Kaniber Michaela		X	
Karl Annette	X		
Kirchner Sandro		X	
Knoblauch Günther	X		
König Alexander		X	
Kohnen Natascha	X		

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Kränzle Bernd			
Dr. **Kränzlein** Herbert	X		
Kraus Nikolaus			X
Kreitmair Anton			
Kreuzer Thomas			
Kühn Harald		X	
Ländner Manfred		X	
Lederer Otto		X	
Leiner Ulrich	X		
Freiherr von **Lerchenfeld** Ludwig		X	
Lorenz Andreas		X	
Lotte Andreas	X		
Dr. **Magerl** Christian	X		
Dr. **Merk** Beate			
Meyer Peter			X
Mistol Jürgen	X		
Müller Emilia			
Müller Ruth			
Mütze Thomas	X		
Muthmann Alexander			
Nussel Walter		X	
Osgyan Verena			
Petersen Kathi	X		
Pfaffmann Hans-Ulrich	X		
Prof. Dr. **Piazolo** Michael			X
Pohl Bernhard			X
Pschierer Franz Josef			
Dr. **Rabenstein** Christoph	X		
Radlmeier Helmut		X	
Rauscher Doris	X		
Dr. **Reichhart** Hans		X	
Reiß Tobias		X	
Dr. **Rieger** Franz		X	
Rinderspacher Markus	X		
Ritt Hans		X	
Ritter Florian	X		
Roos Bernhard	X		
Rosenthal Georg	X		
Rotter Eberhard		X	
Rudrof Heinrich			
Rüth Berthold		X	
Sauter Alfred		X	
Schalk Andreas		X	
Scharf Ulrike		X	
Scheuenstuhl Harry	X		
Schindler Franz	X		
Schmidt Gabi			X
Schmitt-Bussinger Helga	X		
Schöffel Martin		X	
Schorer Angelika			

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Schorer-Dremel Tanja		X	
Schreyer Kerstin		X	
Schulze Katharina	X		
Schuster Stefan	X		
Schwab Thorsten		X	
Dr. **Schwartz** Harald		X	
Seehofer Horst			
Seidenath Bernhard		X	
Sem Reserl			
Sengl Gisela	X		
Sibler Bernd		X	
Dr. **Söder** Markus			
Sonnenholzner Kathrin	X		
Dr. **Spaenle** Ludwig		X	
Stachowitz Diana	X		
Stamm Barbara			
Stamm Claudia			
Steinberger Rosi	X		
Steiner Klaus			
Stierstorfer Sylvia		X	
Stöttner Klaus		X	
Straub Karl		X	
Streibl Florian			X
Strobl Reinhold	X		
Ströbel Jürgen		X	
Dr. **Strohmayr** Simone	X		
Stümpfig Martin	X		
Tasdelen Arif	X		
Taubeneder Walter		X	
Tomaschko Peter			
Trautner Carolina		X	
Unterländer Joachim		X	
Dr. **Vetter** Karl			
Vogel Steffen		X	
Waldmann Ruth	X		
Prof. Dr. **Waschler** Gerhard		X	
Weidenbusch Ernst			
Weikert Angelika	X		
Dr. **Wengert** Paul			
Werner-Muggendorfer Johanna	X		
Westphal Manuel			
Widmann Jutta			X
Wild Margit			
Winter Georg		X	
Winter Peter		X	
Wittmann Mechthilde		X	
Woerlein Herbert	X		
Zacharias Isabell			
Zellmeier Josef		X	
Zierer Benno			X
Gesamtsumme	50	74	13