

Das ist im Unterschied zu den anderen Bundesländern in Nordrhein-Westfalen einmalig.

Wir haben Erfahrungen mit der Umlage, die die anderen Bundesländer auch nicht haben. Deswegen habe ich das Gutachten unmittelbar, nachdem das Gesetz kam, in Auftrag gegeben.

Meine Einwände habe ich doch vorher schon gegenüber dem Bundesgesundheitsminister vorgebracht. Sie wissen doch genau, dass man einen Gesetzentwurf nicht zum ersten Mal sieht, wenn er im Kabinett beschlossen wird. Man bekommt ihn vorher; man hält auch vorher schon Rücksprachen.

Das Problem, dass wir die gewonnenen Ausbildungsplätze im Bereich der ambulanten Pflegedienste in Zukunft wieder verlieren, ist ein nordrhein-westfälisches Problem. Weil die anderen Bundesländer diesen Kraftakt noch gar nicht vollbracht haben, hatten sie das Problem bisher noch nicht. Deswegen ist das ein Problem, bei dem wir gemeinsam sehen müssen, wie wir es lösen können.

Ich möchte noch auf einen zweiten Punkt kurz eingehen – auch das ist wichtig und notwendig für Nordrhein-Westfalen, und deswegen lasse ich mir auch von Ihnen nicht vorhalten, ich würde an der Stelle etwas torpedieren –: Wir haben gemeinsam eine finanzpolitische Verantwortung. Deswegen halte ich es für meine Pflicht, Ihnen klarzumachen, welche finanziellen Auswirkungen diese Reform für Nordrhein-Westfalen haben wird, damit Sie entscheiden können, ob Sie diese finanzielle Reform alle gemeinsam so tragen wollen.

Deswegen haben wir auch dazu ein Gutachten in Auftrag gegeben und eine Reihe von Veränderungen und Verbesserungen im Bundesrat beantragt. Ja, diese Anträge haben überwiegend keine Mehrheit gefunden. Ein Teil unserer Anträge – wie gesagt – hat auch Erfolg gehabt. Es ist nicht so, dass ich damit alleine gestanden habe. Das Abstimmungsergebnis des Bundesrates ist mir sehr wohl bekannt. Ich war selbst da. Auch das liegt daran, dass die anderen Bundesländer diese Umlage und diese Steigerung der Platzzahlen wie in Nordrhein-Westfalen nicht haben.

Letzter Punkt. Frau Schneider, Sie hatten so nett gefragt, ob ich denn nicht im Bundesrat bei den anderen grünen Ländern mal eben für eine Mehrheit sorgen könne. Sie wissen, wie die Koalitionsverträge gestaltet sind: Eine Mehrheit im Sinne einer Zustimmung bekommt man nur im Konsens. Alles andere sind Enthaltungen. Da es sich hier um Änderungen handelt, die einer Zustimmung bedürfen, hat sich Ihre Frage damit schon erledigt. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Frau Ministerin. – Meine Damen und Herren, weitere

Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Ich schließe deshalb die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** des **Antrags Drucksache 16/11420** an den **Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales**. Die abschließende Abstimmung soll dort in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer ist für diese Überweisungsempfehlung? – Ist jemand dagegen oder Enthält sich? – Das ist nicht der Fall. Damit ist die Überweisungsempfehlung einstimmig angenommen.

Ich rufe auf:

5 15.000 Tote pro Jahr in NRW durch Luftverschmutzung – NRW braucht Ziele für den Schutz von Gesundheit und Leben: Emissionsfreier Verkehr in unseren Städten.

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/11416

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die antragstellende Fraktion Herrn Kollegen Bayer das Wort. Bitte, Herr Kollege Bayer.

Oliver Bayer (PIRATEN): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Besucher hier und draußen an der frischen Luft! Dieser Antrag ist auch ein Ergebnis der Aktuellen Stunde vor zwei Wochen, in der sich eine Mehrheit des Parlaments für die Reduzierung direkt bedingter Emissionen – also von Autoabgasen – in den Städten aussprach. Sie ist erreichbar durch Elektrofahrzeuge und einen besseren ÖPNV – auch mit Elektrobussen; Straßenbahnen sind ja schon elektrisch.

Seitdem gab es mal wieder Feinstaubalarm in Stuttgart; das wegen Luftverschmutzung verurteilte Hamburg sucht nach Lösungen, und die WHO rechnet vor, dass in dieser Dekade weltweit 8,2 Millionen Menschen starben. Wenn Sie die 8,2 Millionen Tote nicht interessieren, dann vielleicht diese Nachricht aus der „WirtschaftsWoche“. Im Titel heißt es: „Luftverschmutzung entscheidet über Bundesliga-Erfolg“.

(Heiterkeit von den PIRATEN)

Eine Studie der britischen Royal Economic Society hat knapp 3.000 Fußballspiele ausgewertet und entdeckt, dass Luftverschmutzung die Spiele negativ beeinflusst.

Bevor Sie jetzt Rückschlüsse auf den Tabellenstand des MSV Duisburg ziehen, frage ich Sie: Was sagt uns das wirklich? Selbst derjenige, der insgesamt topfit ist – und das sind die Spieler auch in den Ruhrgebietsstädten –, wird gesundheitlich von Luftverschmutzung beeinflusst. Das betrifft uns alle und

nicht nur die vielen Menschen, die schließlich an der Luftverschmutzung sterben. Sie alle sind betroffen.

In unserem Antrag geht es um die Gesundheit aller Menschen und damit um ihr höchstes Gut. Belastete Luft gefährdet akut die Gesundheit und damit das Leben der Bevölkerung. Das ist seit Jahrzehnten so, aber es darf so nicht bleiben.

Niemand, der das Ruhrgebiet der 60er- und 70er-Jahre kennt, wird bestreiten, dass sich vieles zum Besseren entwickelt hat. Früher gab es hohe Schornsteine. Es galt der Satz von Paracelsus: Die Dosis macht das Gift. – Der Dreck wurde also weiträumig verteilt. Die Politik der hohen Kamine ist dann der Politik der Filter gewichen, und die Politik der Filter wurde, soweit möglich, durch optimierte Prozesse ergänzt. Giftstoffe gar nicht entstehen zu lassen, ist immer noch die beste Lösung.

Nur ein Bereich ist an der Schwelle zur wirklichen Vermeidung der Giftstoffe bisher komplett gescheitert: der motorisierte Verkehr. Millionen Fahrzeuge wurden zwar mit Katalysatoren ausgerüstet, und eine Euro-Norm wurde durch die nächste ersetzt, aber die Quelle der Abgase fährt weiterhin durch die Städte und vergiftet dort die Luft.

Denn eines hat der Skandal um die Manipulationen bei VW – das Dieseldgate – uns allen bewiesen: Mit immer schärferen Grenzwerten ist dem vorsätzlichen Betrug nicht beizukommen – das war klar –, aber der Versuch, immer neue Grenzwerte einzuhalten, entbindet nicht von der Pflicht, die Mobilität neu zu denken.

Heute muss klar sein: Die Zeit der Verbrennungsmotoren, der Explosionsmotoren, nähert sich ihrem Ende. Die Fortschritte bei Elektrofahrzeugen sindasant. Auch der Strom kann nahezu frei von Emissionen bereitgestellt werden. Die Sonne liefert uns ein Vielfaches des Weltenergiebedarfs, und es ist geradezu absurd, fossile Energieträger zu verbrennen, um damit Autos mit einer Antriebstechnik des vorletzten Jahrhunderts anzutreiben.

(Beifall von den PIRATEN)

Wir schulden es nicht nur dem Klima, wir schulden es der Gesundheit der Menschen, die vorhandenen modernen Technologien konsequent einzusetzen – abseits fossiler Energien aus der Welt der Dinosaurier. Wichtig ist das Wohl der Menschen und nicht das Wohl der Konzerne, die die Zeichen der Zeit nicht erkennen, sie verschlafen oder Veränderungen vielleicht auch aktiv behindern.

Heute muss gehandelt werden, und die Botschaft muss lauten: Autoherstellern, die nicht lernen wollen, wird es bald gehen wie den einst allmächtigen Energieriesen in diesem Land: Politik darf nicht den Fehler machen, die falschen Interessen zu schützen. Politik ist den Menschen verpflichtet – in echt.

Die Zeitenwende in der Mobilität muss aktiv betrieben werden. Es geht um viel mehr als um neue Antriebstechnik, es geht um neue Mobilität, die die Menschen bewegt, ohne dabei andere krank zu machen. Alle Lösungen sind bekannt. Vorschläge und Handlungsempfehlungen stehen am Ende unseres Antrags im Beschlussteil. Sie müssen nur umgesetzt werden. Genau darauf zielt unser Antrag ab. Ich bitte Sie alle, ihn in den Beratungen und bei der Abstimmung in den Ausschüssen zu unterstützen.

Beim MSV Duisburg morgen Abend hilft dagegen nur Daumen drücken. Das Gleiche gilt natürlich auch für Paderborn. – Vielen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Kollege Bayer. – Für die SPD-Fraktion spricht Herr Abgeordneter Krick.

Manfred Krick (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Für die Sozialdemokratie hat der Kampf gegen die Luftverschmutzung und für eine saubere und gesunde Umwelt seit Willy Brandts Vision von einem blauen Himmel über der Ruhr eine hohe Bedeutung.

(Zuruf von Marcel Hafke [FDP])

Gerade Schwächere, Jüngere, Ältere und Geringverdiener sind besonders von Problemen in der Umwelt belastet. Deshalb ist für uns Sozialdemokraten Umweltschutzpolitik immer auch gelebte Gesundheits- und Sozialpolitik gewesen.

(Beifall von Jochen Ott [SPD])

Das Problem der gesundheitlichen Gefährdung durch Luftverschmutzung ist ein ernstes. Daher ist es richtig, dass die Piraten nochmals auf dieses Thema hinweisen. Ich finde es gut, dass Sie nicht auf einer direkten Abstimmung bestehen, sondern uns damit die Gelegenheit geben, dieses Thema in den Fachausschüssen noch einmal detaillierter zu besprechen.

Es ist aber auch festzuhalten, dass die Landesregierung, die rot-grüne Koalition und insbesondere unsere Städte bereits heute schon sehr vielfältige Anstrengungen unternehmen, um die Probleme der Luftverschmutzung in den Griff zu bekommen.

An erster Stelle sind hier sicherlich die insgesamt 33 Luftreinhaltepläne zu nennen, die wir in Nordrhein-Westfalen haben, und auch der regionale Luftreinhalteplan für das gesamte Ruhrgebiet.

Die daraus entwickelten 26 Umweltschutzzonen in Nordrhein-Westfalen haben Erfolge gezeitigt. Auch 2015 wurden die von der Europäischen Kommission vorgegebenen Grenzwerte für Feinstaubemission in Nordrhein-Westfalen an keiner der Messstellen –

und die Messstellen sind nun wirklich dort angeordnet, wo die größten Emissionen vorkommen – überschritten. Das ist in der Vergangenheit – vor 2014 – übrigens anders gewesen, und das ist auch in anderen Bundesländern noch anders.

Von daher: Im Gegensatz zu Ihnen, Kolleginnen und Kollegen von den Piraten, finden wir sehr wohl, dass Luftreinhaltepläne und Umweltschutzzonen einen Erfolg gebracht haben und wir dieses Instrument auch weiterhin anwenden sollten.

(Beifall von der SPD)

Die von uns vorgesehenen über 40 Maßnahmen im Klimaschutzplan, die sich verstärkt mit dem Bereich Verkehr beschäftigen, werden sicherlich ebenso zu einer Reduzierung von Feinstaubemissionen beitragen.

Richtig ist aber auch, dass diese vielfältigen Aktionen gegen Luftverschmutzung bei Weitem noch nicht den Erfolg gezeigt haben, den wir uns alle vorstellen. Gesundheitliche Probleme durch Luftverschmutzung sind in der gesamten Europäischen Union, in Deutschland und auch hier in Nordrhein-Westfalen weiterhin ein Problem. Gesundheitliche Beeinträchtigungen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Schlaganfälle oder Blutgefäßerkrankungen führen bei vielen Menschen zu gesundheitlichen Beeinträchtigungen und sicherlich auch zu vorzeitigen Todesfällen.

Die von Ihnen genannten wirtschaftlichen Folgen der Luftverschmutzung – die WHO spricht mit ihrer europäischen Sektion von Kosten in Höhe von sage und schreibe 1.500 Milliarden € pro Jahr, was in etwa einem Zehntel der gesamten volkswirtschaftlichen Produktion in Europa entspräche – sind ebenso ernst zu nehmen und bedeuten für uns die Aufforderung, tätig zu werden.

In dieser Situation ist es daher völlig inakzeptabel, dass von der Europäischen Union vorgegebene Standards in Form der Euro-6-Norm von der Automobilindustrie jetzt in großem Umfang systemisch unterlaufen werden. Nach einem Bericht der Europäischen Kommission vom Oktober letzten Jahres wird der Grenzwert von 60 mg von den Dieselmotoren, die heute auf den Markt kommen, im Durchschnitt – nicht in der Spitze, sondern im Durchschnitt – um über 400 % überschritten. Das ist nicht akzeptabel. Hier ist der europäische Verordnungsgeber aufgefordert, auf die Einhaltung dieser Standards zu bestehen und für deren Umsetzung zu sorgen.

Ich hoffe, dass wir als Deutschland dort nicht als Bremse auftreten, wie das in der Vergangenheit leider auch schon der Fall gewesen ist.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

In Nordrhein-Westfalen werden wir weiterhin Anstrengungen – auch durchaus kleinteilige Anstren-

gungen – unternehmen, um die gesundheitliche Gefährdung durch Feinstaub und Stickoxidbelastungen zu reduzieren. Die von Ihnen in Ihrem Antrag genannten Punkte sind hier sicher einzelne Bausteine, aber der Katalog geht noch weit darüber hinaus. Wir sind von daher gespannt auf die Diskussionen im Fachausschuss und freuen uns darauf. Der Überweisung werden wir deshalb gerne zustimmen. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Kollege Krick. – Für die CDU-Fraktion erteile ich Herrn Kollegen Moritz das Wort.

Arne Moritz (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der frühere Bundespräsident Richard von Weizsäcker sagte einmal, man könnte froh sein, wenn die Luft so rein wäre wie das Bier.

(Zuruf von den GRÜNEN)

In zwei Punkten haben die Piraten mit ihrem Antrag recht: Unsere Luft ist nicht so sauber, wie sie sein müsste, und unsere Luft ist nicht so sauber, wie sie sein könnte.

(Jochen Ott [SPD]: Das Bier auch nicht!)

– Gut, Herr Ott, wenn Sie für das Bier sprechen, das aus Ihrer Heimat kommt, dann weiß ich nicht, ob Sie da eine Zukunft mit Ihrer Partei haben, aber das lasse ich einmal dahingestellt.

(Beifall von der CDU – Jochen Ott [SPD]: Jedenfalls ist das nicht so alt wie Ihres!)

Trotz Umweltzonen und moderner Fahrzeug- und Filtertechnik ist immer noch zu viel Feinstaub in der Luft. Das Problem ist nur, wie so oft, dass es die Piraten mit ihrem Antrag erstens in der Wortwahl und zweitens in der Darstellung übertreiben.

Wir als CDU wollen die gesundheitlichen Folgen von Luftverschmutzungen keinesfalls verharmlosen, aber

(Norwich Rüße [GRÜNE]: Aber?)

von „Verkehrstoten durch Luftverschmutzung“ zu sprechen, halten wir nicht für eine angemessene Wortwahl.

(Beifall von der CDU)

Wenn Sie sich schon auf einen Bericht der Europäischen Umweltagentur beziehen, dann sollten Sie diesen nicht einseitig darstellen. Das Problem mit Feinstaub ist selbstgemacht. Feinstaub entsteht nicht nur beim Autofahren, bei Baumaschinen oder bei Binnenschiffen, sondern er entsteht auch durch Laserdrucker und Kopierer, in Kohlekraftwerken, durch Dieselloks oder durch das Heizen.

(Norwich Rüße [GRÜNE]: Es wird dadurch ja nicht besser!)

Die Gesamtmenge des Feinstaubes aus Kaminöfen und anderen Holzfeuerungsanlagen in Deutschland übersteigt mittlerweile die aus den Auspuffrohren aller Diesel-Pkws, -Lkws und -Motorräder.

Um die Qualität unserer Luft zu verbessern, müssen alle Emissionen von Schadstoffen gemindert werden. Allerdings ist es bei der Reduzierung von Feinstaub nicht allein mit der Verbannung von Fahrzeugen aus dem innerstädtischen Bereich getan. Das Ganze muss viel umfassender angegangen werden; so wird zum Beispiel der Schadstoffausstoß auch durch Verbesserung der Wärmedämmung im Rahmen der energetischen Gebäudesanierung begrenzt.

In einem Punkt wiederum geben wir den Piraten in ihrem Antrag recht: Wir müssen die Anzahl von Autos und Bussen mit Verbrennungsmotoren in unseren Innenstädten reduzieren. Die CDU-geführte Bundesregierung hat sich daher zum Ziel gesetzt, mehr Elektroautos auf die deutschen Straßen zu bringen. Um dieses Ziel zu realisieren, müssen erstens die Reichweite von Elektroautos verbessert, zweitens die Ladezeiten drastisch verkürzt, drittens die Ladeinfrastruktur verbessert und viertens Privilegien im innerstädtischen Bereich geschaffen werden.

Letzteres ist deshalb so wichtig, weil im innerstädtischen Bereich und im Nahverkehr die Entfernung nur eine untergeordnete Rolle spielt. Hier können wir mit der heutigen Technik erreichen, dass wesentlich mehr elektrobetriebene Fahrzeuge auf die Straßen kommen.

Mit dem Elektromobilitätsgesetz der Bundesregierung wurden bereits im vergangenen Jahr zusätzliche Anreize für Elektromobilität geschaffen, und die Kommunen können jetzt entscheiden, wie sie Elektroautos vor Ort begünstigen möchten, zum Beispiel durch kostenfreies Parken oder spezielle Zufahrtsrechte. Zusätzlich könnten Elektrofahrzeuge durch eigene Kennzeichen für jedermann auf einen Blick erkennbar sein.

Allerdings muss das Ganze in den Kommunen auch umgesetzt werden, und hier gibt es schon erste Probleme, denn – um bei dem Beispiel des kostenfreien Parkens zu bleiben – dabei entgehen den Kommunen natürlich auch Einnahmen.

Die Verantwortung liegt bei den Kommunen, und hier gilt es, einen verantwortungsvollen Kompromiss zu erzielen.

(Norwich Rüße [GRÜNE]: Das hört sich nach Sankt-Nimmerleins-Tag an!)

Auch im ÖPNV muss es künftig mehr E-Mobilität geben, und auch hier benötigen wir gezielte Förderprogramme. Die Verkehrsstrukturen im städtischen

ÖPNV sind hierfür besonders geeignet. Vorstellbar wären Linienbusse und Taxis mit systematischen Wartezeiten an Endhaltestellen oder Taxihalteplätze. Dort können in Anlehnung an die regulären Wartezeiten oder Pausen die Batterien aufgeladen werden. Verbunden mit einer steigenden Auswahl an E-Modellen und einer wachsenden Zahl an E-Autos auf den Straßen wird der Absatz weiter ansteigen.

So schnell und so drastisch jedoch, wie die Piraten das in ihrem Antrag fordern, wird die Umstellung auf Elektromobilität in unseren Städten nicht gelingen. Dafür müssen wir alle gemeinsam mit etwas mehr Augenmaß vorgehen. Lassen Sie mich mit einem Satz schließen, den ein Kollege gesagt hat, der lange hier im Landtag und hinterher auf Bundesebene aktiv war: Ich glaube, am Augenmaß erkennt man letztendlich die Qualität eines Politikers.

Der Überweisung des Antrags stimmen wir zu. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Kollege Moritz. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen erteile ich Herrn Kollegen Klocke das Wort.

Arndt Klocke (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Antrag der Piraten greift ein wichtiges Thema auf; das haben auch die bisherigen Wortbeiträge gezeigt. Wir diskutieren dieses Thema nicht zum ersten Mal hier im Parlament. Die Belastung der Luft in unseren Innenstädten ist ein wichtiges und dramatisches Thema, vor allem in den Ballungsräumen.

Ob man es nun „Verkehrstote“ nennt, Herr Kollege Moritz, oder einfach „Todesfälle“ – völlig unstrittig ist auf jeden Fall: Nach Berechnungen der WHO und des Umweltbundesamtes sterben in jedem Jahr aufgrund der hohen Schadstoffbelastung in unseren Innenstädten zwischen 10.000 und 15.000 Menschen. Jeder Todesfall ist einer zu viel. Deswegen gilt es, hier dringend zu handeln.

Ich kann Ihre Auffassung, lieber Herr Moritz, nicht teilen, dass die Bundesregierung in dieser Hinsicht schon genug tut. Die Zahlen belegen es doch schon: Im Jahr 2009 hat die Bundesregierung im Rahmen des Konjunkturpaketes II ein Programm aufgelegt, demzufolge 1 Million Elektroautos in Deutschland bis 2020 fahren sollten. Seit 2009 sind fast acht Jahre vergangen, und bis heute haben wir gerade mal 25.000 Elektroautos auf unseren Straßen.

(Zuruf von Arne Moritz [CDU])

Das heißt, um das anvisierte Ziel zu erreichen, müssten wir in den kommenden dreieinhalb Jahren noch 980.000 Autos auf die Straße bringen. Das ist aber

überhaupt nicht zu abzusehen. Die Absatzzahlen sind gering, und das, was bislang – unter anderem mit dem Elektromobilitätsgesetz im letzten Jahr – vonseiten der großen Koalition beschlossen worden ist, nämlich die Freigabe von Busspuren oder gegebenenfalls kostenfreies Parken, ist offensichtlich völlig unzureichend, um zu erreichen, dass die Bürger die hohen Anschaffungskosten auf sich nehmen, die mit dem Erwerb eines E-Wagens verbunden sind.

Warum denkt man also nicht über eine Kaufprämie nach, über eine Entlastung bei der Kfz-Steuer oder eine vernünftige Bonus-Malus-Regelung bei der Anschaffung eines Neuwagens? Der Boom ist in den letzten sieben Jahren jedenfalls nicht eingetreten, und für mich ist auch nicht ersichtlich, dass die Freigabe der Busspur in den Innenstädten daran etwas ändern wird. Ich meine, dass die Bundesregierung dringend dazu angehalten wäre, noch einmal über das Ganze nachzudenken, sonst werden im Jahr 2020 nicht 1 Million Elektrofahrzeuge auf den Straßen fahren, sondern maximal 50.000. Damit würden wir weit unter der Grenze des Angestrebten bleiben.

An dem Antrag der Piraten gefällt mir nicht, dass er sich ausschließlich auf die Elektromobilität bezieht. Wenn man nämlich darüber nachdenkt, für eine bessere Luft in den Innenstädten zu sorgen, ist die Bandbreite der Möglichkeiten deutlich größer, vor allem was die Nahmobilität, also auto-freie Verkehre in den Innenstädten angeht.

In dieser Hinsicht haben wir als Landesregierung bereits viel getan: mit dem Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität, der Förderung der AGFS oder der Einrichtung des Zukunftsnetzes Mobilität Nordrhein-Westfalen. Außerdem investieren wir massiv in den Radverkehr. Wir haben den Etat für den Bau von Radwegen an Landstraßen deutlich heraufgesetzt. Zudem haben wir den Aktionshaushalt für Nahmobilität neu eingerichtet und mit 11 Millionen € ausgestattet. Darüber hinaus gibt es eine Förderung für den Bau von Radschnellwegen.

Wenn man also darüber nachdenkt, hier etwas zu tun, dann ist E-Mobilität sicherlich ein ganz wichtiger Baustein – das steht völlig außer Frage –, aber die Bandbreite der Maßnahmen – also das, was die Politik tun kann, um die Innenstadtluft zu verbessern und die Schadstoffe entsprechend zu reduzieren – ist deutlich größer. Das fehlt uns jedoch in Ihrem Antrag, und das müssten wir auf jeden Fall in der Debatte im Ausschuss noch thematisieren. Vielleicht gibt es eine Anhörung oder ein Sachverständigengespräch dazu, worin diese Fragen behandelt werden können.

Der Hinweis auf die EU, den der Kollege Krick gegeben hat, ist richtig. Er ist jedoch insofern leider von der Aktualität überholt, als das EU-Parlament erst vor drei Wochen fraktionsübergreifend eine breite Initiative diskutiert hat und sich leider noch einmal dafür entschieden hat, dass es den Automobilkonzernen in

Europa weiterhin freigestellt sein soll, den Schadstoffausstoß so zu handhaben wie bisher. Das bedeutet, dass der real im Verkehr gemessene Wert denjenigen Wert, der auf dem Teststand gemessen wird, weiterhin um das Hundertfache übersteigen darf.

(Norwich Rüße [GRÜNE]: Das ist ja unglaublich!)

Das ist erst Ende Februar dieses Jahres vom EU-Parlament beschlossen worden, wenn auch relativ knapp. Der Beschluss ist gefasst; das heißt, der Ministerrat ist nicht aufgefordert worden, diese Schadstoffgrenzen deutlich abzusenken. Das ist leider auch wieder von der Großen Koalition, der Bundeskanzlerin und dem Verkehrsminister unterstützt worden.

Somit zeigt sich: Da werden überhaupt keine Konsequenzen aus dem VW-Skandal und aus den anderen Skandalen der deutschen Automobilindustrie gezogen. Schließlich wurde längst nachgewiesen, dass nicht nur VW bei den Abgaswerten von Diesel-Pkw geschummelt hat, sondern auch viele andere Autohersteller. BMW, Mercedes und auch andere haben ihre Modellklassen ebenfalls entsprechend manipuliert.

Der Schluss, den die Bundesregierung zieht, besteht darin, keinen Schluss daraus zu ziehen. Es gibt keine entsprechende Verschärfung, es gibt keine Gesetzesänderung. Die Aufklärung ist entsprechend sehr nachlässig. Das wird für die Luftbelastung in den Innenstädten leider keine Verbesserung bedeuten.

Der Antrag ist aus unserer Sicht eine gute Grundlage, eine Diskussion im Ausschuss zu führen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat vieles auf den Weg gebracht.

Ich weiß, dass die Redezeit abgelaufen ist. Mein letzter Satz daher: Es gibt ein Programm der Landesregierung zur Förderung von E-Bussen. In Köln sind die ersten acht vom Land geförderten Elektrobusse gerade vor vier Wochen vorgestellt worden. Das, was die Piraten hier im Antrag fordern, ist längst in einem Förderprogramm berücksichtigt. Man könnte da sicherlich noch mehr tun. Aber auf jeden Fall sind hier die Weichen in Richtung Zukunftsmobilität gestellt. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Auch wenn es fünf Sätze waren, lieber Herr Klocke, herzlichen Dank. – Für die FDP-Fraktion spricht Herr Kollege Hafke.

Marcel Hafke (FDP): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Elektromobilität ist ein spannendes, innovatives Thema, das

uns in Zukunft beschäftigen wird und mit dem wir uns auch heute schon beschäftigen. So jedoch, wie die Piraten das Thema angehen, ist das populistisch aufgeblasen, bewegt sich nah an einer extremen Schmerzgrenze. Das wird meiner Meinung nach dem Thema nicht gerecht.

Das möchte ich Ihnen erklären und erläutern. Wenn Sie hier einfach 15.000 Tote mit den Schadstoffen aus Verbrennungsmotoren in Verbindung bringen, halte ich das für einen extrem populistischen Ansatz.

Ein weiterer Punkt, den ich absolut perfide finde, ist, wenn Sie die Luftverschmutzung in einen Zusammenhang mit Terroristototen bringen. Sie vergleichen das ja auch; Sie schreiben im Antrag: Allein in Nordrhein-Westfalen sterben Jahr für Jahr mehr Menschen an den Folgen der Luftverschmutzung, als weltweit Opfer von Terroranschlägen werden. – Ich finde Ihre Formulierung absolut unverschämt, vor allem, wenn sie mit einem solchen Thema in Verbindung gebracht wird.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Das Thema „Feinstaub“ ist sicherlich ein ganz zentrales Thema unserer Zeit, mit dem wir uns auseinandersetzen müssen. Aber Sie müssen doch auch ein bisschen die Fakten zur Kenntnis nehmen.

(Zuruf von den PIRATEN: Die Fakten sind auch ekelig!)

Noch nie war die Luft so sauber wie in der heutigen Zeit. Das sind einfach Fakten, die man so zur Kenntnis nehmen muss. Die Lebenserwartung in unserem Land steigt jedes Jahr an.

(Zuruf von den PIRATEN: Ihr historisches Gedächtnis kommt aber auch über 200 Jahre nicht hinaus!)

In Mecklenburg-Vorpommern – hören Sie mal zu! – gibt es die sauberste Luft überhaupt. Trotzdem ist für die Männer die Lebenserwartung so gering wie in keinem anderen Bundesland.

(Norwich Rübe [GRÜNE]: Sie wissen auch, woran das liegt!)

Es gibt keinen ursächlichen Zusammenhang. Die Grünen echauffieren sich immer so. Wenn Sie aber die Luftverschmutzung verhindern wollen, dann müssten Sie mal in ganz anderen Bereichen anfangen. Wenn Sie über Feinstaub sprechen, müssten wir doch mal auch über Raucher reden.

(Lachen von den PIRATEN)

Wollen Sie das Rauchen jetzt noch komplett verbieten? Rauchen verursacht eine extrem hohe Feinstaubbelastung. Jeder, der zu Hause einen offenen Kamin hat, wird durch Feinstaub belastet. Was wollen Sie mit denen machen?

Ihr Kollege hat es gerade angesprochen: Jeder hier hat einen Drucker in seinem Büro. Wollen Sie die in Zukunft auch verbieten, um die Luftverschmutzung zu reduzieren? Und was machen Sie mit den Menschen, die an einer Straße wohnen, auf der Elektrofahrzeuge fahren? Denn der Abrieb von Reifen und Bremsen verursacht ebenfalls Feinstaub.

Meine Damen und Herren, ich denke, dass Sie das Thema vollkommen falsch angehen. Wenn man es mit der Elektromobilität ernst meint und das Ganze nach vorne bringen möchte – was ich grundsätzlich für richtig erachte, weil es eines der wichtigen Zukunftsthemen ist –, dann sollte man etwas an der Infrastruktur in unserem Land tun. Da hätten Sie die Landesregierung kritisieren können.

(Zuruf von den PIRATEN: Haben wir im vorletzten Jahr gemacht!)

Bislang gibt es kein vernünftiges Programm, eine flächendeckende Infrastruktur für Elektromobilität zu schaffen. Bislang stehen den E-Autos nur private Einfamilienhäuser oder Garagen zur Verfügung. Es gibt zum Beispiel keine flächendeckende Infrastruktur von öffentlichen Stromanschlüssen.

Die Forschung wird nicht in der Form weiter vorangebracht, wie es gemacht werden müsste. Sie bringen keine Änderung der Bauordnung auf den Weg, damit zum Beispiel bei jedem neuen Bauvorhaben auch Parkplätze für Elektrofahrzeuge Pflicht werden.

Wir können über Steuervorteile oder über eine vernünftige Aufklärung sprechen, damit Bürgerinnen und Bürger wissen, wo Elektromobilität heutzutage schon funktionieren kann. Das wären Kritikpunkte, die Sie hier hätten anführen können – das haben Sie allerdings nicht gemacht.

Dann haben Sie in Ihrem Antrag das Thema „ÖPNV“ angesprochen. Außer den allgemeinen Punkten, die Sie dort angeführt haben, haben Sie meines Erachtens nichts weiter dazu gesagt. Ich komme aus der Stadt Wuppertal mit einer extrem anspruchsvollen Topografie. Da können Sie nicht mal eben so beispielsweise Elektrobusse einsetzen.

(Oliver Bayer [PIRATEN]: Aber Elektroseilbahnen!)

Sie müssen Wahlfreiheit ermöglichen und können das Ganze nicht als Pflicht verordnen.

Ich halte deswegen Folgendes für ganz zentral und wichtig: Wenn man es mit der Elektromobilität ernst meint, sollte man sie nicht mit dem Thema „Gesundheit“ verknüpfen, sondern damit, dass wir uns in Zukunft emissionsfrei bewegen möchten, dass wir neue Mobilität erkunden und umsetzen wollen, dass wir innovative und umweltfreundliche Antriebsarten auf den Weg bringen wollen. Sie dürfen nicht mit der Angst der Menschen im Zusammenhang mit dem Thema „Gesundheit“ spielen.

Meine lieben Kollegen von den Piraten, fassen Sie sich bitte einmal selber an die eigene Nase. Wenn ich nachher in die Tiefgarage gehe, sehe ich wieder die Wagen der Piraten: Audi TT und Ford Mustang. Das sind die Fahrzeuge, die die Piraten fahren. Angesichts dessen muss man hier im Parlament nicht großartig solche Anträge stellen.

(Beifall von der FDP und der CDU – Christof Rasche [FDP]: Wasser predigen und Wein trinken!)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Kollege Hafke. – Für die Landesregierung erteile ich Herrn Minister Rimmel das Wort.

Johannes Rimmel, Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Hafke, mit der Nase, an die man sich fassen sollte, ist das so eine Sache.

(Beifall von den GRÜNEN)

Es ist ja durchaus berechtigt, Kritik an der Wortwahl des Piratenantrages zu üben, wenn es um den Vergleich mit den Terrortoten geht. Das ist zurückzuweisen, gar keine Frage. Aber von Ihrer Seite zu leugnen, dass es überhaupt ein Problem gibt, das ist schon Irrläufertum hoch zehn!

(Beifall von der SPD, den GRÜNEN und den PIRATEN)

Da habe ich den Eindruck, dass in der Problembeschreibung sowohl die christdemokratische Fraktion, die sozialdemokratische Fraktion, die Piraten und die Grünen die Problemlage zumindest klar benennen. Dieses Problem ist mittlerweile auch bestätigt durch die Weltgesundheitsorganisation und durch andere Untersuchungen, die von einem Verlust von Lebenserwartung sprechen.

Wenn man Vergleichswerte zwischen stark belasteten Regionen auch in Nordrhein-Westfalen erhebt – diese Versuche sind gemacht worden – ist die Lebenserwartung und die Erwartung, krank zu werden, im Ruhrgebiet höher als beispielsweise im Kreis Borken, und das signifikant. Das ist nachweisbar. Insofern haben wir ein Gesundheitsproblem, das mit Luftschadstoffen zusammenhängt.

Herr Moritz, wir sollten die Analyse nicht auf Feinstaub beschränken. Beim Feinstaub haben wir in der Tat in den letzten Jahren Erfolge erzielt. Sind noch mehr Erfolge notwendig? Sie haben zu Recht gerade die Binnenschifffahrt in Nordrhein-Westfalen angesprochen, die in Köln und in Düsseldorf eine bedeutende Rolle spielt.

Zurzeit haben wir es vor allem mit Stickoxiden zu tun. Die sind nun eindeutig der Mobilität und dem Verkehr zuzuordnen.

Ich will die Problemlage auch insofern umfassend darstellen, als es mittlerweile Gerichtsurteile gibt, zuletzt von der Deutschen Umwelthilfe in Wiesbaden erstritten, die die öffentlichen Behörden aufgrund des individuellen Rechts auf Gesundheitsschutz mit einer Auflage belegen, bestimmte Handlungen gerichts-
vollziehbar durchzuführen.

Unter diesem Druck, konkret für den individuellen Gesundheitsschutz der Menschen zu sorgen, stehen nicht nur die Umweltbehörden in Nordrhein-Westfalen. Das wird uns im Vollzug – so prophezeie ich – in den nächsten Wochen und Monaten erhebliche Probleme bereiten, weil wir die Maßnahmen, die von den Gerichten gefordert sind, so gar nicht werden umsetzen können.

Deshalb ist politischer Handlungsbedarf dringend geboten. Wir müssen insbesondere auf Bundesebene zu klaren Rahmenbedingungen kommen.

Das, was wir auf der Landesebene tun können, haben wir gemacht:

Wir haben 33 Luftreinhaltepläne auf den Weg gebracht. In 26 Städten wurden Umweltzonen eingerichtet. Dort geht die Feinstaubbelastung nachweisbar zurück.

Wir haben den Masterplan „Umwelt und Gesundheit“ verabschiedet.

Wir sind in Sachen Förderung der Nahmobilität unterwegs. 60 % emissionsfreier Verkehr – zu Fuß oder mit dem Fahrrad – sollen befördert werden. Der Klimaschutzplan enthält entsprechende Maßnahmen. Wir haben in den letzten Jahren mehr als 100 Millionen € in die Förderung der Elektromobilität und in Leitmarktwettbewerbe investiert, insbesondere mit dem Ziel, emissionsfreie Innenstädte auf den Weg zu bringen.

Das alles ist richtig, genauso wie die Unterstützung alternativer Antriebstechnologien im ÖPNV.

Aber wir müssen uns zum Ersten darüber unterhalten: Wie reagieren wir auf die Notwendigkeit der jetzt durch Gerichte angemahnten Handlungsschritte und das, was die EU mit Vertragsverletzungsverfahren von uns fordert? – Das ist kurzfristig nötig.

Zum Zweiten stellt sich mittelfristig die Frage: Wie können wir einen Übergang zu emissionsfreier Mobilität gestalten? Müssen wir nicht auch über Nachrüstung und insbesondere Förderprogramme für Nachrüstung nachdenken?

Die Technologien sind gerade im Hinblick auf Stickoxide vorhanden. Gerade die Hersteller mit Sitz in Nordrhein-Westfalen warten darauf, diese Technologien, genauso wie es beim Katalysator oder den

Feinstaubfiltern war, auch für Stickoxide in den Markt zu bringen. Hier brauchen wir ein Bundesprogramm, das die Umstellung fördert. Das scheint möglich zu sein.

Präsidentin Carina Gödecke: Herr Minister Remmel.

Johannes Remmel, Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Dazu müssen aber politische Entscheidungen getroffen werden.

Zum Schluss, meine sehr verehrten Damen und Herren ...

Präsidentin Carina Gödecke: Herr Minister Remmel, bevor Sie zum Schluss kommen – nicht dass ich es versäume –: Der Kollege Moritz würde Ihnen gern eine Zwischenfrage stellen.

Johannes Remmel, Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Ich würde den Gedanken gerne zu Ende führen und dann die Zwischenfrage.

Präsidentin Carina Gödecke: Gut, okay.

Johannes Remmel, Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Zum Schluss, meine sehr verehrten Damen und Herren: Für die Transformation des Mobilitätssektors braucht es in der Tat eine politische Leitentscheidung in der Bundesrepublik, des Bundestages. Wann wollen wir emissionsfreie Mobilität in Deutschland haben?

Ich meine, wir sollten das für 2030 anstreben. Dann müssen wir aber auch die entsprechenden gesetzlichen Systematiken zur Einführung von emissionsfreier Mobilität auf den Weg bringen. Das werden weder die Mineralölkonzerne für uns entscheiden noch die Automobilkonzerne. Wir brauchen Markteinführungsstrategien bis hin dazu, dass wir uns Gedanken darüber machen, wie unsere Steuersysteme in Zukunft funktionieren; denn ein Großteil des Haushalts wird durch die Mineralölsteuer bestimmt.

(Zuruf von Marcel Hafke [FDP])

Wenn das ab 2030 anders ist, dann müssen wir auch da etwas verändern.

Ich plädiere hier für Anlagen nach dem kalifornischen Modell, Ansprüche gegenüber den Herstellern zu formulieren, Transformation von den Automobilherstellern gesetzlich einzufordern. So werden wir, glaube ich, mehr erzielen, als wenn wir alleine auf Kaufprämissen setzen.

Jetzt aber Ihre Frage.

Präsidentin Carina Gödecke: Ich schalte das Mikrofon frei. Bitte.

Arne Moritz (CDU): Herr Minister, ich möchte den Hinweis auf die Nase zu Beginn Ihrer Rede aufgreifen. Können Sie uns bitte mitteilen, ob Sie selber ein Elektroauto fahren, um mit gutem Beispiel voranzugehen? Wenn das nicht der Fall ist, frage ich: Warum nicht?

Johannes Remmel, Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Wir haben in der Landesverwaltung in der Zuständigkeit meines Ministeriums, insbesondere beim LANUV, der Umweltbehörde, in den letzten Jahren verstärkt auf die Anschaffung von Elektrofahrzeugen gesetzt, und im Ministerium gibt es auch zusätzliche Elektrofahrzeuge.

Im täglichen Gebrauch meines Dienstfahrzeugs kann ich leider noch nicht auf ein Elektrofahrzeug zurückgreifen.

(Marcel Hafke [FDP]: Weil?)

Im innerstädtischen Verkehr mache ich das, in Düsseldorf und wo immer es geht, aber wenn ich über Land fahre, reicht es noch nicht.

Wir würden aber empfehlen, nicht nur auf Elektrofahrzeuge zu setzen, sondern insbesondere für Nordrhein-Westfalen auch Wasserstofffahrzeuge in den Blick zu nehmen. Wir haben eine tolle Infrastruktur mit einem Wasserstoffnetz, das sich über 240 km erstreckt. Es gibt schon Fahrzeuge, im Übrigen auch innerhalb der Landesverwaltung, mit denen man mit Wasserstoff emissionsfrei und klimaneutral mobil sein kann. – Vielen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Minister. – Das war dann auch der letzte Redebeitrag zum Tagesordnungspunkt 5. Ich schließe die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Antrags Drucksache 16/11416 an den Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr** – federführend – sowie an den **Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz**. Die abschließende Abstimmung wird dann im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Ist jemand gegen die Überweisung? – Enthaltungen? – Das ist beides nicht der Fall. Dann haben wir so überwiesen.

Ich rufe auf: