

Stand: 08.04.2026 16:57:18

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/17265

"Saubere Luft für Bayerns Städte"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/17265 vom 20.06.2017
2. Beschluss des Plenums 17/17360 vom 21.06.2017
3. Plenarprotokoll Nr. 106 vom 21.06.2017



Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Christian Magerl, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Jürgen Mistol, Gisela Sengl, Markus Ganserer, Thomas Mütze, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig** und Fraktion (**BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**)

Saubere Luft für Bayerns Städte

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert,

- sich bei der Bundesregierung für die schnellstmögliche Schaffung der rechtlichen Grundlagen für die Einführung der „Blauen Plakette“ für schadstoffarme Fahrzeuge einzusetzen,
- sich bei der Bundesregierung dafür einzusetzen, dass im Rahmen der Hauptuntersuchung kontrolliert wird, ob die Euro-Normen für den Schadstoffausstoß von Kraftfahrzeugen auch im Fahrbetrieb eingehalten werden,
- eine Fortschreibung unzureichender Luftreinhaltepläne zu verlangen, insbesondere für die Stadt München bei der Regierung von Oberbayern,
 - a) die ab dem 01.01.2020 ein ganzjähriges Verkehrsverbot und ab 01.01.2018 ein Verkehrsverbot an Belastungstagen mit Überschreitung der Stickoxidgrenzwerte in der Umweltzone München für alle Fahrzeuge mit Ausnahme von Fahrzeugen mit Blauer Plakette enthält, vorausgesetzt die 35. BImSchV (Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung) ist bis zu diesem Zeitpunkt so verändert, dass sie die Blaue Plakette vorsieht,
 - b) sollte die 35. BImSchV bis zum 01.01.2018 noch nicht in der o. a. Art zur Verfügung stehen, die ab 01.01.2018 auf einzelnen bestimmten Straßenabschnitten im Stadtgebiet von München an Tagen mit Feinstaubalarm oder hoher Stickoxidwerte ein Verbot für Kraftwagen und sonstige mehrspurige Kraftfahrzeuge (Verkehrszeichen Nr. 251 der Straßenverkehrsordnung – StVO) in Kombination mit dem von der obersten Straßenverkehrsbehörde noch zu schaffenden Zusatzzeichen „nur für Diesel bis einschließlich Euro 5 / V“ und dem vorhandenen Zusatzzeichen „Lieferverkehr frei“ ermöglicht.

Begründung:

Das Verwaltungsgericht München hat den Freistaat Bayern, vertreten durch die Regierung von Oberbayern, in seinem Urteil vom 21.06.2016 aufgefordert, den Luftreinhalteplan so zu ändern, dass die erforderlichen Maßnahmen geeignet sind, die Grenzwerte für Feinstaub und Stickoxide schnellstmöglich einzuhalten. Das Gericht weist ausdrücklich darauf hin, dass zu den geeigneten Maßnahmen auch Verkehrsverbote zählen können. Es weist außerdem darauf hin, dass der aktuelle Luftreinhalteplan nicht ausreicht, die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte insbesondere bei Stickoxiden einzuhalten.

Der Bayerische Verwaltungsgerichtshof (VGH) hat dieses Urteil am 27.02.2017 bestätigt und die Regierung unter Androhung eines Zwangsgelds aufgefordert, bis zum Ablauf des 31.12.2017 ein vollzugsfähiges Konzept zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans zu veröffentlichen, aus dem sich ergibt, dass Verkehrsverbote für Fahrzeuge mit Dieselmotor in Bezug auf aufzulistende Straßen(abschnitte) in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden, welche zeitlichen und sachlichen Einschränkungen für diese Verkehrsverbote gegebenenfalls zur Anwendung kommen sollen und hinsichtlich welcher Straßen(abschnitte) von Verkehrsverboten abgesehen wird.

Die Europäische Kommission hat am 15.02.2017 ein letztes Mahnschreiben an Deutschland versandt und damit ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, weil durch die wiederholte Überschreitung der Grenzwerte durch Stickstoffdioxid (NO₂) die europäische Luftqualitätsrichtlinie nicht eingehalten wird. Sollte Deutschland weiter die EU-Richtlinie missachten, steht eine Klage vor dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) an und bei einer Verurteilung hohe Geldstrafen.

Maria Krautzberger, Präsidentin des Umweltbundesamts führt dazu aus: „Seit Jahrzehnten gefährdet Stickstoffdioxid unsere Gesundheit. Schuld sind in den Städten vor allem alte Diesel-Autos. Es kann aus Sicht des Gesundheitsschutzes nicht akzeptiert werden, dass die Kommunen keine Handhabe haben, um beispielsweise Dieselaautos mit hohem Ausstoß aus den belasteten Innenstädten auszuschließen. Deutschland ist auch gegenüber der EU verpflichtet, für saubere Luft in den Städten zu sorgen. Dazu kann die Blaue Plakette einen wichtigen Beitrag leisten. Die Kommunen brauchen eine bundeseinheitliche Regelung, die festlegt, wer die blaue Plakette bekommt und wer nicht. Schließlich geht es darum, die Gesundheit ihrer Bürgerinnen und Bürger zu schützen.“



Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Christian Magerl, Thomas Gehring, Ulrike Gote, Jürgen Mistol, Gisela Sengl, Markus Ganserer, Thomas Mütze, Rosi Steinberger, Martin Stümpfig** und **Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)**

Drs. 17/17265

Saubere Luft für Bayerns Städte

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Inge Aures

II. Vizepräsidentin

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Dritter Vizepräsident Peter Meyer

Abg. Dr. Christian Magerl

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote

Abg. Florian von Brunn

Abg. Thorsten Glauber

Abg. Hans Ritt

Staatsministerin Ulrike Scharf

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Ich rufe zur gemeinsamen Beratung auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Dr. Christian Magerl u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Saubere Luft für Bayerns Städte (Drs. 17/17265)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Florian von Brunn, Klaus Adelt u. a. und Fraktion (SPD)
Überschreitung der Stickoxid-Grenzwerte: Wann kommen konkrete Maßnahmen statt heißer Luft? (Drs. 17/17270)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Aktionsplan Luftreinhaltung: Bürger schützen - Fahrverbote verhindern (Drs. 17/17280)

(Unruhe)

– Wir wollen denjenigen, die so lautstark rausgehen, Gelegenheit geben, den Saal zu verlassen. – Ich eröffne die Aussprache. – Der erste Redner ist der Kollege Dr. Magerl. Bitte schön.

Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Herr Präsident, Kolleginnen und Kollegen! Zuerst muss ich leider den Kollegen Huber Lügen strafen. Er hat gemeint, dass ich meine politische Existenz dem Flughafen zu verdanken habe. Es gibt aber auch noch andere Reizthemen oder besser gesagt Reizgase. Ich möchte saubere Luft in Bayern. Das Stichwort ist der Stickoxidgehalt in mehreren Großstädten und die Überschreitung von Grenzwerten. Ich habe durchaus noch andere Themen, als der Kollege Huber meint.

(Beifall bei den GRÜNEN und den FREIEN WÄHLERN)

Das Thema Stickoxide ist eigentlich Jahrzehnte alt. Meine politische Laufbahn, mit den ersten Demonstrationen, hat nicht nur mit dem Thema Flughafen, sondern auch mit dem Thema Waldsterben zu tun. Hinsichtlich des Waldsterbens Ende der Siebziger- und Anfang der Achtzigerjahre waren der saure Regen, die Stickoxide und die Salpetersäure die Hauptthemen. Seit Ende der Siebziger- und Anfang der Achtzigerjahre behandeln wir dieses Thema als Dauerthema. Offensichtlich ist es der Mehrheit des Hauses, der Staatsregierung und der Bundesregierung bis heute nicht gelungen, die Einhaltung der Grenzwerte in den Griff zu bekommen. Das ist wirklich ein Skandal. Es gelingt nicht, von der EU festgelegte Grenzwerte, die auf lange Sicht eingeführt worden sind, einzuhalten. Diese Grenzwerte sind nicht plötzlich vom Himmel gefallen. Man wusste, dass man innerhalb eines gewissen Zeitraums auf Euro-4-, Euro-5-, Euro-6-Werte kommen muss. Das Nichterreichen dieser Werte ist ein klares Versagen der Regierenden, das heißt der Bayerischen Staatsregierung und dieser Bundesregierung.

(Beifall bei den GRÜNEN und den FREIEN WÄHLERN)

Bei den Substanzen NO und NO₂ handelt es sich nicht um eine geringe Luftbelastung, sondern um Gifte, die von Chemikern und Medizinern als hoch gefährlich für den Menschen eingestuft werden. Ob die Zahlen der Statistik stimmen, wonach wir in Deutschland über 10.000 zusätzliche Tote durch Stickoxide haben, sei dahingestellt. Die Erhebung dieser Statistiken ist schwierig. Aber es wird keiner bestreiten, dass Stickoxid gefährlich und in vielen unserer Städte in zu hohen Konzentrationen vorhanden ist.

Darüber hinaus ist es auch für die Pflanzen außerordentlich gefährlich. Hierzu empfehle ich die Betrachtung der Messwerte von Luftgütemessungen an der Landesanstalt für Wald und Forstwirtschaft. An vielen dieser Messstellen sind über 70 % zu hohe Stickoxidkonzentrationen festgestellt worden. Sie schädigen unsere Wälder nach wie vor. Letztendlich gelangen die Stickoxide als Nitrat in den Boden und das Grundwasser. Sie schädigen dort noch einmal die Umwelt. Mit anderen Worten: Zur Bekämpfung dieser Substanzen besteht dringender Handlungsbedarf. Es kann nicht

sein, dass so weitergemacht wird, wie es diese Staatsregierung und diese Bundesregierung machen. Beide, vor allem die Bundesebene, haben in der Vergangenheit kräftig mit der Automobilindustrie zusammengearbeitet. Sie haben bei der Reduktion der Stickoxidwerte in Deutschland völlig versagt.

(Beifall bei den GRÜNEN und der FREIEN WÄHLERN – Thomas Kreuzer (CSU):
Wer ist denn in Stuttgart verantwortlich, Herr Kollege?)

– In Stuttgart ist ebenfalls die Bundesregierung verantwortlich, weil sie den Kommunen die nötigen Instrumente verweigert. In unserem Antrag fordern wir die Blaue Plakette.

(Thomas Kreuzer (CSU): In Stuttgart ist also die Landesregierung nicht verantwortlich?)

– Lesen Sie einmal das schöne Interview, das Frau Scharf gegeben hat. Das Interview ist im heutigen oder gestrigen Pressespiegel enthalten. Sie hat gesagt, dass alle – die Kommunen, die Bundesregierung und die Wirtschaft – verantwortlich seien. Dann schleicht sie sich raus und denkt: Ich bin nicht verantwortlich.

(Hans Ritt (CSU): In Europa!)

– Europa ist zweifelsohne mitverantwortlich. Europa hat aber den Grenzwert festgelegt und hat gegen Deutschland ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet. Es wird uns teuer zu stehen kommen, wenn wir hier nicht in die Gänge kommen.

Zu den Verantwortlichkeiten sei gesagt: Die erste Verantwortlichkeit liegt für mich eindeutig bei der Automobilindustrie. Das möchte ich noch einmal klarmachen.

(Beifall bei den GRÜNEN und den FREIEN WÄHLERN)

Die Automobilindustrie wusste seit Langem, was auf sie zukommt. Die Automobilindustrie hat teilweise betrügerische Methoden angewendet, um die Grenzwerte zu un-

terlaufen. Jetzt will sie sich mit absolut halbseidenen Erklärungen davonstehlen. Das ist die erste Verantwortung.

Die zweite Verantwortung liegt in allererster Linie bei der Bundesregierung, und zwar bei Alexander Dobrindt.

(Beifall bei den GRÜNEN und den FREIEN WÄHLERN)

Seine Behörde, das Kraftfahrt-Bundesamt, hätte die entsprechenden Kontrollen durchführen müssen.

Die dritte Verantwortung liegt bei dieser Staatsregierung. Das Bayerische Landesamt für Umwelt hat in Zusammenarbeit mit den Kollegen aus Baden-Württemberg Messungen durchgeführt, die bereits vor Jahren im Fahrbetrieb ein Nichteinhalten der Grenzwerte ergeben haben.

Was ist seitdem passiert? – Nichts ist passiert! An diesem Punkt stehen wir momentan. Die Leidtragenden sind letztendlich die Käuferinnen und Käufer der Automobile, die sich auf die Kontrolle durch die Politik verlassen haben. Sie haben darauf vertraut, dass ihre Dieselfahrzeuge die Grenzwerte bei Euro 6 von 80 Milligramm pro Kilometer einhalten. Das sind die Leidtragenden der ganzen Geschichte. Wir müssen nun darüber diskutieren, dass diese Fahrzeuge nicht mehr in die Städte fahren dürfen. Diese Menschen haben im Vertrauen die Kaufentscheidung getroffen. Wir sollten diese Menschen jetzt nicht allein lassen. Sollten Nachrüstungen erforderlich werden, muss die Automobilindustrie in die Pflicht genommen werden. Die Automobilindustrie muss dafür aufkommen und bezahlen.

(Beifall bei den GRÜNEN und den FREIEN WÄHLERN)

Die Automobilindustrie hat mit dem Verkauf dieser Fahrzeuge gute Gewinne gemacht. Sie kann sich jetzt nicht einfach davonstehlen.

Zur Beurteilung der Stärke der Lobby der Automobilindustrie und der Hörigkeit der Bundespolitik empfehle ich Ihnen den Bericht in der "Wirtschaftswoche". In diesem Bericht wird klar und deutlich der Umfang der Paktiererei aufgezeigt. Der "Wirtschaftswoche" liegt offensichtlich ein Untersuchungsbericht von 658 Seiten vor. Es treibt einem die Schamesröte ins Gesicht, wie die Politik – auch die Kollegin Aigner wird genannt – von BMW vor den Karren gespannt worden ist. Hier gab es eine unselige Paktiererei.

Sie haben zum großen Teil tatenlos zugesehen. Sie haben versucht und versuchen bis heute, die Sache auszusitzen. Sie wollen hier niemandem tatsächlich oder vermeintlich wehtun. Das mit dem Wehtun hat mit den Fahrverboten zu tun. Hierzu empfehle ich Ihnen die Umfrage, die der "Stern" veröffentlicht hat. 59 % der Bevölkerung in Deutschland sind für ein Fahrverbot für Nicht-Euro-6-Diesel. Das müssen wir zur Kenntnis nehmen. 38 % sind dagegen. Das sind die Ergebnisse der Umfrage vom 21. Juni. Es ist nicht so, dass sich die Bevölkerung bei der Abwägung zwischen Fahrverboten und Gesundheit gegen Fahrverbote ausspräche. Darüber werden wir diskutieren müssen.

Mich stört an Ihren Forderungen vom Sonntag, dass wieder nichts rauskommen wird. Sie fordern zwar die Förderung der Elektromobilität und des öffentlichen Personennahverkehrs, aber das fordern wir schon seit Jahrzehnten. Ich bin hier völlig d'accord, leider Gottes ohne allzu großen Erfolg. Trotz einiger einstimmiger Beschlüsse zum Ausbau der Schienenstrecken in den letzten 30 Jahren ist nichts geschehen. München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg ist eine Dieselstrecke. München – Lindau ist eine Dieselstrecke. Hierzu hat es lauter einstimmige Beschlüsse gegeben, dennoch ist nichts geschehen. Ich wage zu behaupten, dass weiterhin nichts geschehen wird, selbst wenn Sie am Sonntag einen weiteren Ausbau gefordert haben.

Frau Staatsministerin Scharf und meine Damen und Herren von der CSU, Sie haben weder Konzepte noch Rezepte für die Reduzierung der vorhandenen Belastung mit Stickoxiden. Diese erhöhten Stickoxide atmen die Menschen jetzt ein. In diesem Bereich sind Sie blank. In diesem Bereich haben Sie keine Ideen. Eines der Mittel der

Wahl wäre die Blaue Plakette. Das zweite Mittel wäre, dass wir beim TÜV reale Messungen durchführen und nicht nur den Computer auslesen.

Die Deutsche Umwelthilfe hat einen neuen Rekordwert veröffentlicht, einen Audi A8 mit einem Wert von 1.938 Milligramm NO_x pro Kilometer. Das ist ein neues Fahrzeug nach der Euro-6-Norm. Hier liegt eine Überschreitung in einer unvorstellbaren Höhe vor. Herr Kollege Markus Ganserer fragt immer wieder ab, welche Fahrzeuge die Staatsregierung beschafft und die Minister fahren. Sieben oder acht dieser Fahrzeuge sind ein Audi A8 von dieser Kategorie. Haben Sie als Mitglieder des Kabinetts schon einmal bei Ihren Fahrzeugen nachgemessen, wie viele Stickoxide die Fahrzeuge ausstoßen, mit denen Sie selbst unterwegs sind?

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir stellen hier dringenden Handlungsbedarf fest. Es müssen Sofortmaßnahmen eingeleitet werden. Wir sagen nicht, dass Fahrverbote das schönste Mittel sind oder dass es Einfahrtverbote geben muss. Wenn andere Möglichkeiten aufgezeigt werden, dann sind wir d'accord. Sie bleiben hier aber Antworten schuldig. Das Hohe Haus hat am 6. April dieses Jahres einstimmig den Beschluss gefasst, dass die Staatsregierung dem Landtag berichtet, was sie in der Vergangenheit getan hat, um die Stickoxidwerte herunterzubringen, welchen Erfolg diese Maßnahmen hatten, was sie in Zukunft zu tun gedenkt, um die Stickoxide zu verringern und wie sie das Urteil des Münchner Verwaltungsgerichts umsetzen will. Bis jetzt habe ich noch keine Reaktion auf diesen vom Plenum einstimmig beschlossenen Berichtsantrag gehört. Dieser Bericht ist überfällig. Geben Sie ihn heute, oder geben Sie ihn schnellstmöglich im Ausschuss. Wir können nicht mehr länger warten, in erster Linie aus gesundheitlichen Gründen. Wir müssen Sofortmaßnahmen in die Wege leiten, um die hohe Stickoxidbelastung in unseren Großstätten zu reduzieren. Da geht es nicht nur um München, da geht es beispielsweise auch um die Von-der-Tann-Straße in Nürnberg und um viele andere Bereiche in Bayern. Bitte stimmen Sie unserem Antrag zu. Wir werden den anderen Anträgen auch zustimmen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Dr. Magerl. – Eine Zwischenbemerkung von Herrn Kollegen von Brunn.

Florian von Brunn (SPD): Lieber Herr Kollege Christian Magerl, wir teilen Ihre Problemanalyse völlig. Wir würden den ersten beiden Punkten Ihres Antrags auch zu 100 % zustimmen. Ich will nur kurz erläutern, warum wir dem dritten Spiegelstrich nicht zustimmen können. Wir halten es für sehr problematisch, schon ab 1. Januar 2020 ein ganzjähriges Verkehrsverbot ins Auge zu fassen, und zwar vor dem Hintergrund, den Sie gerade selbst aufgezeigt haben. Viele Menschen, auch viele Menschen mit geringem Einkommen, haben im guten Glauben, dass Automanager großer Konzerne sich als ehrbare Kaufleute verhalten, ein Auto gekauft, von dem sie angenommen haben, dass es die Schadstoffgrenzwerte einhält. Das ist aber nicht der Fall. Diesen Leuten nun so kurzfristig, ohne Anpassungsfrist, ein ganzjähriges Verkehrsverbot zu verordnen, halten wir unter sozialen Gesichtspunkten nicht für richtig.

Außerdem wollen Sie an Belastungsstrecken abschnittweise Verkehrsverbote verhängen. Da sehen wir, auch nach den Ausführungen der Juristen der Landeshauptstadt München und vor dem Hintergrund, dass gerade die rechtliche Klärung dieses Tatbestands noch vor dem Bundesverwaltungsgericht in Leipzig anhängig ist, im Moment aus rechtlichen Gründen nicht die Möglichkeit, zuzustimmen.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön. – Herr Dr. Magerl, bitte.

Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Wir werden unseren Antrag nicht ändern. Ich meine, gerade dieser Punkt ist dringend notwendig. Wir müssen hier wirklich Druck ausüben, sonst sind wir im Prinzip fast auf der gleichen Stufe wie die CSU, die sagt: Wasch mir den Pelz, aber mach mich nicht nass. Wir müssen hier schon konkret und deutlich an die Sache herangehen. Deshalb werde ich keinen Spiegelstrich unseres Antrags ändern oder streichen.

(Beifall bei den GRÜNEN – Florian von Brunn (SPD): Können wir spiegelstrichweise abstimmen?)

– Das ist Sache der Präsidentin.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Dr. Magerl. – Nächster Redner ist Herr Kollege von Brunn. Bitte schön, Herr Kollege.

Florian von Brunn (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Die Ballungsräume München, Nürnberg, Fürth und Erlangen haben ein großes Problem durch den Ausstoß des gesundheitsschädlichen Stickstoffdioxids. Durch den Straßen- und Autoverkehr werden die Grenzwerte massiv und dauerhaft überschritten. Deshalb hat die Europäische Kommission ein Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet. Dieses Verfahren kann Hunderttausende Euro pro Tag kosten, wenn es zu einer Verurteilung vor dem EuGH kommt.

Die Ursachen für das Problem sind uns allen bekannt. Es gibt zu viele Autos, insbesondere solche mit Dieselmotoren, die die vorgeschriebenen Abgasgrenzwerte – nein, die realistischen Abgasgrenzwerte – nicht einhalten. Was München angeht, so muss man feststellen: Der Großraum München wächst stetig. Demzufolge wächst auch die Zahl der dort zugelassenen Kraftfahrzeuge. Auch die Zahl der Pendler wächst. Auf bayerischer Ebene gibt es zu wenig umweltfreundliche, emissionsarme Mobilität.

Aufgrund dieser Probleme hat sich der Ministerpräsident am vergangenen Sonntag mit verschiedenen Ministern und Alexander Dobrindt getroffen. Es war ein Treffen, bei dem zwar viel heiße Luft emittiert worden ist, bei dem aber nichts, rein gar nichts Konkretes beschlossen worden ist. Offensichtlich traut der Ministerpräsident seinen Fachministern und dem Bundesverkehrsminister nicht mehr zu, dieses Problem zu lösen. Es stellt sich aber die Frage, ob die Angelegenheit bei ihm in besseren Händen ist. Das sehen wir als fragwürdig an.

(Beifall bei der SPD)

Schließlich war es Horst Seehofer selbst, der zusammen mit der Wirtschaftsministerin Ilse Aigner im Auftrag eines bayerischen Autokonzerns in Berlin gegen realistische Abgasbemessungen interveniert hat. Liebe Kolleginnen und Kollegen, eines ist jedenfalls klar: Die Verantwortung für die Stickoxidproblematik liegt nicht in den Rathäusern in München oder Nürnberg. Das Versagen der Verkehrspolitik in Deutschland und in Bayern hat vielmehr einen Namen, eigentlich mehrere Namen – die der Teilnehmer des Heiße-Luft-Termins vom vergangenen Sonntag –, und es hat eine klare Parteizugehörigkeit, und zwar die der CSU.

(Beifall bei der SPD)

Das will ich auch gerne begründen. Ich nenne als Beispiel den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Ballungsraum München. Während die Landeshauptstadt München in den letzten Jahren und Jahrzehnten ihren öffentlichen Verkehr immer weiter ausgebaut hat,

(Thomas Kreuzer (CSU): Lauter Dieselbusse!)

hat die Staatsregierung erst nach jahrelangem Gewürge die Finanzierung der zweiten S-Bahn-Stammstrecke sicherstellen können.

(Thomas Kreuzer (CSU): Dieselbusse, lauter Dieselbusse! – Zuruf des Abgeordneten Hans Ritt (CSU))

Von Ihrem 2012 verabschiedeten, besonders bedeutsam klingenden 13-Punkte-Sofortprogramm für den Bahnknoten München wurde überhaupt nichts sofort umgesetzt. Von den ganzen Maßnahmen aus dem Jahr 2012 ist erst eine einzige Maßnahme abgeschlossen. Eine befindet sich im Bau, und zehn Maßnahmen sind in der Planung beziehungsweise in der Planfeststellung, und das alles vor dem Hintergrund, dass täglich über 500.000 Menschen nach München ein- oder auspendeln und dass das Münchner S-Bahn-System werktäglich über 840.000 Fahrgäste befördert. Dazu

kommt, dass die CSU in München den weiteren Ausbau der Trambahn jahrelang blockiert hat. Das tut sie immer noch, beispielsweise bei der Trambahn-Nordtangente. Das ist ein Armutszeugnis, liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU.

(Beifall bei der SPD)

Stichwort Elektromobilität: Während München für seine Mittelständler und Handwerksbetriebe ein Programm aufgelegt hat, mit dem der Umstieg auf E-Fahrzeuge gefördert wird, und seine eigene städtische Fahrzeugflotte nun sukzessive auf Elektroautos umstellt und – hören Sie gut zu, Herr Kreuzer – zusammen mit der MAN den ersten E-Serienbus entwickelt – den gibt es noch gar nicht –, der ab 2020 in München den Betrieb aufnehmen soll, sieht es mit Ihrer Bilanz in der Elektromobilität beschämend aus. Ich zitiere den Ministerpräsidenten, der im Jahr 2008 angekündigt hat, bis 2020 würden in Bayern 200.000 Elektrofahrzeuge auf den Straßen unterwegs sein. Was sagt das Statistische Landesamt? Wie viele solcher Fahrzeuge waren am 1. Januar 2017 zugelassen? – Gerade 8.175. Das ist eine geringfügige Differenz von rund 192.000 Fahrzeugen. Viel Spaß, wenn Sie das in drei Jahren schaffen wollen. Die Bilanz ist doch, dass Sie in fast zehn Jahren nahezu nichts erreicht haben.

Das schlimmste Beispiel aber ist das Dieselgate. Zuständig für die Kontrollen der Autos und für die Einhaltung der Stickoxidgrenzwerte sind der Bundesverkehrsminister und das ihm unterstellte Krafftfahrt-Bundesamt. Leider haben weder die Herren Ramsauer noch Dobrindt oder das Bundesamt Dieselgate aufgedeckt und daraus Konsequenzen gezogen.

(Zuruf des Abgeordneten Hans Ritt (CSU))

Nicht nur das, sie haben auch nichts dagegen unternommen, obwohl sie spätestens seit 2010 darüber Bescheid wussten. Erst als Dieselgate zum weltweiten Skandal wurde, hat Alexander Dobrindt den Aufklärer gemimt. Da muss man allerdings schon die rein rhetorische Frage stellen: Was ist denn dabei bisher Sinnvolles herausgekommen? – Es ist bezeichnend, wie das Krafftfahrt-Bundesamt, das unter einem CSU-Ver-

kehrminister arbeitet, die Aufsicht über die Abgasuntersuchungen gehandhabt hat und weiterhin handhabt. Das Prinzip ist nämlich, dass sich die Autobauer selbst kontrollieren und das Kraftfahrt-Bundesamt dabei zuschaut. Das ist eine Farce. Solche Zustände kommen den Zuständen in einer Bananenrepublik gleich. Die politische Verantwortung dafür tragen die CSU-Minister Ramsauer und Dobrindt. Die Zeche für Dieselgate zahlen nicht sie, sondern die zahlen die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, beispielsweise die beim Volkswagenkonzern. Die Folgen zahlen die Autofahrer und die Verbraucher, die sich im guten Glauben für Dieselfahrzeuge entschieden haben und dafür viel Geld bezahlt haben.

Lassen Sie uns an dieser Stelle deshalb klipp und klar festhalten: Wenn es zu Fahrverboten kommen sollte, dann stehen der Bundesverkehrsminister und diese Staatsregierung dafür in der politischen Verantwortung, nicht aber die Kommunalpolitiker, die dieses Fahrverbot am Ende vollziehen müssen.

(Beifall bei der SPD)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, es ist höchste Zeit, dass die Staatsregierung und der Bundesverkehrsminister den Menschen im Land nicht weiter Sand in die Augen streuen, sondern dass sie endlich realistische Lösungsvorschläge vorlegen. Ein solcher Vorschlag könnte die Darstellung sein, wie und wann Sie endlich die S-Bahn-Netze in den bayerischen Ballungsräumen bedarfsgerecht zeitnah ausbauen wollen oder wie Sie den Ausbau der Elektromobilität in Bayern ernsthaft beschleunigen wollen oder welche Instrumente Sie den Kommunen an die Hand geben, damit diese im Notfall reagieren können; da wäre zum Beispiel die Blaue Plakette, die der Städtetag fordert. Und zuletzt: Wann macht Ihr Verkehrsminister Dobrindt endlich eine Politik, die nicht den Shareholdern der Autokonzerne nützt, sondern den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und den Verbrauchern in Deutschland?

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege von Brunn. – Nächster Redner ist Herr Kollege Glauber. Bitte schön, Herr Glauber.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Frau Präsidentin, verehrtes Präsidium, Kolleginnen und Kollegen! Nachdem wir hier in diesem Hohen Haus am 18. Mai bereits anhand von vier Dringlichkeitsanträgen über das Thema Luftreinhaltung und Diesel diskutiert haben, wird uns dieses Thema – das sage ich Ihnen voraus – bis zur Bundestagswahl und darüber hinaus beschäftigen. Ich habe damals unsere Umweltministerin dafür gelobt und mich darüber gefreut, dass sie zum ersten Mal zu diesem Thema Stellung genommen hat. Sie wird in der Zukunft hierzu noch öfter Stellung nehmen müssen. Frau Umweltministerin, das wird keine spaßige Zeit werden, die auf Sie zukommt.

Der Ministerpräsident hat ja schon angekündigt, er mache das Thema zur Chefsache. Liebe Kolleginnen und Kollegen, diese Geschichte ist 2015 entstanden und wird jetzt zur Chefsache gemacht. Um was geht es? – Es geht um zwei entscheidende Faktoren, zum einen um viele Arbeitsplätze in der Automobilindustrie in Bayern und in Deutschland, zum anderen um den Verbraucherschutz und den Schutz der Gesundheit unserer Bürgerinnen und Bürger.

Dass Sie jetzt, nach zwei Jahren, den Aufklärer spielen wollen, obwohl Sie an allen verantwortlichen Stellen mit agieren, ist eigentlich beschämend. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Sie dieses Thema erst jetzt angehen. Vor zwei Jahren hätten Sie aktiv werden müssen. Stattdessen hat der Bundesverkehrsminister zusammen mit dem Kraftfahrt-Bundesamt sehr voreilig Softwarelösungen angeboten.

Was ist heute Stand der Technik? – Die Frau Umweltministerin fährt selbst so ein Fahrzeug. Kolleginnen und Kollegen, es ist schon angesprochen worden, was heute passiert: Die Automobilindustrie hat sich ihren Fahrzyklus selber geschrieben. Dieser neue europäische Fahrzyklus läuft folgendermaßen ab: Ein Fahrzeug kommt bei einer Betriebstemperatur von 20 bis 30 Grad auf einen Rollenprüfstand. Dort wird ein Fahrzyklus nachgestellt. Kolleginnen und Kollegen, diese Fahrzeuge emittieren dort 70 bis 80 Gramm CO₂ in der Luxusklasse. Im Realbetrieb emittieren sie aber bis zu 2.000 Gramm.

(Hans Ritt (CSU): Das stimmt nicht!)

– Das stimmt so, Herr Kollege. Sie können das in der ganzen Automobilbranche sehen. Es handelt sich um Werte zwischen 1.200, 1.400 Gramm, 1.700 Gramm.

(Hans Ritt (CSU): Aber nicht 2.000!)

– Im Spitzenwert auch 2.000! Das ist der reale Fahrbetrieb. Dafür wurden die Fahrzeuge zugelassen. Es kann doch nicht sein, dass wir als Verantwortliche hier im Bayerischen Landtag versuchen, mit der Automobilindustrie mitzugehen. Wir verlieren Arbeitsplätze. Wir verlieren die Marktführerschaft. Wir verlieren die Glaubwürdigkeit für den Diesel. Da ist doch ein Verkehrsminister an allererster Stelle gefragt.

Es ist kein Drandenken, dass das Thema vorbeigeht. Frau Umweltministerin, das Thema geht nicht vorbei. Dieses Thema wird Sie bis zur Landtagswahl und auch nach der Landtagswahl begleiten; denn die momentan zugelassenen Fahrzeuge mit der Euro-5-Norm sind maximal neun Jahre alt. Diese Fahrzeuge kann man mit einem vertretbaren Aufwand vielleicht noch auf die Euro-5,5-Norm aufrüsten. Aber wir müssen doch für einen Wert sorgen, bei dem am Ende nicht die Verbraucher ausgesperrt sind. Sie müssen doch mit aller Kraft dafür sorgen, dass wir jetzt reale, echte Werte bekommen, die nachvollziehbar sind; denn diese Debatte wird nicht enden. Sie können immer die 80 Gramm aus dem Datenblatt zitieren, und es wird Ihnen immer jemand vorhalten, dass die Fahrzeuge tatsächlich fast das Zwanzigfache emittieren. Mit einer solchen Argumentation werden Sie keine Lösung hinbekommen. Also schaffen Sie in Ihrer politischen Verantwortung Lösungen: Sorgen Sie für eine schnelle Nachrüstung; denn die Käufer der neuen Autos, die viel Geld ausgegeben haben, haben aus Sicht der FREIEN WÄHLER einen Anspruch darauf, nicht mit Fahrverboten belegt zu werden.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN – Florian von Brunn (SPD): Das soll die Autoindustrie bezahlen!)

Für mich steht der Verbraucher im Mittelpunkt, nicht die Frage, wer am Ende dafür aufkommt; natürlich liegt die Hauptverantwortung bei der Automobilindustrie. Ich will, dass unsere Staatsregierung und der Bundesverkehrsminister dafür sorgen, dass diesen Verbrauchern Rechnung getragen wird. Man darf nicht den Datenblättern Vertrauen schenken, sondern man muss dasjenige in den Mittelpunkt stellen, was unsere Bürgerinnen und Bürger mobil hält.

Noch einmal: Schaffen Sie schnell Lösungen. Sprechen Sie sich nicht für einfache Lösungen aus. Diese einfachen Lösungen wird es nicht geben. Sie werden nicht damit durchkommen, am Ende den Würzburger, Erlanger, Nürnberger oder Münchner Stadtrat und Bürgermeister entscheiden zu lassen. Da werden Sie in der CSU-Fraktion eine bittere Niederlage einstecken. Das sage ich Ihnen voraus. Sie werden hier viel Ärger bekommen. Wenn Sie glauben, das Thema aussitzen zu können, wird Sie das viele Wählerstimmen kosten. Das Thema wird in die Wahlen hineingetragen werden. Ich sage Ihnen noch einmal: Handeln Sie schnell. Handeln Sie für die bayerischen Verbraucher. Handeln Sie für die Bürger und für den Umweltschutz; denn ihnen ist Rechnung zu tragen und nicht der Automobilindustrie.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Glauber. – Nächster Redner ist der Kollege Ritt.

Hans Ritt (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen, Hohes Haus! Ich bringe es auf den Punkt: Wir werden alle drei Dringlichkeitsanträge ablehnen.

(Florian von Brunn (SPD): Sogar den Berichts Antrag! – Verena Osgyan (GRÜNE): Mutig! – Zuruf des Abgeordneten Dr. Christian Magerl (GRÜNE))

Diese Anträge sind utopisch und kritisieren ohne jegliche Grundlage.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Christian Magerl (GRÜNE))

– Herr Kollege Magerl, Sie sollten mir zuhören. Ich habe Ihnen auch zugehört. Das Gleiche erwarte ich auch von Ihnen. Ihre Anträge kritisieren, ohne eine entsprechende realitätsnahe Alternativlösung anzubieten. Ihre Anträge verunsichern und wirken sich zum Teil nachteilig für viele unserer Mitbürgerinnen und Mitbürger aus. Die Bayerische Staatsregierung prüft und untersucht alle nur möglichen Maßnahmen, die ein Diesel-Fahrverbot vermeiden könnten. Der Ministerrat hat eine interministerielle Arbeitsgruppe von Vertretern des Innenministeriums, des Wirtschaftsministeriums und des Umweltministeriums eingesetzt, um ein Maßnahmenpaket zur effektiven Reduzierung der Stickstoffdioxidwerte in bayerischen Innenstädten erarbeiten zu lassen.

Angedachte Maßnahmen dieser Arbeitsgruppe sind die Verbesserung der Flottenwerte bei Dieselfahrzeugen

(Florian von Brunn (SPD): Die Verbesserung!)

mittels Förderung der Dieselfahrzeuge mit Real Driving Emissions, Standard Euro 6, sowie der Nachrüstung von Euro 5. Weitere Maßnahmen sind die Stärkung des Ausbaus des ÖPNV durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen, der Ausbau von Park-and-Ride- bzw. Bike-and-Ride-Anlagen sowie die Schaffung von finanziellen Anreizen für die Nutzung des ÖPNV. Auch der Ausbau der E-Mobilität sowie die Stärkung des Radverkehrs sind maßgebend. Ende Juni bis Mitte Juli werden hierzu Spitzengespräche zwischen Ministerpräsident Seehofer und der bayerischen Kfz-Industrie, den Oberbürgermeistern der betroffenen Städte sowie verschiedenen Verbänden stattfinden. Ende Juli soll dann der Beschluss des Kabinetts zu konkreten Maßnahmen einschließlich des Finanzbedarfs für 2018 vorliegen. Anschließend erfolgt die Veröffentlichung des Kabinettsbeschlusses und des Gutachtens mit Straßenverzeichnis und Karte durch die Regierung von Oberbayern.

Der Antrag der GRÜNEN sollte aus unserer Sicht abgelehnt werden, da er auf Fahrverbote für Dieselfahrzeuge abzielt und damit dem Mobilitätsinteresse der Menschen und der Unternehmen nicht Rechnung trägt. Wir setzen uns dagegen für ein Konzept

ein, das sowohl die Mobilitätsinteressen der Menschen und der Unternehmen als auch den Gesundheitsschutz berücksichtigt.

Herr Kollege Magerl, da darf ich Ihnen sagen: Wir haben seit 2012 Baurecht, um den Frankenschnellweg kreuzungsfrei auszubauen. Seitens des LfU gibt es Berechnungen, auf diese Weise die Emissionen speziell von NO₂ um 20 % zu reduzieren. Geben Sie hier Ihren Widerstand auf, damit der Frankenschnellweg kreuzungsfrei ausgebaut werden kann. Damit hätten wir die NO_x-Emissionen genau im Griff. Aus Ihren Reihen kommt aber massiver Widerstand. Sie müssen auch eines wissen: Wenn wir über NO₂ diskutieren, könnte man meinen, ganz München, ganz Nürnberg oder ganz Fürth müsste sterben. In einem Straßenzug neben dieser Messstelle ist keine Überschreitung mehr festgestellt worden. Nur an den viel befahrenen Stellen ist die Überschreitung festgestellt worden.

(Florian von Brunn (SPD): Stimmt aber nicht!)

Deswegen müssen wir zum Beispiel den Frankenschnellweg kreuzungsfrei ausbauen. Dann haben wir an dieser Messstelle keine Überschreitungen mehr. Auf diese Forderungen gehen Sie aber nicht ein.

Zum Antrag der SPD darf ich sagen, dass dieser natürlich auch abgelehnt wird.

(Florian von Brunn (SPD): Natürlich!)

Dieser Antrag zielt nicht auf eine Information des Landtags, sondern auf eine Kritik am Vorgehen der Staatsregierung. Herr Kollege von Brunn, Sie haben es vorhin aufgezeigt. Ich darf Ihnen gleich die Gegenfrage stellen: Warum setzt die Landeshauptstadt München keine CNG-Busse, also Erdgasbusse ein? In München fahren 509 Dieselsebusse. Die ältesten werden nach zwölf Jahren ersetzt. Uralte Busse fahren also in München herum. Sie fahren jährlich 33 Millionen Kilometer. Warum setzt man nicht wie in Ankara Erdgasbusse ein? Dort fahren 1.100 CNG-Busse.

(Florian von Brunn (SPD): Sie nehmen also Ankara als Ihr Vorbild!)

Sie haben gerade gesagt, München wird auf Elektrobusse umstellen. Im Jahr 2020 wird der erste Elektrobus in Betrieb genommen. 508 Dieselbusse fahren dann weiter. Warum setzt man in München nicht auf umweltfreundliches Erdgas, auf CNG?

(Florian von Brunn (SPD): Was macht die Staatsregierung? Wie viele Erdgasfahrzeuge haben Sie in Betrieb?)

Die Busse werden in München produziert, aber die Landeshauptstadt München setzt nicht auf Erdgasbusse, mit denen gegenüber Dieseln 95 % an NO_x eingespart werden. Das erwähnen Sie gar nicht. Das interessiert Sie auch nicht; denn Ihr Ziel ist es nur, gegen die Staatsregierung zu wettern. Die Staatsregierung kauft die Busse nicht. Sie gibt 25.000 Euro Zuschuss für einen Erdgasbus. Augsburg ist vorbildlich. Dort fahren zu 100 % CNG-Busse. München ist hier Außenseiter.

Der Antrag der FREIEN WÄHLER zielt darauf ab, der Staatsregierung Vorgaben zum derzeit in Arbeit befindlichen Maßnahmenbündel zur Luftreinhaltung zu machen. Solche Vorgaben sollten unterbleiben: denn sie sind zum Teil unrealistisch, und die Unternehmen können ihnen nicht nachkommen.

Abschließend sei noch erwähnt, dass die CSU-Fraktion mit einem eigenen Dringlichkeitsantrag vom 18. Mai 2017 die Staatsregierung aufgefordert hat zu berichten, mit welchen geeigneten Maßnahmen die Frage der Luftreinhaltung auch im Interesse von Handwerk, Gewerbe, Pendlern und der Bevölkerung in den Städten nachhaltig und effizient gelöst werden kann. – Alle aufgerufenen Dringlichkeitsanträge sind somit abzulehnen.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Ritt. Bitte bleiben Sie noch. Wir haben noch zwei Zwischenbemerkungen. Die erste Zwischenbemerkung kommt vom Kollegen von Brunn.

Florian von Brunn (SPD): Herr Kollege Ritt, ich möchte zunächst mit Bedauern zur Kenntnis nehmen, dass Sie hier gegen die gute Konvention verstoßen und einen Berichtsantrag unserer Fraktion ablehnen, mit dem wir die Staatsregierung auffordern zu berichten, mit welchen konkreten Maßnahmen sie die Stickstoffdioxidbelastung in den bayerischen Ballungsräumen senken will, bis wann sie diese Maßnahmen ergreifen will, zu welchen Reduktionen diese Maßnahmen führen sollen und welche konkrete Maßnahmen nach den Erkenntnissen der Staatsregierung das von der CSU geführte Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur vorhat. Nachdem in Ihren Ausführungen eine interministerielle Arbeitsgruppe angekündigt worden ist, glaube ich, dass Sie keine Lösungen parat haben. Schon aus anderen Zusammenhängen wissen wir, dass solche Arbeitsgruppen nicht besonders schnell arbeiten. Deswegen lehnen Sie unseren Antrag ab.

Jetzt möchte ich noch auf das eingehen, was Sie über die Busse gesagt haben. Das zeugt nämlich davon, dass Sie nur ablenken wollen und wirklich keine Ahnung haben. Nach den Daten des Bayerischen Landesamtes für Umwelt, aber auch nach den Daten für die Bundesrepublik Deutschland insgesamt liegen die Stickstoffdioxidemissionen der Busse unter 4 %. 72 % kommen aus dem Pkw-Verkehr. Diesel-Pkw stoßen mehr Stickstoffdioxid aus als Busse. Worüber reden Sie denn? Sie sollten erst einmal vor der eigenen Haustüre kehren. Ich glaube, die Staatsregierung hat in ihrem Fuhrpark weniger Elektrofahrzeuge als die Landeshauptstadt München. Sie sollten sich ein Beispiel an der Förderung der Elektromobilität in der Landeshauptstadt München nehmen. Davon können Sie auch für Ihre gescheiterten Konzepte der Elektromobilität im Freistaat Bayern viel lernen.

(Beifall bei der SPD)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr von Brunn. – Herr Ritt, bitte schön.

Hans Ritt (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Kollege von Brunn, wir haben vorher vom Kollegen Magerl gehört, dass auch Europa mit schuld ist. Hätte Europa die Euro-6-Richtlinie früher herausgebracht und nicht erst im Jahr 2013, hätten wir heute, im Jahr 2017, die NO₂-Werte im Griff.

(Florian von Brunn (SPD): Ach!)

– Sie sollten mir zuhören.

(Florian von Brunn (SPD): Mache ich doch, sonst hätte ich nicht "Ach" gesagt!)

Wir wissen heute schon, dass wir im Jahr 2020, spätestens 2021 aufgrund der modernisierten Flotte beim NO₂ keine Überschreitungen mehr haben, wenn Euro 6 stärker durchschlägt, wenn die Flotte modernisiert würde und mehr Euro-6-Autos gegen Euro-4- und Euro-5-Autos ausgetauscht würden.

(Florian von Brunn (SPD): Weil keine realistischen Abgasmessungen stattfinden!)

Sie sagten jetzt gerade, die Busse machten nichts aus. Die Busse fahren in München durch die komplette Stadt. Die Pendler fahren rein und fahren wieder raus. Die Busse fahren den ganzen Tag und 33 Millionen Kilometer im Jahr mit veralteter Technik an den Häusern vorbei. Zwölf Jahre alte Busse fahren in München.

(Florian von Brunn (SPD): Deswegen rüsten wir auch um!)

Darüber sollten Sie sich Gedanken machen.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön. – Die nächste Zwischenbemerkung: Herr Kollege Glauber.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Herr Kollege Ritt, ich weiß nicht, ob Sie die Rede selber geschrieben haben oder ob Sie sie bekommen haben.

(Berthold Rüth (CSU): Das ist doch eine Unverschämtheit!)

– Wartet doch erst einmal ab, was ich ausführe. Wenn Sie Ihre Rede selbst geschrieben haben, will ich es Ihnen nachsehen. Sie haben nämlich davon gesprochen, dass es keine technischen Möglichkeiten gibt. Sollte die Rede aber vom Ministerium geschrieben worden sein, müsste die CSU-Fraktion aufwachen. Sie haben davon gesprochen, dass es mit der Euro-6-Flotte besser würde. Ich habe beschrieben, was real passiert. Wir haben Fahrzeuge, die bei Messungen 80 Gramm emittieren, im Realbetrieb aber das Zwanzigfache. Sie sprechen davon, dass es keine Lösungen gibt. Das Zauberwort heißt SCR-Katalysator. In einem Umweltministerium sollte das angekommen sein. Diese SCR-Katalysatoren sind gängiger Standard.

Was ist also das Problem, Kolleginnen und Kollegen? – Wir haben heute Fahrzeuge, die AdBlue oder Harnstoff nicht einspritzen, weil die Tanks zu klein sind oder weil der Umgang mit dem Material unangenehm ist. Wenn die Autoindustrie diesen Harnstoff nicht einspritzt, werden die Emissionen nie nach unten gehen. Neue Fahrzeuge brauchen eine ordnungsgemäße Harnstoffeinspritzung, und dann bekommen wir wirklich den Zustand, den wir haben wollen. Sie sagen, es gibt keine Technologie. Diese Technologie ist für 1.500 bis 2.000 Euro für jedes Fahrzeug der Euronorm 5 zu bekommen. Handeln Sie! Es sind Fahrzeuge aus dem Jahr 2009. Bei solchen Berichten ist es frappierend, dass das Haus noch solche Vorträge bekommt.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Herr Kollege Ritt, bitte schön.

Hans Ritt (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Kollege Glauber, vielleicht könnten Sie sich noch erinnern. Von meiner Fraktion gab es einen Antrag, mit dem wir auf einen Bericht im "Report" reagiert haben, nach dessen Aussagen ausländische Lkw-Fahrer unterwegs sind, die die Harnstoffeinspritzung ausschalten. Das war ein Antrag meiner Fraktion. Vielleicht können Sie sich daran erinnern.

Zum anderen darf ich Ihnen sagen, dass es verschiedene Untersuchungen gibt. Ich habe vor Kurzem in der ADAC-Zeitschrift einen Bericht über einen Test gelesen, bei

dem deutsche Dieselfahrzeuge am besten abgeschnitten haben. Den schlechtesten Wert mit 1.300 Milligramm hatte nicht ein deutsches Automobil, sondern ein Dieselfahrzeug, das südlich der Alpen hergestellt wird. Das war das Schlechteste. Sie sollten endlich damit aufhören, auf die deutsche Automobilindustrie permanent einzuschlagen.

(Florian von Brunn (SPD): Ihnen geht es nur um die Arbeitsplätze!)

– Sie haben es richtig gesagt: Es geht um jede Menge an Arbeitsplätzen in der deutschen Automobilindustrie. Dieses Thema ist deshalb sehr sorgfältig zu behandeln.

(Beifall bei der CSU)

Eines auch noch: – –

(Harry Scheuenstuhl (SPD): Wer hat jetzt betrogen? Die Verbraucher oder die Automobilindustrie?)

– Moment, Moment. Alle Autos werden nach- oder umgerüstet.

(Florian von Brunn (SPD): Wer zahlt?)

Irgendwann im Herbst ist die Aktion abgeschlossen, und die Euro-5-Diesel sind um- oder nachgerüstet.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Ritt. – Für die Staatsregierung spricht jetzt Frau Staatsministerin Scharf. Bitte schön, Frau Scharf.

Staatsministerin Ulrike Scharf (Umweltministerium): Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Es ist gerade vier Wochen her, dass wir zu diesem Thema auch hier in diesem Hohen Haus berichtet und uns vor allen Dingen in einer sehr übereinstimmenden Beschlusslage wiedergefunden haben. Wir sind uns darin einig, dass die Luftqualität in unseren Großstädten weiter verbessert werden muss, und wir sind uns

auch darin einig, dass etwas geschehen muss. Ich sage Ihnen aber, dass bereits sehr viel geschieht.

Lieber Herr Kollege Dr. Magerl, immer zu behaupten, es würde gar nichts passieren, ist unredlich. Ich habe hier mehrfach vorgestellt, was schon alles auf dem Weg ist, aber offensichtlich muss man es öfters wiederholen, damit es wirklich bei jedem ankommt. Bitte nehmen Sie zur Kenntnis: Die Luftqualität in Bayern ist gut.

(Margit Wild (SPD): Das stimmt doch nicht! – Florian von Brunn (SPD): Und die Autokonzerne haben nach Recht und Gesetz gehandelt!)

Wir haben 54 Luftgütemessstationen, die uns dieses bestätigen und von denen wir im Verlauf der Jahre auch ablesen können, dass sich die Luftqualität verbessert. Nehmen Sie bitte auch zur Kenntnis, dass wir gerade beim Feinstaub seit 2012 keine Überschreitung der Grenzwerte mehr haben. Auch die EU-Vorgabe zum Stundenmittelgrenzwert von 200 mg bei Stickoxiden haben wir 2016 in Bayern flächendeckend eingehalten. Es geht also Gott sei Dank vorwärts, weil wir handeln.

Wir handeln im Sinne der Gesundheit unserer Bürgerinnen und Bürger und setzen uns gemeinsam – damit meine ich die Bezirksregierungen und die Kommunen – dafür ein, unsere Luftqualität weiter zu verbessern. Wir haben insgesamt – und ich möchte, dass Sie das einmal zur Kenntnis nehmen – 17 Luftreinhaltepläne in den verschiedenen Fortschreibestadien jeweils mit neuen Maßnahmen versehen; in München arbeiten wir jetzt an der siebten Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Die GRÜNEN wollen es nicht wahrhaben, weil es in ihr selbstgestricktes Weltbild nicht hineinpasst. Wenn man so etwas ständig ignoriert, stellt sich die Frage, wer hier ignorant ist, lieber Herr Kollege Hartmann.

Im Übrigen sage ich Ihnen auch, wenn ich Ihren Antrag lese, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen realistisch sein müssen. Ein tageweises Fahrverbot wegen Überschreitungen der Grenzwerte für Stickoxid macht keinen Sinn. Das funktioniert beim Feinstaub, aber nicht bei den Stickoxiden.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Staatsregierung geht bei den Überschreitungen der Stickoxidwerte in unseren Ballungszentren zügig voran, und zwar nicht, weil es uns die Gerichte abfordern, sondern wir es den Menschen schuldig sind. Eine Dämonisierung des Diesels bringt uns hierbei nicht weiter. Mir kommt bei der Debatte immer zu kurz, dass wir den Diesel dringend zur Einhaltung unserer Klimaschutzziele brauchen. Sie wissen alle, dass der Diesel wesentlich bessere Werte hat, wenn es um das CO₂ geht, aber der Diesel muss jetzt schnell sauberer werden, darüber sind wir uns wahrscheinlich einig.

Pauschale Dieselfahrverbote für Großstädte lehnen wir ab, weil eine rechtlich sichere Begründung noch fehlt. Wir halten sie aber vor allen Dingen für unverhältnismäßig und lehnen sie ab, weil sie eine Zumutung für die Menschen darstellen, die ihr Dieselfahrzeug mit besten Absichten gekauft haben. Wir sagen, solche Maßnahmen sind unsozial. Wir wollen nicht, dass das Eigentum entwertet wird und die Fahrzeuge betroffen sein werden, die erst wenige Jahre alt sind. Wir wollen auch nicht, dass Handel, Gewerbe und die Versorgung in unseren Städten vor unlösbaren Schwierigkeiten stehen.

(Beifall von der CSU – Zuruf von der CSU: Bravo!)

Wir streben eine Lösung an, die sehr viel umfassender ist. Wir bringen die Mobilität der Zukunft voran – das ist der richtige Ansatz. Dieses Thema ist sehr komplex, und wir brauchen viele Beteiligte, die hier mit im Boot sind. An unserem bayerischen Konzept wird im Moment mit Hochdruck unter Beteiligung aller betroffenen Ressorts gearbeitet, und wir sind gut in Richtung Zielgerade unterwegs.

Grundlegende Eckpunkte dieser Strategie haben wir am vergangenen Sonntag mit unserem Ministerpräsidenten und dem Bundesverkehrsminister erörtert. Wir fordern die Verantwortung der Hersteller ein. Ich denke, wir sind uns im Hohen Haus darüber einig – Stichwort Nachrüstung, aber auch Stichwort Innovation –, dass wir an der Quelle ansetzen müssen und nicht an den Symptomen herumdoktern dürfen. Nach Angaben der Automobilindustrie sind die Euro-5-Diesel vergleichsweise zügig nachzu-

rüsten, und wir können damit deutliche Verbesserungen der Werte erreichen. Dabei ist aber klar, dass die Besitzer von Diesel-Pkw nicht zusätzlich belastet werden dürfen; denn sie sind nicht der Verursacher dieses Problems.

(Zuruf von der CSU: Sehr gut!)

Noch vor der Sommerpause wird es zu Spitzengesprächen kommen, und unser Ministerpräsident wird mit allen Beteiligten noch einmal das Gespräch suchen.

Des Weiteren möchten wir – und damit komme ich zurück zu unseren Eckpunkten, die wir am Sonntag festgelegt haben – beim öffentlichen Nahverkehr auch noch einmal nachlegen. Die Stichworte sind Park & Ride, Bike & Ride, Kapazitätsverbesserungen und Taktverdichtungen. Sie wissen alle genau – gerade diejenigen, die im Hinblick auf den ÖPNV tätig sind, die Mitglieder des Wirtschaftsausschusses –, wie viel hier tagtäglich entschieden wird und wie viel vorangeht. Der Freistaat leistet hier seinen Beitrag. Sie wissen auch, dass wir uns für die zweite Stammstrecke in München entschieden haben. Diese wird ein Thema sein.

(Florian von Brunn (SPD): Im Jahr 2026 frühestens!)

Diese Entscheidung ist getroffen. Es wird damit eine starke Entlastung geben und sehr viel Druck aus dem Kessel genommen werden.

Jetzt aber, liebe Kolleginnen und Kollegen, ist auch die Stadt am Zug, den ÖPNV voranzubringen. Der Besteller sind die Kommunen, und wir müssen hier wirklich forciert vorangehen. Sie wissen, dass es seit 2013 vom Wirtschaftsministerium erhöhte Förderungen im Bereich Elektrobusse gibt, und hier sehe ich gerade für München noch Luft nach oben; wir haben es gerade eben in der Diskussion gehört.

Zur Förderung der Ladeinfrastruktur hat der Bund ein Förderprogramm mit Mitteln von 300 Millionen Euro für 2017 bis 2020 und 15.000 Ladestationen beschlossen. Auch das gehört zu diesem Gesamtkonzept einer Mobilität für die Zukunft.

Wir selbst gehen auch mit gutem Beispiel voran. Bis 2020 wollen wir im staatlichen Fuhrpark den Anteil an Elektrofahrzeugen auf 20 % erhöhen. Ich persönlich sehe auch gerade bei Wasserstoff-Brennstoffzellen noch sehr viel Musik und Möglichkeiten.

Ein weiterer Punkt, der mir sehr wichtig ist, sind die innovativen Lösungen. Dabei nenne ich nicht nur intelligente Verkehrsleitsysteme, sondern auch innovative Leitsysteme oder die Grüne Welle, die für einen besseren Verkehrsfluss sorgen. Auch das wissen wir: Ein besserer Verkehrsfluss trägt zu einer Verbesserung der Werte bei. Ich verweise auch auf unser Pilotprojekt, wonach das eDorf die Möglichkeiten der Digitalisierung austestet. Es gehört zu unserem gesamten Ansatz zu prüfen, wie man Arbeit zu den Menschen bringen kann, anstatt den umgekehrten Weg zu wählen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, das waren jetzt nur einige Schlaglichter zum aktuellen Stand unseres Fortschritts. Wir werden in Kürze das Konzept im Kabinett beraten. Anschließend ist die Zeit reif, im Hohen Haus zu berichten und zu informieren, wie wir es in großer Übereinstimmung am 18. Mai beschlossen haben. Ich werde das natürlich gerne tun.

Ich sage Ihnen abschließend noch einmal: Die Bayerische Staatsregierung setzt nicht auf pauschale Verbote und Diskriminierung, sondern wir setzen auf umfassende Problemlösungen und bringen die Mobilität der Zukunft voran. Der Erfolg kann natürlich nicht aufgrund der Anstrengungen einzelner Institutionen kommen, sondern alle Beteiligten müssen mit an Bord – von der Kommune bis zum Bund, vor allem auch die Wirtschaft –, und dazu brauchen wir nicht die vorliegenden Dringlichkeitsanträge. Liebe Kolleginnen und Kollegen, wir haben am 18. Mai, also vor vier Wochen, bei Enthaltung der GRÜNEN, aber mit allen anderen Fraktion an Bord den richtigen Weg beschlossen, den wir entschlossen weitergehen werden.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön. – Frau Staatsministerin, bitte bleiben Sie noch. Wir haben eine Zwischenbemerkung des Kollegen von Brunn. Bitte schön.

Florian von Brunn (SPD): Liebe Frau Staatsministerin, Sie haben gerade gesagt, die Luftqualität in Bayern wäre gut. Ich finde das interessant und widerspreche Ihnen; denn die Europäische Kommission hat nicht ohne Grund ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet, sondern deswegen, weil dauerhaft und mit großen Werten, Spitzenwerten die Stickoxidgrenzwerte in zwei Ballungsräumen "gerissen" werden. Das Schreiben ist Ihnen bzw. der Bundesregierung am 15. Februar 2017 zugegangen.

Ich möchte Ihnen auch noch in einem weiteren Punkt widersprechen. Sie haben gerade die E-Busse angesprochen. Vielleicht ist Ihnen das nicht bekannt, aber bis zum heutigen Zeitpunkt gibt es keinen serienreifen E-Bus auf dem Markt, ein solcher muss erst entwickelt werden. Man kann natürlich fordern, sie einzusetzen, aber wenn es sie nicht gibt, macht das keinen Sinn.

Ich habe eine Frage zum Vertragsverletzungsverfahren. Wir wissen, dass die Bayerische Staatsregierung in einer Stellungnahme gegenüber Brüssel aufgeschrieben hat, welche Maßnahmen sie ergreifen will, um die Stickstoffdioxidproblematik zu verringern. Sie haben heute noch keine wirklich konkreten Maßnahmen genannt. Vielleicht können Sie uns heute sagen, welche Maßnahmen Sie nach Brüssel gemeldet haben. Das würde den Bayerischen Landtag und die Öffentlichkeit in Bayern sehr interessieren. Soweit ich weiß, ist Ihre Antwort im Mai nach Brüssel gegangen.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Frau Staatsministerin, bitte.

Staatsministerin Ulrike Scharf (Umweltministerium): Herr von Brunn, da Sie wissen, dass diese Maßnahmen nach Brüssel gemeldet wurden, kennen Sie sicherlich auch die Inhalte. Wir können die Inhalte gerne noch einmal veröffentlichen.

Beim Thema Busse kenne ich mich aus familiären Gründen, wenn ich das so sagen darf, aus. Sie wissen sehr genau, dass es Elektro-Busse gibt, allerdings nicht auf dem deutschen Markt. Ich bitte Sie, dies differenziert darzustellen. Unsere deutschen Hersteller haben leider noch kein marktreifes Produkt. MAN hat sich jedoch erklärt. Sie haben selbst die Vereinbarung mit München genannt.

Zum Vertragsverletzungsverfahren: Dieses Verfahren richtet sich gegen die Bundesrepublik insgesamt, gegen alle Städte, die hier aufgeführt sind. Meines Wissens sind es 40 Städte.

(Florian von Brunn (SPD): 28!)

Sie wissen sehr genau, wo unsere Werte liegen. Ich habe dargestellt, dass bei uns die Stickoxidwerte rückläufig sind. Ich nenne Ihnen als Beispiel nur die Landshuter Allee. Dort wurden im Jahre 1999 noch 99 Mikrogramm pro Kubikmeter gemessen, jetzt liegt der Wert bei 80 Mikrogramm pro Kubikmeter. Wir befinden uns auf einem guten Weg. Dieses Thema ist jedoch sehr komplex und nicht durch Einzelmaßnahmen zu beherrschen. Wir brauchen ein Gesamtkonzept für die Mobilität der Zukunft in unseren Großstädten. Daran arbeiten wir.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Frau Staatsministerin. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Für den Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/17265 – das ist der Antrag des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN – wurde getrennte Abstimmung nach Spiegelstrichen beantragt. Wir stimmen über die ersten beiden Spiegelstriche gemeinsam und danach über den dritten Spiegelstrich gesondert ab.

Wer den ersten beiden Spiegelstrichen, wie sie Ihnen auf der Drucksache 17/17265 vorliegen, seine Zustimmung geben möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das

sind die Fraktionen der SPD und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen bitte. – Das sind die Fraktionen der CSU und der FREIEN WÄHLER. Damit sind die ersten beiden Spiegelstriche dieses Antrags abgelehnt.

Wer dem dritten Spiegelstrich desselben Antrags seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das ist die Fraktion des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen bitte. – Das sind die Fraktionen der CSU, der SPD und der FREIEN WÄHLER. Enthaltungen? – Keine. Damit wurden dieser Spiegelstrich und der Antrag insgesamt abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf der Drucksache 17/17270 – das ist der Antrag der SPD-Fraktion – seine Zustimmung geben will, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der SPD, der FREIEN WÄHLER und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen bitte. – Das ist die CSU-Fraktion. Enthaltungen? – Keine. Damit ist auch dieser Antrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf der Drucksache 17/17280 – das ist der Antrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER – seine Zustimmung geben will, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der SPD, der FREIEN WÄHLER und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen bitte. – Das ist die CSU-Fraktion. Enthaltungen? – Keine. Damit ist auch dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.