

Den Impuls der Fraktionen von CDU und FDP, den 70. Jahrestag der Charta der deutschen Heimatvertriebenen als einem Dokument des Friedens und der Versöhnung zum Anlass zu nehmen, diesen wichtigen Teil der deutschen Erinnerungskultur zu pflegen und vor allen Dingen auch fortzuentwickeln, begrüßen wir daher ausdrücklich.

Die Landesregierung unterstützt die Brauchtumpflege der Vertriebenen und Spätaussiedler engagiert. Schon Anfang 2018 haben wir – auch das wurde schon erwähnt – Heiko Hendriks als Beauftragten für die Belange von deutschen Heimatvertriebenen, Aussiedlern und Spätaussiedlern bestellt. Seither steht er für die Landesregierung in einem sehr engen und auch verlässlichen Austausch mit den Institutionen und Organisationen der Heimatvertriebenen, Aussiedler und Spätaussiedler, die eben auch für eine beeindruckende Integrationsleistung in ganz Deutschland stehen.

Neben der traditionellen Kulturpflege und der Arbeit für die Erlebnisgeneration hat aber auch die Aufarbeitung der Vertreibung als erinnerungskulturelle Arbeit für die jüngeren Generationen eine immer wichtiger werdende Bedeutung.

Die Zahl der Menschen, die selbst Flucht und Vertreibung nach dem Zweiten Weltkrieg erlitten haben, wird naturgemäß immer kleiner. Um die Erfahrungen und Erinnerungen der Vertriebenen an die nachfolgenden Generationen weiterzugeben und lebendig zu halten, werden in der Erinnerungsarbeit längst auch neue Wege bestritten. Erinnerungsarbeit verändert sich so mehr und mehr in die Richtung einer stärker generationenübergreifenden historisch-politischen Bildung.

Auch bei diesem Übergang unterstützt die Landesregierung die Vertriebenen und ihre Verbände als verlässliche Partner. Den Rückhalt, den uns die Fraktionen von CDU und FDP mit ihrem Antrag dazu geben, werden wir gerne nutzen, um die Zusammenarbeit weiter zu intensivieren.

Das aktuelle und vom Land geförderte Projekt „Virtuelle Heimatsammlungen in NRW“ erfasst Objekte fotografisch und präsentiert sie samt einer Beschreibung in Form einer virtuellen Heimatsammlung im Internet. So bleiben sie erfahrbar, auch wenn die entsprechende Sammlung eines Tages vielleicht nicht mehr zugänglich ist, weil es die Sammlerin oder den Sammler nicht mehr gibt.

Die Landeszentrale für politische Bildung hat bereits in der Vergangenheit mit dem Landesbeirat, der hier auch schon genannt wurde, zusammengearbeitet. Diese Zusammenarbeit wird sie weiter ausbauen, um die politisch-historische Bildungsarbeit mit Vertriebenen, Aussiedlern und Spätaussiedlern zu intensivieren, wie es der Antrag fordert.

Die Landeszentrale kennt die Zielgruppen, nutzt verschiedenste Bildungs- und Veranstaltungsformate

sowie mögliche Kooperationspartner und hat breite Expertise im Einsatz neuer und verschiedener Medien.

Nicht zuletzt strebt die Landesregierung auch eine stärkere wissenschaftliche Begleitung an, die dabei helfen kann, die Erinnerungsarbeit in einem europäischen und – im Hinblick auf aktuelle internationale Ausprägungen von Flucht und Vertreibung, wie gerade auch schon angesprochen – in einem weltweiten Kontext zu sehen und weiterzuentwickeln.

Es ist unser gemeinsames Ziel, die Erfahrungen und Erinnerungen der Vertriebenen auch für künftige Generationen fruchtbar zu machen. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Frau Ministerin Pfeiffer-Poensgen. – Liebe Kolleginnen und Kollegen. Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor, sodass wir am Schluss der Aussprache angelangt sind.

Da die antragstellenden Fraktionen von CDU und FDP direkte Abstimmung beantragt haben, lasse ich nunmehr über den Inhalt des Antrags Drucksache 17/10633 abstimmen. Ich darf fragen, wer dem Inhalt des Antrags zustimmen möchte. – Das sind die anwesenden Abgeordneten von CDU, FDP und SPD. Herr Abgeordneter Langguth stimmt ebenfalls zu. – Gegenstimmen? – Keine. Wer enthält sich? – Das sind die Abgeordneten der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion der AfD. Habe ich irgendjemanden übersehen? – Das ist nicht der Fall. Dann stelle ich hiermit fest, dass der **Antrag Drucksache 17/10633 angenommen** wurde.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, damit kommen wir zu:

15 Runderneuerte Reifen – NRWs Beitrag zur Kreislaufwirtschaft stärken!

Antrag
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/10627

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die antragstellende Fraktion Herrn Abgeordneten Rüsse das Wort.

Norwich Rüsse* (GRÜNE): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Am vergangenen Samstag war der sogenannte Earth Overshoot Day. Das ist der Tag, an dem die in einem Jahr nachwachsenden Ressourcen des Planeten von uns verbraucht sind.

In diesem Jahr war er – ich denke, das haben wir alle mitbekommen – coronabedingt etwas später als

sonst, weil die Wirtschaft weltweit nicht ganz so brummt. Wir sind also immerhin bis in den August gekommen, aber wir haben eben noch ein paar Monate vor uns, dafür aber eigentlich keine Ressourcen mehr zur Verfügung.

Um welche Ressourcen geht es dabei? – Es geht zum Beispiel um den Sojaanbau. Es geht um die heißdiskutierte Frage des Palmölanbaus. Jeder von uns weiß, welche Auswirkungen das in den betroffenen Ländern hat. Am Ende geht es auch um einen Stoff wie Kautschuk, der auf großen Plantagen angebaut und dann Teil von Reifen wird.

Ausgangspunkt des Antrags, den wir heute stellen, war ein Bericht in der ARD mit dem Titel „schmutzige Reifen“. Es ging darum, wie und unter welchen Bedingungen in Thailand Kautschuk produziert wird und wie eine expandierende Reifenindustrie immer mehr Kautschuk für Reifen nachfragt.

Diesen globalen Prozess können wir hier in Nordrhein-Westfalen sicherlich nicht aufhalten – das ist so –, aber wir müssen ihn nicht mitmachen. Wenn wir so einen Tag, wenn wir Nachhaltigkeit ernst nehmen wollen, sind wir alle, sind wir als Land Nordrhein-Westfalen gehalten, unseren kleinen Beitrag zu leisten, den übermäßigen Verbrauch von Rohstoffen einzudämmen.

Wenn man die Arbeitsbedingungen, unter denen Kautschuk angebaut wird und unter denen die Reifen in Fernost teilweise auch für unseren Markt als Wegwerfreifen hergestellt werden, gesehen hat, kann man sich fragen, ob es nicht besser ist – und das ist im Zusammenhang mit runderneuerten Reifen nicht unwichtig –, heimische Arbeitsplätze mit guten sozialen Standards in Deutschland für die Runderneuerung zu erhalten.

Die Frage ist immer, was runderneuerte Reifen bringen und ob sie eine ähnliche Qualität wie Neureifen haben. Es wird immer wieder die Frage gestellt, ob man als Privatperson so einen Reifen fahren kann oder ob er nicht gefährlich ist. Mittlerweile wissen wir aber auch durch unabhängige Tests, dass diese runderneuerten Reifen sehr wohl eine gute Qualität haben.

Ich habe mir in einem Betrieb den Prozess der Herstellung von runderneuerten Reifen angeschaut; das kann ich jedem nur empfehlen. Spannend ist, dass sie am Ende genauso wie Neureifen hergestellt werden, nur dass die Karkassen gebraucht sind.

Diese Reifen werden insbesondere im Motorsport eingesetzt.

(Ursula Heinen-Esser, Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Aber nicht lange!)

Wenn man im Motorsport 250 km/h mit diesen Reifen fahren kann, wird man auch auf jeder Straße und Autobahn in Deutschland damit fahren können. Der

Hauptbereich, in dem Runderneuerte eingesetzt werden, sind Lkws. Wenn 40-Tonner das können, können Pkws das auch. Wenn sogar Großraumflugzeuge von Boeing oder Airbus das können, sollten wir das auch können.

Die Frage ist: Warum machen wir das? – Wir können mit runderneuerten Reifen erhebliche Mengen an Material einsparen. Wir können erhebliche Mengen an Energie einsparen. Am Ende können wir auch Kosten sparen; das ist für das Land Nordrhein-Westfalen nicht ganz uninteressant.

Wir ersparen uns außerdem Müllberge aus Altreifen, deren Entsorgung immer problematischer wird. Es gibt die Mitverbrennung in Zementwerken. Wir wissen alle, dass das problematisch ist. Daher ist jeder Autoreifen, der nicht in die Verbrennung geht, ein guter Autoreifen.

Außerdem wird ein solcher Reifen nicht permanent runderneuert, sondern genau einmal. Das geht auch nur mit Premium-Qualitäts-Reifen mit guten Karkassen. Was aus Fernost als Billigreifen angeboten wird, ist dafür überhaupt nicht tauglich und wandert sofort in die Verbrennung; das geht nicht anders.

Wir reden oft über Müllvermeidung, Abfallwirtschaft und Kreislaufwirtschaft. Damit müssen wir als Land NRW ernstmachen, das in unseren eigenen Betrieben vorleben und an unseren eigenen Fahrzeugen vormachen.

Ich will noch ein paar Zahlen nennen: Aus der Antwort auf die Kleine Anfrage ging hervor, dass das Land NRW ungefähr 2.800 Lkws und Busse besitzt. Würde man diese Lkw und Busse derartig ausstatten, wären wir in der Lage, jährlich 3.000 t CO₂ und 2.000 Tonnen Material – Stahl, Textilgewebe und Gummi, von dem ein Teil Kautschuk ist – einzusparen. Außerdem würden wir 1.000 Tonnen Erdöl sparen.

(Das Ende der Redezeit wird signalisiert.)

Weil diese Reifen günstiger sind, könnten wir darüber hinaus 300.000 Euro pro Jahr sparen. Ich finde, das wäre Anreiz genug, unserem Antrag nach der Beratung zu folgen ...

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Die Redezeit.

Norwich Rüße* (GRÜNE): ... und so ein kleines Pilotprojekt umzusetzen. – Vielen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Kollege Rüße. – Als nächster Redner hat nun für die Fraktion der CDU Herr Abgeordneter Schick das Wort. Bitte sehr, Herr Kollege.

Thorsten Schick* (CDU): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Fraktion von Bündnis 90/Die Grünen möchte ein Pilotprojekt mit runderneuerten Reifen im Fuhrpark des Landes starten.

Ich stelle die Bewertung des Antrags einfach mal vorab. Ihr Antrag und runderneuerte Reifen haben mit den gleichen Problemen zu kämpfen: Die Grundstruktur ist in Ordnung, im täglichen Einsatz zeigen sich dann allerdings die Tücken.

(Vereinzelt Beifall von der CDU)

Richtig ist – Sie haben es gerade ausgeführt –, dass runderneuerte Reifen helfen, Rohmaterialien zu sparen. Es wird weniger Stahl gebraucht, der Gummi- bzw. Kautschukverbrauch geht zurück, und es werden weniger Rohöl, Wasser und Energie eingesetzt.

Es ist auch richtig, dass es etwa bei Nutzfahrzeugen und Landmaschinen einen Markt für runderneuerte Reifen gibt. Zum Automobilsport sage ich gleich noch etwas, denn daran wird auch das eigentliche Problem deutlich.

Die Idee, Marktanteile für runderneuerte Reifen zu steigern, ist nicht neu. Das gelingt aber nicht so sehr, weil es auch Nachteile gibt, auf die Sie gerade nicht eingegangen sind.

Zwei Beispiele seien hier genannt: Es gibt viele Initiativen, mit denen wir versuchen, den Lärmschutz zu verbessern. Dem steht der Einsatz von runderneuerten Reifen ein wenig entgegen, denn die sind nun einmal wesentlich lauter.

Aber wenn man um Ressourcenknappheit, um effektiven Ressourceneinsatz ringt, dann muss man das natürlich gegeneinanderstellen; deswegen lassen wir das einfach einmal dahingestellt. Es ist ein Argument dagegen, aber nicht das entscheidende.

Es gibt nämlich einen weiteren Bereich, bei dem wir in der Vergangenheit keine Abstriche gemacht haben und auch keine Abstriche machen dürfen: die Sicherheit. Hier sehen wir entsprechende Nachteile.

Sie haben gerade gesagt: Wenn ein Automobilsportfahrzeug mit 250 km/h fährt, kann das doch im Alltagseinsatz auch nicht so problematisch sein. Wir müssen aber sehen, dass wir im Automobilsport einen einzigen Reifenhersteller haben, der beispielsweise ein Team ausstattet. Diese Karkasse wird immer wieder verwendet, sodass man also auf dem immer gleichen Prinzip aufbaut, auf immer der gleichen Karkasse.

Das ist nicht sichergestellt, wenn Sie normale runderneuerte Reifen kaufen. Dort haben Sie unterschiedliche Hersteller, auf denen dann entsprechend aufgebaut wird. Dann sind die Fahreigenschaften nun einmal unterschiedlich, und das kann zu Situationen führen, in denen nicht nur Fahranfänger, sondern eben auch erfahrene Personen Probleme

bekommen, und zwar nicht nur in Extremsituationen. Daher haben wir es hier auch mit einem Problem zu tun.

Wenn wir diese Reifen dann in Landesbehörden einsetzen, passiert das automatisch bei Poolfahrzeugen, mit denen Personen eben nicht so häufig unterwegs sind, sodass sich entsprechende Gefahren potenzieren.

Die meisten Fahrzeuge im Landesbesitz sind Einsatzfahrzeuge etwa der Polizei, die in Extremsituationen unterwegs sind, schon einmal mit etwas höherer Geschwindigkeit auf dem Weg zum Einsatz, bei Nässe, bei Glätte. Gerade diese Personen und ihre Beifahrer höheren Gefahren auszusetzen, kann ja wohl nicht das entsprechende Ziel sein.

Sie merken: Das Profil Ihres Antrags ist etwas flach. Der Überweisung in den Ausschuss stimmen wir zu. Sie haben dann noch genügend Zeit für eine Runderneuerung; dann können wir uns mit dem Thema noch einmal beschäftigen. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Kollege Schick. – Als nächster Redner hat für die Fraktion der SPD Herr Abgeordneter Kollege Löcker das Wort.

Carsten Löcker* (SPD): Werte Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Runderneuerte Reifen sind ein wichtiger Beitrag zur Ressourcenschonung; davon war gerade schon die Rede.

Tatsächlich ist das ein guter Ansatz, liebe Kolleginnen und Kollegen von den Grünen: Gegenüber neu produzierten Reifen werden bei der Wiederverwendung von runderneuerten Reifen etwa 80 % Erdöl und 70 % Energie gespart. Man kann also sagen: Das Rollen Ihres Antrags ist erkennbar, aber eine echte Antwort auf die Fragen der Zukunft stellen diese runderneuerten Reifen aus unserer Sicht so wieso nicht dar.

Das Grundproblem des Reifenabriebs, nämlich Feinstaub, und das massenhafte Einbringen von Mikroplastik in unseren Abwässern wird auch durch diese Debatte sicher nicht gelöst.

Ich glaube, damit müssen wir uns in Zukunft viel stärker auseinandersetzen. Das muss man nicht heute Abend lösen, denn wir wissen, dass das eine lange Strecke ist, aber es muss klar sein, dass das im Fokus steht.

Unabhängig davon halten wir dieses Thema auch als Zwischenschritt für vernünftig und wertvoll, aber es muss klar sein, dass wir bessere Alternativen in die

Reifenproduktion einbringen müssen als runderneuerte Reifen.

Mein Fazit lautet: Wir müssen über Ihren Antrag im Ausschuss vertieft sprechen. Wir sehen dem Antrag mit Sympathie entgegen. Der Überweisung stimmen wir zu. – Glück auf!

(Beifall von der SPD)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Kollege Löcker. – Als nächster Redner hat für die Fraktion der FDP Herr Abgeordneter Kollege Terhaag das Wort.

Andreas Terhaag (FDP): Vielen Dank. – Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Auf den ersten Blick scheint der Antrag der Grünen einen ziel führenden Weg aufzuzeigen, wie eine ressourcenschonende Kreislaufwirtschaft für die Reifenindustrie machbar ist. Gegen Kreislaufwirtschaft und Recycling kann man ja auch nichts einwenden.

Ressourcen zu schonen, ist aus ökologischer und ökonomischer Sicht sinnvoll; auch der Reifenmarkt kann hier einen wichtigen Beitrag leisten. Insofern teilen wir die Intention des Antrags, aber den von den Grünen vorgeschlagenen Weg halten wir nicht für sinnvoll.

Der im Antrag aufgestellte Forderungskatalog klingt im Sinne einer langfristigen ökologischen Umstellung der Industrie zunächst durchaus plausibel. Beachten wir aber einmal die aktuelle Lage:

Runderneuerte Reifen gibt es schon lange auf dem Markt. Deren Produktion ist vor allem im Lkw-Bereich eine bewährte Technik, die EU-genormt und in Deutschland auch mit Qualitätsstandards versehen ist. Diese Eigenschaften sind also hinlänglich bekannt.

Jedoch sind runderneuerte Autoreifen vor allem im Pkw-Bereich nicht völlig unumstritten; das haben wir gerade schon gehört. So wird von weniger Fahrkomfort vor allem durch höhere Geräuschentwicklung bis hin zu Sicherheitsbedenken berichtet, also durchaus nicht zu vernachlässigende Kritikpunkte.

Gerade die Sicherheitsbedenken werden aufgrund schlechterer Fahreigenschaften begründet. Runderneuerte Autoreifen können auf unterschiedlichen Karkassen, also den Unterbauten, aufgebaut sein. Kauft ein Kunde also einen runderneuerten Reifensatz, so ist nicht garantiert, dass alle vier Reifen auf einer identischen Karkasse aufgebaut sind. Das Profil ist zwar identisch, aber der Unterbau stammt möglicherweise von verschiedenen Herstellern.

Dadurch kann jedes Rad unterschiedliche Fahreigenschaften aufweisen, was in Gefahrensituationen

problematisch werden kann, etwa wenn hierdurch ein verlängerter Bremsweg auftritt.

Verbraucher legen aber zu Recht ihren Fokus auf Qualität und Sicherheit. Gerade Reifen sind besonders sicherheitsrelevant als alltäglich genutzte Gegenstände für nahezu jegliche Mobilität.

Die Marktanteile von runderneuerten Autoreifen sind bei Pkw dementsprechend gering und liegen derzeit bei unter 5 %. Der Grund dafür ist, dass die Qualitätssicherung in der Produktion runderneuerten Reifen sehr teuer ist, da sie jeweils auf die Reifengröße abgestellt ist.

Es gibt aber ca. 200 verschiedene Autoreifengrößen, weshalb runderneuerte Reifen auch nur in wenigen Größen hergestellt werden. Viele Hersteller haben deshalb schon vor Jahren die Herstellung von runderneuerten Pkw-Reifen eingestellt oder sind sogar pleitegegangen.

Aus diesem Grund lohnt sich derzeit wirtschaftlich nur die Herstellung von runderneuerten Lkw-Reifen, die durch den höheren Preis eine deutlichere Ersparnis bringen und daher schon einen Marktanteil von ca. 40 % haben.

Aber wir müssen noch einen anderen Aspekt betrachten, der auch schon genannt wurde: Runderneuerte Reifen haben einen um ca. 30 % höheren Verschleiß und sind daher kaum für Langstrecken- und Vielfahrer geeignet.

Genau durch diesen höheren Abrieb oder das dabei erzeugte Mikroplastik, das runderneuerte Reifen erzeugen, verwundert mich der jetzige Antrag der Grünen generell, denn die Grünen hatten im April 2018 mit Drucksache 17/2389 einen Antrag eingebracht, der die Reduzierung von Mikroplastik zum Gegenstand hatte und hier sogar den Abrieb von Autoreifen als einen der Hauptverursacher von Mikroplastik ausmachte.

Mit Ihrem neuen Antrag nun zu fordern, dass die öffentliche Hand nur noch runderneuerte Autoreifen anschaffen und die Hersteller zur Produktion ebensolcher verpflichtet werden sollen, verwundert aufgrund des deutlich höheren Abriebs runderneuerte Reifen doch sehr.

(Beifall von Dietmar Brockes [FDP])

Diesen deutlichen Widerspruch im Antrag der Grünen können wir sehr gerne im Fachausschuss besprechen, denn einer Überweisung stimmen wir natürlich gerne zu. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Kollege Terhaag. – Als nächster Redner hat nun für die Fraktion der AfD Herr Abgeordneter Keith das Wort. Bitte sehr.

Andreas Keith (AfD): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Nach Strohhalm, Reitböden und Kunstrasen nehmen Sie sich also jetzt die Autoreifen vor, Herr Rüße. Grüne, Auto und Verkehr – da ahnt man schon, dass dabei nichts Gutes herauskommt.

Dieser Antrag liest sich, als wäre er an einem Sonntagnachmittag bei einem leckeren Cappuccino in einem Szenecafé in Köln, vor der Tür das Lastenfahrzeug abgestellt, geschrieben worden. Damit lässt sich dann vielleicht auch erklären, Herr Rüße, warum in Ihrem Antrag keine einzige Quelle angegeben worden ist.

Trotzdem habe ich mir die Mühe gemacht und einige Reifenhändler, Kfz-Mechaniker und Kfz-Meister besucht und sie um ihre Meinung gebeten.

(Carsten Löcker [SPD]: Da haben Sie die Richtigen gefragt!)

Sie wissen schon noch, wer das ist und welche Berufe sie darstellen? – Das sind nämlich die Berufe aus der Autoindustrie, die Sie am liebsten abschaffen würden.

Die meisten Aussagen klangen gleich: Runderneuerte Reifen würden nicht den Qualitätsanforderungen normaler Reifen entsprechen, würden vom Kunden nicht nachgefragt, wären für Pkws eher ungeeignet; bei Maschinen oder Lkws sähe das anders aus.

Einen ganz wichtigen Satz habe ich mir aufgeschrieben: Hinsichtlich der Geschwindigkeit, des Bremsverhaltens und beim Aquaplaning können runderneuerte Reifen einfach nicht mithalten.

Dann habe ich mir die Mühe gemacht, mir die Fachzeitschriften genommen und mich ins Thema eingesehen.

(Carsten Löcker [SPD]: Da waren Sie mal eine Woche beschäftigt!)

Diese Aussagen decken sich fast zu 100 % mit fast allen Aussagen in den entsprechenden Fachzeitschriften.

Wenn man aber natürlich wie Sie, lieber Herr Rüße, und Ihre Partei den Bürgern ohnehin ein Tempolimit aufzwingen möchte, kann ich natürlich verstehen, dass Sie so argumentieren, wie Sie das eben getan haben.

(Zuruf von Norwich Rüße [GRÜNE])

Anders sieht es allerdings aus, wenn Sie zum Beispiel ein Auto mit entsprechender Geschwindigkeit benötigen wie zum Beispiel die Polizei. Sie finden es laut Ihrem Antrag „erstrebenswert“, wenn das Land NRW seine Fahrzeugflotte mit recycelten Reifen bereift.

Im Ernst? – Wenn Polizeiautos mit Gebrauchtgummi bereift sind, dauert die Verfolgung von Straftätern

demnächst wohl nur noch bis zur nächsten Autobahnauffahrt.

(Norwich Rüße [GRÜNE]: Was für ein Unsinn!)

Ich muss schon sagen: Ihre Abneigung gegen die Sicherheitskräfte nimmt hier mittlerweile kuriose Züge an.

Wie begründen Sie das alles? – Sie behaupten, weil so viele Lkws und Pkws unterwegs sind, werden immer mehr Reifen gebraucht und immer mehr Altreifen entsorgt. Das ist richtig. Aber dann frage ich Sie auch ganz ehrlich: Warum haben Sie unserem Antrag, den Güterverkehr verstärkt von der Straße auf Schiff und Schiene zu verlegen, abgelehnt?

Sie beklagen wegen der Auswirkungen auf Landnutzung und Artenreichtum zu Recht den Anbau von Kautschukbäumen in Ländern wie Thailand. Werter Herr Rüße, werte Grüne, bevor Sie Monokulturen in Thailand kritisieren, habe ich einen anderen Vorschlag: Begreifen Sie endlich, welche verheerenden Folgen die Vermaischung unserer Äcker wegen Ihres Energiepflanzenirrsinns hat. Wegen dieses Irrsinns verschwinden ganze Vogelarten hier bei uns, mitten in Deutschland.

Dass den Grünen ihre Doppelstandards nicht peinlich sind und sie sich immer noch als eine Umweltschutzpartei aufspielen, ist in diesem Fall wirklich nur dreist.

(Beifall von der AfD)

Der ADAC hat seit 2011 keine runderneuerten Reifen mehr getestet. Warum? – Ich zitiere aus der Begründung: „Die von uns getesteten Produkte gibt es nicht mehr, viele Hersteller sind pleite.“

Ich sage Ihnen, warum sich das Produkt nicht durchgesetzt hat: Autofahrer wollen mit einem sicheren Gefühl unterwegs sein. Bei Reifen will man keine recycelte Ware. Autoreifen sind eben kein Toilettenpapier.

(Zuruf von den GRÜNEN)

Aber Sie wären nicht die Grünen, wenn Sie das auch akzeptieren würden. So wollen Sie Reifenhersteller jetzt verpflichten, runderneuerte Reifen zu produzieren. Schon allein wegen dieses Eingriffs in die freie Marktwirtschaft werden wir Ihrem Antrag nicht zustimmen.

Die Lösung der Zukunft im Umgang mit Altreifen wird es nicht sein, Firmen zu zwingen, ein Produkt herzustellen, das nicht nachgefragt wird.

Vielmehr gilt es, innovative Firmen zu fördern, die aus Altreifen weitere sinnvolle Nachfolgeprodukte herstellen. Schon heute sind Granulate und Gummimehle aus Altreifen in der Bauchemie, im Straßenbau und auf Sportanlagen nicht mehr wegzudenken.

Wir als AfD-Fraktion setzen hier auf Innovation, nicht auf Zwang. All das hätten Sie auch in Ihrem Antrag beim Cappuccino in dem Szenecafé in Köln berücksichtigen können, aber darum geht es Ihnen nicht.

Ihnen geht es um etwas ganz anderes: Sie wollen das Autofahren am liebsten ganz verbieten und benutzen dieses Thema als Türöffner für die Abneigung gegenüber dem Individualverkehr. – Ohne uns.

Der Überweisung stimmen wir gerne zu und freuen uns auf eine konstruktive Diskussion im Ausschuss.

(Carsten Löcker [SPD]: Glaube ich nicht!)

– Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Herr Abgeordneter Keith. – Für die Landesregierung hat nun Frau Ministerin Heinen-Esser das Wort.

Ursula Heinen-Esser, Ministerin für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Herzlichen Dank. – Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Erst einmal danke ich allen meinen männlichen Vorrednern für den tiefen Einblick, den ich heute Abend zum Thema „Reifen im Allgemeinen und im Besonderen“ gewonnen habe.

Deshalb gebe ich Ihnen jetzt auch mal einen kurzen Einblick in meine Lebensgeschichte: Runderneuerte Reifen waren das Einzige, was ich mir während meines Studiums leisten konnte; das muss ich ganz offen zugeben.

Alle, die so etwa in meinem Alter sind, wissen: Damals waren runderneuerte Reifen gerade für junge Menschen genau das, was sie sich leisten konnten und womit sie gefahren sind.

Im Zuge des Wohlstands etc. wurden die runderneuerten Reifen in der Tat immer weiter in den Hintergrund gedrängt. Es gab negative Berichte, Reifenplatzer, Sicherheitsgründe etc.; das ist von meinen Vorrednern alles schon richtigerweise genannt worden.

In der Tat ist die Runderneuerung bei Lkw-Reifen heute noch gängige Praxis. Bei den Pkw-Reifen ist sie es aber tatsächlich nicht mehr.

Energieverbrauch, Ressourcenverschwendung, Kautschuk sind sicher alles richtige Themen, die hier schon angesprochen wurden. Die Frage ist aber, ob sie wirklich so rentabel sind und ob ihr Vorteil wirklich so groß ist, wie es in diesem Antrag beschrieben wird.

Wir haben bereits im Rahmen einer Kleinen Anfrage Stellung genommen, lieber Herr Rüße. Bei der Beschaffung ist in der Tat mit Minderkosten zu rechnen – ich darf an unsere Studien- und Ausbildungszeiten erinnern –, aber es stehen tatsächlich höhere

Verschleißkosten und ein höherer Kraftstoffverbrauch gegenüber.

Jetzt werden Sie sagen: Frau Heinen, das stimmt nicht. – Ein anderer wird sagen: Genauso ist es. – Wissen Sie, was das Problem ist? – Wir haben keine belastbaren Zahlen darüber, wie die Bilanz der runderneuerten Reifen aussieht. Pro und Kontra sind nicht klar ersichtlich.

Runderneuerte Reifen werden im Übrigen nur noch von einem einzigen Betrieb in Deutschland angeboten, das heißt, dass es dazu auch keine regionale Kreislaufwirtschaft gibt. Bei den Lkws sieht das tatsächlich etwas anders aus.

Ich schlage vor, dass wir uns zu diesem Thema jetzt erst einmal eine wissenschaftliche Beurteilungsgrundlage schaffen. Die müssen wir als Land NRW auch nicht in Auftrag geben, denn sie kommt über das Umweltbundesamt, das im ersten Halbjahr 2021 eine entsprechende Studie darüber vorlegen will. Ich schlage vor, dass wir diese Studie bzw. dieses Projekt abwarten und dann sehen, wie sich die Bilanz der Reifen darstellt.

Wenn die Studie, das Gutachten, die Untersuchung oder was auch immer zu dem Schluss kommt, dass sich vielleicht ein Pilotprojekt lohnt, können wir das gerne aufsetzen.

Ich würde jedoch davor warnen, ohne vernünftige Grundlagen oder ein Gefühl dafür zu haben, wie es richtig oder nicht richtig sein könnte, jetzt schon einen solchen Test zu schaffen.

Meine Vorredner haben es schon gesagt: Der Fuhrpark der Landesregierung ist auch sehr differenziert zu betrachten. Es gibt sicherlich Einsatzbereiche, in denen so etwas möglich ist. Zum Beispiel kann man sich das in meinem Geschäftsbereich durchaus vorstellen. Im Rahmen eines solchen Projekts würde ich das wahrscheinlich auch anbieten.

Es gibt aber auch andere Bereiche in der Landesregierung – Stichwort: Polizeifahrzeuge, Einsatzfahrzeuge von Sicherheitskräften –, bei denen ich davon definitiv abraten würde.

Herr Rüße, ich war total erstaunt, dass Sie sich mit Motorsport beschäftigt haben. Es ist aber eben etwas total anderes, ob ich ein paar Runden über den Nürburgring drehe – darüber könnten wir uns auch einmal austauschen – und dann die Reifen wechsele oder ob es darum geht, bei wichtigen Sicherheitsdingen – der Verfolgung von Autos etc. – vernünftige Autos mit vernünftigen Reifen zu haben.

Deshalb lautet mein Vorschlag: Lassen Sie uns abwarten, was bei der Studie, bei dem Gutachten des Umweltbundesamtes herauskommt. Anschließend können wir uns darüber unterhalten.

Vielleicht geht das auch, Patricia Peill, mit der Beratung im Ausschuss überein; dann hätte man dazu

auch gleich eine vernünftige wissenschaftliche Grundlage. – Danke für die Aufmerksamkeit, und kommen Sie mit Ihren Neureifen gut nach Hause!

(Beifall von der CDU)

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Vielen Dank, Frau Ministerin. Bis zur Heimfahrt dauert es allerdings noch ein bisschen. Hier im Parlament liegt noch ein wenig Arbeit vor uns, bei der die Landesregierung natürlich auch anwesend sein wird.

Ich habe keine weiteren Wortmeldungen mehr. Damit sind wir am Schluss der Aussprache und kommen zur Abstimmung.

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Antrags Drucksache 17/10627** an den **Ausschuss für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz**; die abschließende Beratung und Abstimmung sollen dort in öffentlicher Sitzung erfolgen. Ich frage, ob es hierzu Gegenstimmen gibt. – Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Damit stelle ich die einstimmige Überweisung fest.

Ich rufe auf:

16 Missbrauch der EU-Freizügigkeit verhindern – Rechte der Ausländerbehörden stärken

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 17/10645

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die Fraktion der AfD der Abgeordneten Frau Walger-Demolsky das Wort. Bitte sehr, Frau Kollegin.

Gabriele Walger-Demolsky (AfD): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Es geht hier nicht um die vielen Menschen aus der EU, die zu uns gekommen sind und seit Jahren ihren Beitrag leisten – und das nicht nur als Arbeitgeber und Arbeitnehmer.

Es geht hier auch nicht um die Menschen, die sich integriert haben und mit dem, was sie an kultureller Eigenheit mitgebracht haben, den Alltag aller hier Lebenden bereichert haben.

Es geht hier ausschließlich um den Missbrauch und den Umgang oder besser gesagt den Nichtumgang mit dem Missbrauch des Freizügigkeitsrechts.

Für Unionsbürger, die sich länger als drei Monate in einem anderen Land der EU aufhalten, dort nicht erwerbstätig sind, keine Aussicht auf eine Erwerbstätigkeit haben und zudem nicht in der Lage sind, sich und ihre Familienangehörigen zu unterhalten, besteht das Recht auf Freizügigkeit grundsätzlich nicht. Das ist der Grundgedanke der EU-Richtlinie zur

Arbeitnehmerfreizügigkeit, die im Jahre 2005 mit dem Freizügigkeitsgesetz ins deutsche Recht übertragen wurde.

Ein weiterer Grundsatz lautet, dass Sozialhilfeleistungen des aufnehmenden Mitgliedsstaats nicht unangemessen in Anspruch genommen werden sollen.

Nach 15 Jahren stellt sich aber die Frage, ob diese Grundsätze erfolgreich umgesetzt wurden. Ein Blick auf die Arbeitslosenquoten der vergangenen Jahre für NRW bietet wichtige Anhaltspunkte: Von 2014 bis 2018 verringerte sich die Arbeitslosenquote der deutschen Bevölkerung von 7,7 auf 5,8 %.

Bei den hier ansässigen EU-Bürgern verringerte sich die Quote von 14,9 auf 11,3 %. Das heißt: Die Quote war regelmäßig doppelt so hoch. Hierbei gibt es noch große Unterschiede, wenn man zum Beispiel die Quote der Iren oder Finnen mit der Quote der Bulgaren vergleicht. Das Ziel einer ausschließlich qualifizierten Arbeitnehmerzuwanderung wurde also erkennbar verfehlt.

Viele erfolgreiche Fälle einer Arbeitsmigration verbunden mit einer gelungenen Integration können nicht darüber hinwegtäuschen, dass es in Verbindung mit der EU-Freizügigkeit auch zu einer Armutsmigration – also einer Zuwanderung in unsere Sozialsysteme – gekommen ist.

An mangelnder Unterstützung liegen diese Misserfolge nicht. Seit 2014 sind zum Beispiel für Menschen aus Bulgarien und Rumänien allein auf kommunaler Ebene über 30 Millionen Euro für Integrationsmaßnahmen ausgegeben worden – zusätzlich zu den umfangreichen Projekten aus dem Landeshaushalt.

Die EU-Freizügigkeitsrichtlinie bietet ausreichende Möglichkeiten der Kontrolle und Steuerung. Die Umsetzung in Deutschland ist allerdings absolut unzureichend. Das beginnt mit der fehlenden Verpflichtung bei der Anmeldung beim Einwohnermeldeamt, weitere Informationen und Unterlagen zum Nachweis des Freizügigkeitsrechts abzugeben. Die Meldung beim Einwohnermeldeamt ist daher keine Garantie für eine vollständige Erfassung eines rechtmäßigen Zuzugs.

Die Freizügigkeitsrichtlinie der EU bietet im Grundsatz umfangreiche Möglichkeiten einer Überprüfung der Voraussetzung in Form von Bescheinigungen und schriftlichen Nachweisen an, aber in der deutschen Verwaltungsvorschrift heißt es, dass von einer Vorlage dementsprechender Dokumente abzusehen ist. Zitat: Eine Überprüfung findet nicht statt.

In Horn-Bad Meinberg haben sich 365 Rumänen und Bulgaren angesiedelt. Gerade einmal 30 von 95 erwerbsfähigen Personen sind sozialversicherungspflichtig beschäftigt – meist allerdings nur geringfügig. Was wurde denn hier geprüft?