

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Dritter Vizepräsident Peter Meyer

Abg. Markus Ganserer

Abg. Karl Freller

Abg. Bernhard Roos

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote

Abg. Thorsten Glauber

Staatssekretär Albert Füracker

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Ich rufe die **Tagesordnungspunkte 19 und 20** gemeinsam auf und eröffne die gemeinsame Aussprache:

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

Mehr verbrauchsarme Dienstwagen für den Freistaat Bayern (Drs. 17/5030)

und

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

Mehr Elektrofahrzeuge für den Freistaat Bayern (Drs. 17/5031)

Die Gesamtredezeit der Fraktionen beträgt nach der Geschäftsordnung 24 Minuten. Die Redezeit der Staatsregierung orientiert sich an der Redezeit für die stärkste Fraktion. – Ich erteile als erstem Redner Herrn Kollegen Ganserer das Wort. Bitte sehr, Sie haben das Wort.

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Das Jahr 2015 wird mit der Klimaschutzkonferenz, die Ende des Jahres in Paris stattfindet, das richtungsweisende und entscheidende Jahr für den Klimaschutz. Im Vorfeld wären wesentlich deutlichere Aufbruchssignale aus Deutschland dringend notwendig.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Zwar sind die Treibhausgasemissionen in Deutschland im Jahr 2014 erstmals seit drei Jahren wieder gesunken; die Emissionsminderung um 4,3 % ist aber in wesentlichen Teilen auch dem milden Wetter geschuldet. Das geht aus der Nahzeitprognose des Umweltbundesamtes hervor.

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Weniger erfreulich sind die Entwicklungen in den einzelnen Sektoren. So sind die Emissionen im Verkehrsbereich sogar um 3 % gestiegen. Damit werden die in den Bereichen Energieerzeugung und Wärme erzielten Einsparungen zum Teil wieder aufgefressen. Um unsere Klimaschutzziele zu erreichen, ist es dringend notwendig, neben der Energiewende bei der Stromproduktion endlich auch die Verkehrswende einzuleiten.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Insoweit hat die öffentliche Hand Vorbildcharakter. Doch erst kürzlich hat die Deutsche Umwelthilfe der CSU-Regierung die Rote Karte gezeigt; denn laut Dienstwagen-Check fährt die CSU-Regierung von Bayern im Vergleich zu den anderen Landesregierungen die größten Spritschlucker und belegt entsprechend den letzten Platz.

(Thomas Gehring (GRÜNE): Pfui!)

Dass die CSU-Regierung sich in Sachen Klimaschutz bei Dienstwagen nicht nur bei denen der Kabinettsmitglieder mit wenig Ruhm bekleckert, sondern auch bei der Anschaffung sämtlicher Dienstwagen nicht gerade vorbildlich ist, zeigt auch die Antwort auf meine einschlägige Anfrage auf Drucksache 17/4589. Der Ministerpräsident will gern den Eindruck erwecken, dass in Bayern alles super-super sei. Super ist bei dem Thema aber allenfalls in den Tanks der großen Spritschlucker unter den Dienstfahrzeugen.

(Beifall bei den GRÜNEN – Widerspruch bei der CSU)

- Das ist so.

Mit dem vorliegenden Antrag auf Drucksache 17/5030 – betreffend "Mehr verbrauchsarme Dienstwagen für den Freistaat Bayern" – fordern wir, dass die Staatsregierung den vom Verkehrsclub Deutschland initiierten "Cleaner Car Contract" unterzeichnet und damit die Selbstverpflichtung abgibt, den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß der bis zum Jahr 2020 neu anzuschaffenden Dienstfahrzeuge im Schnitt auf 95 Gramm pro

Kilometer zu reduzieren, wie es große deutsche Unternehmen - darunter EPSON Deutschland, Kabel Deutschland und GE Auto Service Leasing, eines der weltweit größten Leasingunternehmen für Fuhrparks – bereits getan haben.

Dass wir nichts Unmögliches fordern, zeigt die Fahrzeugbeschaffung des Bayerischen Bildungsministeriums, welches – das will ich positiv herausstellen – im Gegensatz zu allen anderen Landesministerien die Zielvorgaben bereits im Jahr 2013 erfüllt hat.

Deutschland soll zum Leitmarkt der Elektromobilität werden. Doch mit dem jüngst vom Bundestag verabschiedeten Elektromobilitätsgesetz allein, mit dem Kommunen kostenlose Parkplätze für Elektroautos ausweisen können, wird das Ziel – 1 Million Elektroautos bis zum Jahr 2020 – mit Sicherheit nicht erreicht. Auch in Bezug auf die Erreichung dieses Zieles hat die öffentliche Hand Vorbildcharakter, und auch hier hinkt die CSU hinterher. Unter den 1.800 Neuanschaffungen des Freistaates Bayern im Jahr 2013 waren gerade einmal ein Elektroauto und zwei Hybridfahrzeuge. Andere Bundesländer sind längst viel weiter. Die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen hat sich das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2020 den Anteil der Elektroautos an den Dienstfahrzeugen auf 10 % zu erhöhen. Die Hessische Landesregierung hat eine E-Beschaffungsinitiative zur Förderung der Elektromobilität gestartet. In Berlin – hört, hört! – fährt selbst die Polizei unter dem Motto "Blau fährt grün" in Teilen bereits elektrisch.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Deswegen fordern wir in unserem zweiten Antrag – betreffend "Mehr Elektrofahrzeuge für den Freistaat Bayern" -, Drucksache 17/5031, den Anteil der Elektroautos an den Dienstfahrzeugen der Landesflotte bis zum Jahr 2020 auf 10 % zu erhöhen. Ich fordere Sie auf: Setzen Sie ein Zeichen für mehr Klimaschutz! Werden Sie Ihrer Vorbildrolle gerecht und stimmen Sie unseren Anträgen zu!

(Beifall bei den GRÜNEN und Abgeordneten der SPD)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Vielen Dank. – Für die CSU-Fraktion: Herr Kollege Freller. Bitte sehr, Herr Freller.

(Katharina Schulze (GRÜNE): Bitte jetzt die Quelle angeben!)

Karl Freller (CSU): Herr Präsident, meine sehr geehrten Damen und Herren! Niemand stellt wohl infrage, dass wir alle hochinteressiert daran sind, den CO₂-Ausstoß zu minimieren. Beim Einsatz von Kraftfahrzeugen achten wir besonders auf dieses Ziel.

Wer die Umweltbilanzen Bayerns mit denen anderer Bundesländer vergleicht, der weiß, dass wir hier viel und Hervorragendes getan haben und – das möchte ich betonen – auch in diesem Bereich sehr sensibel bleiben. Aus Ihrer Sicht kann ich verstehen, warum Sie diese Anträge gestellt haben. Sie wollen den Eindruck erwecken, als ob zu wenig getan würde. Aber es bedarf einer Gesamtschau auf dieses Thema. Man muss das Ganze auch vernetzt betrachten. Da Sie darauf verzichtet haben, sind die Anträge im Haushaltsausschuss abgelehnt worden. Deshalb spreche ich heute auch dazu.

Bereits heute halten viele der etwa 12.000 – teils älteren – Dienstwagen in Bayern den von der EU vorgegebenen Richtwert von 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ein. Für die in Bayern im Jahr 2015 bereits angeschafften und für die noch anzuschaffenden Neuwagen dürfte dieser Wert kein Problem darstellen und stets unterboten werden; denn – auch das muss man beachten – die haushaltsrechtlichen Vorschriften in Bayern geben bereits klar vor, schadstoffarme Dienstfahrzeuge mit möglichst geringem Verbrauch anzuschaffen. Ich zitiere aus Punkt 19.1.2 der Haushaltsaufstellungsrichtlinien:

Zu berücksichtigen ist ferner, dass ... nur schadstoffarme Kraftfahrzeuge mit möglichst geringem Treibstoffverbrauch sowie einer überdurchschnittlich guten CO₂-Effizienzklasse ... beschafft werden dürfen ...

So lauten die aktuellen Haushaltsaufstellungsrichtlinien; ich möchte ausdrücklich daran erinnern.

Damit ist das Kernanliegen des Antrags betreffend "Mehr verbrauchsarme Dienstwagen für den Freistaat Bayern" längst in die Tat umgesetzt. Von einer starren, möglicherweise überambitionierten CO₂-Zielvorgabe halten wir nichts; denn die bayerische Dienstwagenflotte sollte nicht nur ökologisch, sondern auch ökonomisch evaluiert werden.

Noch eine Anmerkung zum Thema Wirtschaftlichkeit: Wie bei allen staatlichen Investitionen müssen die Haushaltsgrundsätze dringend eingehalten werden. Wirtschaftlichkeit muss gegeben sein. Der sparsame Einsatz von öffentlichen Geldern ist geboten. Im Widerspruch dazu steht die Tatsache, dass Elektro- und Hybridfahrzeuge derzeit gegenüber konventionellen Autos nur zu weitaus höheren, teils doppelt und dreimal so hohen Kosten zu kaufen sind. Die hohen Anschaffungskosten von Elektro- und Hybridautos amortisieren sich meist erst nach sehr vielen Jahren. Sie wissen, dass wir viele Autos leasen. Beim Leasing-Modell ist sowieso meist der Wechsel schneller möglich und auf entsprechende Fahrzeuge auslegbar.

Es gibt Probleme von Elektro- und Hybridautos im staatlichen Einsatz. Das wissen Sie, das ist auch abgefragt worden. Auch viele Kommunen haben übrigens ehrliche Antworten gegeben. Elektro- und Hybriddienstwägen haben in einem so großen Flächenland wie Bayern Nachteile. Elektroautos schaffen beispielsweise keine längeren Strecken am Stück aufgrund ihrer durch die Batteriekapazität bedingten geringen Reichweite und sind dadurch für viele Dienststellen und für viele Einsatzmöglichkeiten noch nicht praktikabel.

Ich war neun Jahre lang Staatssekretär. Ich habe in dieser Zeit fast eine Million Kilometer hinter mich gebracht. Ich war 20 bis 25 Stunden die Woche im Auto. Bei den Entfernungen, die da zu bewältigen sind, ist ein Elektroauto absolut nicht praktikabel. Die Reichweite ist zu gering, und die Aufladezeit dauert zu lange. Auch bei Hybridfahr-

zeugen ist der Gewinn minimal, wenn überhaupt, weil die CO₂-Bilanz insgesamt gesehen werden muss. Ich habe manches Mal den Eindruck, dass man zwar bei einem Elektrofahrzeug keinen unmittelbaren Ausstoß hat, aber wenn der Strom mit Braunkohle erzeugt werden muss, kann die CO₂-Bilanz erheblich schlechter sein.

(Bernhard Roos (SPD): Aber in Bayern nicht! – Dr. Paul Wengert (SPD): In Bayern haben wir immer noch 46 % Atomstrom!)

– Ich rede nicht von Bayern. Ich rede von den Ländern, die Sie uns immer vorhalten. Da stellt sich nämlich die Frage, wie sauber der Strom ist, der zum Aufladen benutzt wird. Meine sehr verehrten Damen und Herren, das bitte ich wirklich zu sehen. Das ist ein wichtiger Gesichtspunkt.

Lassen Sie mich noch kurz zwei Fakten zu Nachteilen von Hybridautos erwähnen, die uns auch von den Kommunen zurückgemeldet worden sind. Fährt man überwiegend Strecken auf Land- und Bundesstraßen oder Autobahnen, so ist in der Regel ein Dieselfahrzeug günstiger und schadstoffärmer als ein mit zwei Antriebssystemen ausgestattetes schweres Hybridauto. Folglich bringt der Einsatz eines Hybridautos – beispielsweise für Kabinettsmitglieder im Freistaat Bayern – kaum Sprit- und Schadstoffersparnis. Darüber hinaus können Elektro- und Hybridautos derzeit – ich sage derzeit, das mag sich in den nächsten Jahren oder Jahrzehnten ändern, das will ich nicht ausschließen, aber wir treffen ja eine Entscheidung in der Gegenwart – in Sachen Leistung, Sicherheit und Komfort noch nicht mit den normalen Autos konkurrieren. Eine Vielzahl von Herstellern hat in bestimmten Segmenten gar kein passendes Modell.

Ein weiteres Problem für den alltäglichen Dienstgebrauch ist grundsätzlich auch die Akkutechnik. Die langen Ladezeiten bereiten Probleme bei kurzfristigem Einsatz von Dienstfahrzeugen und bedingen eine verstärkte Planungsarbeit des jeweiligen Flottenmanagements. Im Winter übrigens – auch das ist ein Erfahrungswert – stellen sich

wegen der kalten Temperaturen Probleme mit den Akkus ein, insbesondere auch durch die temperaturbedingt stark sinkende, nicht abschätzbare Reichweite.

Für uns heißt das im Ergebnis: Die Dienstwagenflotte des Freistaats wurde mit ersten Elektro- und Hybridautos ergänzt. Ich bin dafür, dass diese Ergänzung mit Augenmaß fortgeführt wird. Dort, wo Elektro- oder Hybridautos ökonomisch und ökologisch sinnvoll sind, beispielsweise in städtischen Gebieten mit ausschließlich Kurzstrecken, sollten die staatlichen Fuhrparks um diese Autos in den kommenden Jahren weiter ergänzt werden. Bevor aber der Freistaat Bayern die weitaus höheren Anschaffungskosten in größerem Maße in Kauf nimmt, sollte erst über einen gewissen Zeitraum die Praxistauglichkeit von Elektro- und Hybridautos im staatlichen Einsatz geprüft werden. Sobald sich Elektroautos auch für längere Strecken eignen, ist eine verstärkte Investition durchaus sinnvoll.

Parallel ist die Förderung von Projektinitiativen zur Beschleunigung der Entwicklung der Elektromobilität, wie von der Staatsregierung in den vergangenen Jahren erfolgreich angestoßen, der richtige Weg. Die Haushaltsrichtlinien sind klar. Der Freistaat kommt den EU-Vorgaben und seiner Vorbildfunktion nach. Deshalb sind aus unserer Sicht die beiden Anträge nicht notwendig und abzulehnen.

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Moment bitte, Herr Freller. Bevor Kollege Ganse-
rer eine Zwischenbemerkung macht, darf ich darauf hinweisen, dass die CSU Antrag auf namentliche Abstimmung gestellt hat.

(Zuruf von den GRÜNEN: Oh!)

Herr Kollege Zellmeier, wir müssten nur noch klären, für welchen Antrag. Ich schlage vor, für den Antrag 17/5031. Einverstanden? –

(Zuruf der Abgeordneten Johanna Werner-Muggendorfer (SPD))

Also: Für den Antrag auf Drucksache 17/5031 wird namentliche Abstimmung beantragt.

Herr Kollege Ganserer, bitte schön, Ihre Zwischenbemerkung.

Markus Ganserer (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Kollege Freller, ich gestehe ja den Kabinettsmitgliedern etwas mehr an Luxus zu. Ich habe nicht gefordert, dass Sie in Zukunft mit Asphaltkisten unterwegs sind. Wenn Sie aber - und das haben Sie getan - die Beschaffungsrichtlinien zitieren, sollten Sie sich die Zahlen anschauen: Das Bayerische Landwirtschaftsministerium kommt bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen 2013 nach Angabe der Staatsregierung auf meine Anfrage im Schnitt auf 157 Gramm CO₂-Ausstoß pro Kilometer, das bayerische Finanzministerium kommt bei seinen Neuanschaffungen im Schnitt deutlich über 140 Gramm CO₂-Ausstoß pro Kilometer, die Bayerische Staatsregierung fährt nagelneue Karossen mit 197 Gramm CO₂-Ausstoß pro Kilometer, obwohl Staatskarossen in anderen Bundesländern mit 103 Gramm CO₂-Ausstoß pro Kilometer unterwegs sind.

Darf ich darum die Tatsachen, die wir schwarz auf weiß haben, so interpretieren, dass die Minister bei der Anschaffung ihrer Dienstfahrzeuge und Ministerien bei der Anschaffung von Dienstfahrzeugen gegen die Richtlinie, die Sie zitiert haben, verstoßen? Und warum wird gegen diesen Verstoß nichts unternommen?

(Beifall bei den GRÜNEN)

Karl Freller (CSU): Ich kann nur darauf verweisen, was ich vorhin gesagt habe. Da ist vieles enthalten. Es mag manche Modelle nicht geben. Es ist auch mit Sicherheit zu unterscheiden, ob der Strom, der gebraucht wird, um die Akkus zu laden --

(Zuruf des Abgeordneten Markus Ganserer (GRÜNE))

– Lassen Sie mich doch erklären, es gibt zu viele Gründe, als dass Ihre Fragen mit einem Wort zu beantworten wären. Es gibt eine Reihe von Spezialfahrzeugen, die in dieser Antriebsform überhaupt nicht zu haben sind.

(Zuruf von den GRÜNEN: Es geht um die Durchschnittswerte!)

Wir werden von Ministerium zu Ministerium im Einzelfall unterscheiden müssen, ob es möglich ist oder nicht. Ich kann aber mit Sicherheit sagen, dass dieses Bemühen, wie uns berichtet worden ist, in den Ministerien vorhanden ist. Wir werden in Bayern weiterhin an uns arbeiten müssen, keine Frage. Aber das, was in Bayern angeschafft wird, erfüllt die Vorgaben der EU.

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Vielen Dank, Herr Kollege Freller. – Die nächste Wortmeldung kommt vom Kollegen Roos für die SPD. Bitte schön.

Bernhard Roos (SPD): Wertes Präsidium, liebe Kolleginnen und Kollegen! Da prallen wieder die Welten aufeinander, Grün gegen Schwarz. Ich werde versuchen, ein bisschen den Mittler zu spielen. Auch wenn wir grundsätzlich zum Antrag der GRÜNEN positiv eingestellt sind und beiden Anträgen zustimmen werden, Drucksachen 17/5030 und 17/5031, gibt es doch einiges zu kommentieren.

Zuerst sage ich ein Dankeschön an die Fraktion der GRÜNEN, insbesondere dem Kollegen Markus Ganserer, für den Erkenntnisgewinn durch die Anfrage, wie sich bis in die neueste Zeit hinein der staatliche Fuhrpark entwickelt hat. Da sieht man, Kollege Karl Freller, dass sich das eine oder andere bewegt hat. Es ist ein Bemühen da. Ich frage mich aber schon, wenn dieses Bemühen da ist, warum es keine konkreten Zielsetzungen gibt. Genau das ist es ja, was die Fraktion der GRÜNEN will und was wir teilen, dass wir nämlich den "Cleaner Car Contract" auch für Bayerns staatlichen Fuhrpark gelten lassen.

Es befremdet mich absolut, wenn Sie als diejenigen, die für die Energiepolitik in Bayern verantwortlich sind, bei der Primärenergie, woher also die Autos die Energie haben, von Braunkohle sprechen. Mir ist nicht bewusst, dass in Bayern Braunkohle verfeuert wird.

(Karl Freller (CSU): Ich habe einen Vergleich zu anderen Ländern gezogen!)

– Aber wird reden von Bayern. Die meisten Kilometer werden wohl innerhalb Bayerns gefahren. Wir sind nach wie vor massiv, nämlich zu 47 %, von der Atomenergie abhängig.

Eine kleine Korrektur an die Adresse der GRÜNEN: Super ist in den seltensten Fällen im Tank der Fahrzeuge von Kabinettsmitgliedern, sondern das ist Diesel. Gott sei Dank haben wir leistungsfähige Unternehmen in Bayern für die Dienstwagen des Kabinetts. Da teile ich nicht die Auffassung mancher Medien, dass man die Kabinettsmitglieder, Staatssekretäre, Minister und Ministerinnen insoweit "bashen" kann; denn natürlich muss ein schweres Auto mehr ausstoßen. Wenn man andererseits für ein schweres Auto die gleichen Grenzwerte vorschreibt wie für ein leichtes, dann steigt der technologische Aufwand ins Enorme. Wir haben nun einmal BMW und Audi und nicht Dacia oder Fiat. Das sind ganz andere Welten.

Ich bezweifle auch, dass ein Hybridfahrzeug den Normverbrauch an CO₂-Ausstoß im täglichen Gebrauch erreichen kann. Da müsste etwas mehr Realitätssinn bei den Kritikern Platz greifen.

Kollege Freller, zu der Forderung "Mehr Elektrofahrzeuge für den Freistaat Bayern" haben Sie eine wunderbare Sammlung von Gegenargumenten geliefert. Bedenkenträger noch und nöcher! Wo, bitte schön, waren die Ideen, die die Bayerische Staatsregierung ja selbst hat? Das Thema wäre eigentlich ein Einfallstor für Selbstlob gewesen. Daran mangelt es in der CSU-Fraktion normalerweise nicht. Auch im Wirtschaftsministerium wird in Sachen Förderung neuer Entwicklungen bei Hybridtechnologien, Batterien und Sonstigem einiges unternommen. In die Zukunft gerichtet, müsste natürlich das Antragsbegehren der GRÜNEN befördert und nicht von der CSU schlicht abgelehnt werden.

Der Landtag ist vorbildlich. Wir haben den i3, und Audi bietet den e-tron an. Ich kann nur dazu auffordern, diese Fahrzeuge in den Fuhrparks der einzelnen Behörden Platz greifen zu lassen. Das gilt nicht nur für die Staatsministerien. Ein Fuhrparkleiter müss-

te auf die neuen Technologien und auch auf deren spezifische Einsatzmöglichkeiten geschult werden und dann jeweils ausloten, wo sie sich rentieren und wo das Einsparpotenzial optimal eingesetzt werden kann. Dies ist dringend notwendig.

Die Kollegen der GRÜNEN erwähnen in ihrem Antrag absolut zu Recht die Vorbildfunktion, und dies wurde hier auch mündlich vorgetragen. Wir dürfen, wo doch Bayern so "spitzenverliebt" ist und immer vorn sein will, nicht hintanstehen.

Ich gehe leider davon aus, dass meine Argumente nicht ausreichen, um die immer noch spärlich vertretene CSU-Fraktion umzustimmen. Die Anwesenheit wird sich sicherlich in wenigen Minuten ändern, da wir zumindest über den Antrag 5031 namentlich abstimmen werden. Es ist noch Gelegenheit für eine kleine Pause zum Nachdenken. Schauen wir einmal, ob Sie sie nutzen. Angesichts der Stimmergebnisse im heutigen Tagungsverlauf wage ich das zu bezweifeln, aber man soll die Hoffnung ja nie aufgeben. Wir als SPD-Fraktion stimmen jedenfalls aus vollem Herzen zu.

(Beifall bei der SPD und Abgeordneten der FREIEN WÄHLER)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Kollege Roos. - Die nächste Wortmeldung kommt vom Kollegen Glauber. Bitte sehr, Herr Glauber.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir von den FREIEN WÄHLERN wollen niemanden aus dem Kabinett und auch niemanden aus den Ministerien an den Pranger stellen. Wir wollen, dass sich unsere Minister mit adäquaten Dienstwagen fortbewegen, aber wir finden es schon richtig, die Größe der Dienstwagen anzupassen. Heute ist viel davon gesprochen worden, dass Bayern immer in der Champions League spielen will. In der Champions League der CO₂-armen Mobile, die heute als Limousinen zur Verfügung stehen, spielt der Freistaat sicherlich nicht. Nach wie vor sind bayerische Minister mit 384 PS, mit 400 PS unterwegs. Ich glaube nicht, dass es wichtig ist, als Minister mit 400 PS eine bella Figura zu machen; ich glaube, es ist viel wichtiger, dass

man die technischen Standards erkennt. 250 PS reichen für ein Kabinettsmitglied. Damit können wir den Freistaat draußen genauso repräsentativ darstellen.

Wir sind, anders, als es der Kollege Freller darstellt, der Ansicht, dass die bayerische Automobilindustrie die Hand der Minister bräuchte, um genau die Fahrzeuge herzustellen, die heute technisch innovativ und CO₂-sparend sind. Lieber Charlie Freller, wir haben heute gehört, dass es bei der Beschaffung Zwänge gibt. Hören Sie sich bitte schön einmal an, wie die Ministerien beschaffen: Beim Staatsministerium der Justiz sind es Fahrzeuge mit einem Verbrauch von 150 g CO₂ je Kilometer, beim Staatsministerium für Finanzen, für Landesentwicklung und Heimat liegt der Wert bei 149, beim Staatsministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten bei 157. Wie viele Fahrzeuge haben sie sich neu angeschafft? - Das Justizministerium hat 108 Fahrzeuge neu angeschafft, das Finanzministerium 137, das Landwirtschaftsministerium 100. Wieso unterliegen sie bei der Anschaffung von 100 Fahrzeugen solchen Zwängen, dass sie eine Norm, die europaweit gilt, nicht erfüllen können? - Das ist für mich überhaupt nicht nachvollziehbar, und ich glaube auch nicht, dass man im Justizministerium oder im Landwirtschaftsministerium nicht anders handeln könnte.

Als zweites Argument wurde vorgebracht, die Reichweite von Elektrofahrzeugen sei begrenzt. Ich weiß nicht, wer die Rede aufgeschrieben hat, aber jedes Elektrofahrzeug ist heute mit einem Range Extender ausrüstbar. Damit fahren Sie durch ganz Bayern, durch ganz Deutschland in gewohnter Qualität. Es ist auch nicht gut, dass Sie den Eindruck erwecken, die Elektromobile oder Hybridfahrzeuge liefern nicht den gewohnten Komfort. Ich glaube, dass Sie damit bei BMW und Audi nicht viel Lob ernten; denn genau das Gegenteil ist der Fall. Sonst würden Sie dieses Ziel auf der Bundesebene nicht ansprechen. Wenn Sie dieses Ziel aber verfolgen wollen, muss ich Sie wirklich fragen, ob 12.000 Elektrofahrzeuge unter einer Million Fahrzeugen wirklich ein Erfolg sind.

(Zuruf von der CSU)

- Ich komme schon noch zu uns! – Anscheinend wollte man die Elektrofahrzeuge nicht weiter fördern. Man hat zwar in die Forschung investiert, aber für die Fläche hat man wenig getan. Das müssen wir genau beobachten.

Zu fragen ist, warum Sie Angst vor Elektroautos, vor Gasantrieben, vor Wasserstoffautos haben. Das ist für uns FREIE WÄHLER nicht nachvollziehbar. Wir werden im Jahr 2020 eine neue Richtlinie bekommen, die uns einen Verbrauch von maximal 95 g CO₂ pro Kilometer vorschreiben wird. Unsere bayerische Automobilindustrie wird dem folgen. Ich hoffe, auch Sie als Bayerische Staatsregierung werden diese Richtlinie erfüllen wollen, nachdem Sie sie bisher nicht erfüllt haben. Wir FREIEN WÄHLER werden selbstverständlich beiden Anträgen zustimmen; denn diese Richtlinie drückt unsere Haltung gegenüber den bayerischen Bürgerinnen und Bürgern aus: Wir sind dafür verantwortlich, als Vorbild voranzugehen.

Ganz zum Schluss noch etwas zum Schmunzeln. Wir FREIEN WÄHLER haben eine Fahrzeugflotte, die aus ganzen zwei Fahrzeugen mit einem Ausstoß von 75 g CO₂ pro Kilometer besteht. Wir erfüllen also bereits die 2020-er-Norm, sind also für 2020 gerüstet. Ich lege der bayerischen Umweltministerin ans Herz, den neuen i8 zu fahren. Er ist sportlich und produziert 49 g CO₂ pro Kilometer. Dann kann auch das bayerische Umweltministerium blau in die Zukunft fahren. - Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Kollege Glauber. – Letzter Redner in unserer Aussprache ist Herr Staatssekretär Füracker. Bitte sehr.

Staatssekretär Albert Füracker (Finanzministerium): Frau Präsidentin, sehr verehrte Kolleginnen und Kollegen!

(Thomas Mütze (GRÜNE): Was fahren Sie denn, Herr Kollege?)

- Einen BMW 730, 250 PS.

(Thomas Mütze (GRÜNE): Das geht ja noch!)

Ansonsten, lieber Herr Kollege Mütze, würde ich uns jetzt gern in die Tiefgarage des Bayerischen Landtags entführen und sehen, ob denn auch jeder Abgeordnete seiner Vorbildfunktion gerecht wird. Aber das will ich gar nicht beurteilen.

(Markus Ganserer (GRÜNE): Ich habe kein Auto! – Weitere Zurufe von den GRÜNEN)

- Was ist das denn für eine Aufregung? Darf ich reden, oder habt ihr ein Problem? Das Thema eignet sich offensichtlich zu großer Emotion. Die 12.000 Dienstfahrzeuge des Freistaats Bayern werden fast alle ausgeblendet, und man konzentriert sich bei dieser Debatte auf die Dienstfahrzeuge des Kabinetts.

(Zurufe von den GRÜNEN: Nein, nein!)

Natürlich haben wir Haushaltsvorschriften zu beachten. Das haben wir jetzt schon mehrfach gehört. Es geht um den wirtschaftlichen und sparsamen Einsatz von Geld und als Kompromiss auch um die Frage der Umweltschonung durch Fahrzeuge. Kollege Freller hat darauf hingewiesen, dass die Beschaffungsstellen angehalten sind, schadstoffarme Kfz mit möglichst geringem Treibstoffverbrauch und damit niedrigen CO₂-Werten zu beschaffen. Im Übrigen hängt das Ergebnis natürlich auch davon ab, wie schnell man fährt, wenn der CO₂-Ausstoß gemessen wird. Ob dies bei Vollgas oder bei 120 km/h geschieht, macht, so glaube ich, einen signifikanten Unterschied. Deswegen bin ich auch in der Beurteilung, in der Einstufung und in der Verallgemeinerung dessen, was man hier insgesamt vorbringt, vorsichtig.

(Volkmar Halbleib (SPD): Die Staatsregierung gibt doch immer Vollgas, oder?)

Sehr geehrte Damen und Herren, was möchte der "Cleaner Car Contract"? Die Ziele werden durch genannte Vorgaben bei uns ohnehin umgesetzt. Alles, was in diesem "Cleaner Car Contract" vorgesehen ist, wird vor allen Dingen für einen sehr homogenen Fuhrpark geeignet sein. Unsere Einsatzbereiche für diese Dienstfahrzeuge sind

sehr unterschiedlich. Oft sind sehr spezielle Anforderungen notwendig, zum Beispiel für den Einsatz bei der Polizei, beim Straßenbau oder in der Forstwirtschaft. Der Bestand an Dienstfahrzeugen ist zum größten Teil von Kleinst- und unteren Mittelklassewagen geprägt. Lassen Sie mich das bekräftigen. Inklusive der Fahrzeuge bei Polizei und Sicherheit sind 12.000 Dienstfahrzeuge im Einsatz. Die Dienstfahrzeuge werden überwiegend geleast, und zwar für die Dauer von 12 bis 24 Monaten. Das heißt, es findet sehr oft ein Wechsel statt, es kommt stets die neueste Motorentechnik zum Einsatz. Ein großer Anteil an den Dienstfahrzeugen des Freistaats Bayern weist einen CO₂-Ausstoß von unter 120 g CO₂ pro Kilometer auf.

Heute Abend geht es natürlich in besonderer Weise um die Dienstwagen der Staatsregierung. Letztlich handelt es sich dabei um rollende Büros, in denen man eine gewisse Zeit verbringt, auch um zu arbeiten. Ich habe den Vergleich Bayerns mit Bremen aufmerksam gehört und gelesen und möchte darauf hinweisen, dass die Entfernungen und der Aufwand, wenn man im Auto sitzt, nicht ganz vergleichbar sind. Aber da man die Staatsregierung mit Bremen vergleicht und so tut, als mache Bayern hier etwas Furchtbares, möchte ich hervorheben, dass in Bayern kein einziges Mitglied der Staatsregierung ein solch großes Auto mit einem solchen CO₂-Ausstoß fährt wie zum Beispiel Frau Kraft in Nordrhein-Westfalen, Herr Müller in Berlin und Herr Weil in Niedersachsen. Auch der Herr Ude ist gerne mit einem 7er-BMW gefahren. Diese Dinge sollten wir uns nicht gegenseitig vorwerfen. Niemand von uns kann sagen, er sei auf diesem Gebiet der vorbildlichste Mensch auf der ganzen Welt. Wir wollen die sich bietende Technik, die sich in den nächsten Jahren verbessern wird, nach und nach breiter nutzen.

(Beifall bei der CSU)

Fakt ist – auch das haben der Vergleich und die Studie ergeben –, dass die Bayerische Staatsregierung, in diesem Fall das Kabinett, seit 2011 den Schadstoffausstoß immerhin um 20 % verringern konnte. Deswegen brauchen wir uns hier wenig aufzuregen.

Im Übrigen ist Bayern ein sehr großes Automobilland. In Bayern hängen 180.000 Arbeitsplätze vom Automobil ab. Export und Wirtschaftskraft des Freistaats Bayern haben sehr viel mit der Automobilproduktion zu tun, die von der ganzen Welt geschätzt wird. Diese moderne Technik genießt auf der ganzen Welt hohes Ansehen, wird also weltweit eingesetzt. Es kann nicht so falsch sein, auch in Bayern diese Spitzentechnologie einzusetzen, die offensichtlich auf der ganzen Welt sehr, sehr gerne genutzt wird. Nur am Rande möchte ich erwähnen, dass natürlich die bayerischen GRÜNEN dieser bayerischen Spitzentechnologie mit einer großen Skepsis begegnen.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Trotzdem setzen wir auch in Bayern Elektro- und Hybridfahrzeuge ein. Derzeit testen wir sie in der Praxis. Momentan stellen wir noch fest, dass die Ausgaben, die wir auf diesem Gebiet tätigen müssen, den Preis um das Zwei- bis Dreifache übersteigen. Das Ganze wird dann günstiger, wenn die Leasinggebühren zum Beispiel auch im Hybridbereich sinken. Zurzeit sind bei den herkömmlichen Fahrzeugen die Leasinggebühren sehr niedrig. Dennoch testen wir weiter.

Ich möchte die Ausführungen des Kollegen Freller ergänzen, der auf die Rückmeldung derjenigen hingewiesen hat, die diese Fahrzeuge bei uns testen. Danach betragen im Elektrobereich die Reichweiten etwa 120 bis 150 Kilometer; im Winter gibt es einen deutlichen Leistungsverlust. Diese Dienstfahrzeuge sind im Moment vor allem innerstädtisch gut einsetzbar. An manchen Tagen fahren wir als Parlamentarier 600 bis 800 Kilometer. Da braucht es ein Auto, das von frühmorgens bis spätnachts zuverlässig fährt. Nach Rückmeldung der Fahrer dieser Pkws sind diese Fahrzeuge momentan noch nicht geeignet, um damit in manchen Verwaltungsbereichen, etwa beim Straßenbau und der Polizei, eine ganze Flotte auszurüsten.

Wir werden beim weiteren Vorgehen dafür sorgen, dass der Bestand an Hybrid- und Elektrofahrzeugen nach und nach erhöht wird. Die Leasingraten werden in den nächsten Jahren günstiger. Seit Anfang 2015 sind im Finanzministerium zwei Hybridfahrzeu-

ge im Einsatz. Auch bei uns im Haus beschäftigt sich eine Arbeitsgruppe mit der Ausstattung der Dienstgebäude mit Ladestationen, die von Fahrern unserer Dienstfahrzeuge natürlich genauso genutzt werden können wie von Besuchern des Ministeriums.

Als Fazit glaube ich deswegen, sagen zu können: Unter Berücksichtigung des Haushaltsrechts und der Ansage, dass wir den Anteil an Hybrid- und Elektroautos steigern wollen und dass wir uns im Bereich der Umweltkriterien bereits jetzt gute Grenzwerte auferlegt und in den letzten vier Jahren sehr verbessert haben, kann im Moment darauf verzichtet werden, in Bayern den "Cleaner Car Contract" zu unterzeichnen. Im Übrigen gibt es nach meiner Kenntnis bisher kein einziges Bundesland in Deutschland, das diesen Contract unterzeichnet hat.

(Zuruf von den GRÜNEN)

In diesem Sinne sind und bleiben wir an der Spitze; keine Sorge. Ich bin zuversichtlich, dass auch in Zukunft ein guter Kompromiss zwischen Wirtschaftlichkeit und umweltpolitischen Notwendigkeiten gefunden werden wird.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Staatssekretär. – Weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Die Aussprache ist geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Ich lasse zunächst über den Tagesordnungspunkt 19 abstimmen. Das ist der Antrag der GRÜNEN auf Drucksache 17/5030 betreffend "Mehr verbrauchsarme Dienstwagen für den Freistaat Bayern". Der federführende Ausschuss für Staatshaushalt und Finanzfragen empfiehlt die Ablehnung des Antrags. Wer entgegen dem Ausschussvotum dem Antrag zustimmen möchte, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der SPD, der FREIEN WÄHLER und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN.

Gegenstimmen! – Das ist die CSU-Fraktion. - Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Antrag abgelehnt.

Jetzt lasse ich über den Tagesordnungspunkt 20 abstimmen. Das ist der Antrag der GRÜNEN betreffend "Mehr Elektrofahrzeuge für den Freistaat Bayern" auf Drucksache 17/5031. Die Abstimmung wird wie beantragt in namentlicher Form erfolgen. Die Urnen sind bereitgestellt. Sie haben ab jetzt fünf Minuten Zeit zur Abstimmung.

(Namentliche Abstimmung von 20.47 bis 20.52 Uhr)

Kolleginnen und Kollegen, die fünf Minuten sind um. Ich schließe die Abstimmung und gebe jetzt das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Rinderspacher, von Brunn, Scheuenstuhl und anderer und Fraktion (SPD) betreffend "Wirksamer Gesundheitsschutz durch das Verbot von Bisphenol A" auf der Drucksache 17/5007 bekannt. Mit Ja haben 62 und mit Nein 84 Abgeordnete gestimmt. Es gab keine Stimmenthaltungen. Damit ist der Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 5 – Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Ich würde Sie bitten, die Plätze einzunehmen, damit wir in der Tagesordnung fortfahren können.

(...)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Jetzt gebe ich das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Antrag der Abgeordneten Bause, Hartmann, Ganserer und anderer und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN), Drucksache 17/5031, betreffend "Mehr Elektrofahrzeuge für den Freistaat Bayern" bekannt. Mit Ja haben gestimmt 65, mit Nein haben gestimmt 84, Stimmenthaltungen eine. Damit ist dieser Antrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 6)

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 14.04.2015 zu Tagesordnungspunkt 20: Antrag der Abgeordneten Margarete Bause, Ludwig Hartmann, Markus Ganserer u. a. und Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN; Mehr Elektrofahrzeuge für den Freistaat Bayern (Drucksache 17/5031)

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

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Gehring Thomas	X		
Gerlach Judith		X	
Gibis Max		X	
Glauber Thorsten	X		
Dr. Goppel Thomas		X	
Gote Ulrike	X		
Gottstein Eva	X		
Güll Martin	X		
Güller Harald	X		
Guttenberger Petra		X	
Haderthauer Christine			
Häusler Johann	X		
Halbleib Volkmar	X		
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			
Hintersberger Johannes			
Hofmann Michael		X	
Holetschek Klaus		X	
Dr. Hopp Gerhard		X	
Huber Erwin			
Dr. Huber Marcel			
Dr. Huber Martin		X	
Huber Thomas		X	
Dr. Hünnerkopf Otto		X	
Huml Melanie		X	
Imhof Hermann		X	
Jörg Oliver		X	
Kamm Christine	X		
Kaniber Michaela		X	
Karl Annette			
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		X	
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			
Dr. Merk Beate			
Meyer Peter	X		
Mistol Jürgen	X		
Müller Emilia		X	
Müller Ruth	X		
Mütze Thomas	X		
Muthmann Alexander	X		
Neumeyer Martin		X	
Nussel Walter		X	
Osgyan Verena	X		
Petersen Kathi	X		
Pfaffmann Hans-Ulrich			
Prof. Dr. Piazolo Michael	X		
Pohl Bernhard	X		
Pschierer Franz Josef		X	
Dr. Rabenstein Christoph			X
Radlmeier Helmut			
Rauscher Doris	X		
Dr. Reichhart Hans		X	
Reiß Tobias		X	
Dr. Rieger Franz		X	
Rinderspacher Markus			
Ritt Hans		X	
Ritter Florian	X		
Roos Bernhard	X		
Rosenthal Georg	X		
Rotter Eberhard		X	
Rudrof Heinrich		X	
Rüth Berthold		X	
Sauter Alfred		X	
Scharf Ulrike		X	
Scheuenstuhl Harry	X		
Schindler Franz	X		
Schmidt Gabi	X		
Schmitt-Bussinger Helga	X		
Schöffel Martin		X	
Schorer Angelika		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Schorer-Dremel Tanja		X	
Schreyer-Stäblein Kerstin		X	
Schulze Katharina	X		
Schuster Stefan	X		
Schwab Thorsten		X	
Dr. Schwartz Harald		X	
Seehofer Horst			
Seidenath Bernhard		X	
Sem Reserl		X	
Sengl Gisela			
Sibler Bernd			
Dr. Söder Markus			
Sonnenholzner Kathrin	X		
Dr. Spaenle Ludwig			
Stachowitz Diana			
Stamm Barbara		X	
Stamm Claudia	X		
Steinberger Rosi	X		
Steiner Klaus		X	
Stierstorfer Sylvia		X	
Stöttner Klaus			
Straub Karl		X	
Streibl Florian	X		
Strobl Reinhold	X		
Ströbel Jürgen		X	
Dr. Strohmayer Simone	X		
Stümpfig Martin	X		
Tasdelen Arif			
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	X		
Werner-Muggendorfer Johanna	X		
Westphal Manuel		X	
Widmann Jutta			
Wild Margit			
Winter Georg		X	
Winter Peter		X	
Wittmann Mechthilde		X	
Woerlein Herbert	X		
Zacharias Isabell	X		
Zellmeier Josef		X	
Zierer Benno	X		
Gesamtsumme	65	84	1