

verteuern den kompletten Transport, sei es der Transport zu Aldi, sei es der letzte Kilometer, wenn der DHL-Fahrer etwas liefert. Aber Herrn Scholz, Herrn Laschet und auch Herrn Lindner reichen diese Belastungen noch nicht. Diese drei wollen die neue CO₂-Steuer auch noch massiv erhöhen. Die Steuersätze, die da aufgerufen werden, sind extrem.

So verlangen nicht nur die „Freitagshüpfer“ exorbitant hohe 180 Euro pro Tonne CO₂, auch andere Industriehasser in Deutschland verlangen 180 Euro pro Tonne CO₂. Selbst der Fraktionsvize Andreas Jung von der CDU fordert das. Jeder Fachkundige aber weiß, dass eine Industrie bei diesen Preisen nicht mehr mit der Konkurrenz aus Frankreich oder Polen mithalten kann. Von China oder Südkorea braucht man da gar nicht erst zu reden. Die Industrie würde schlichtweg abwandern, so vielleicht Coty aus Köln, die jetzt in Frankreich und Spanien produzieren, oder wie Hawker aus Hagen, die demnächst in Polen produzieren.

Aber was ist mit den Menschen, die nicht abwandern können, mit der Industrie, die nicht abwandern kann? Denn die Fahrten mit dem Auto oder mit dem Lkw finden ja hier in Deutschland statt. Die Menschen können das nicht einfach so vermeiden. Deshalb werden sie wie eine Zitrone ausgepresst, während die Steuern immer wieder steigen.

Dann erzählt man den Bürgern natürlich das Märchen, dass Geld doch für den Straßenausbau benötigt wird. Doch von den weit mehr als 50 Milliarden Euro, die abgepresst werden, werden nicht mal 10 Milliarden Euro in Bundesstraßen investiert. Weit mehr als 40 Milliarden Euro werden für andere Dinge ausgegeben. Geld wird ja auch gebraucht. Denn Deutschland ist der größte Nettozahler der EU und ruft bei jeder zusätzlichen Belastung: Herzlich willkommen!

Weil die Menschen aber nicht so einfach fliehen können, werden die Steuern auf Benzin jedes Jahr jetzt über eine CO₂-Steuer erhöht. Bereits jetzt beträgt allein die Mineralölsteuer und die darauf erhobene Mehrwertsteuer auf Benzin aktuell umgerechnet nicht etwa 180 Euro pro Tonne CO₂, sondern weit mehr als 300 Euro pro Tonne CO₂. Mit der obendrauf kommenden CO₂-Steuer kommt man so auf einen Betrag, der doppelt so hoch ist wie die geforderten 180 Euro.

Wenn aber die Steuer bereits jetzt doppelt so hoch ist, wie selbst von den größten Autohassern gefordert, dann sollte die Stoßrichtung klar sein. Meine Damen und Herren, lassen Sie uns gemeinsam unsere Bürger entlasten und die Mineralölsteuer halbieren, für ein freies und bezahlbares Fahren für alle Bevölkerungsschichten. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Präsident André Kuper: Vielen Dank, Herr Loose. – Für die Fraktion der CDU spricht die Abgeordnete Frau Plonsker.

Romina Plonsker (CDU): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Es scheint mal wieder Zeit für populistische Forderungen und die Instrumentalisierung der Bürgerinnen und Bürger zu sein.

(Lachen von Christian Loose [AfD])

Aber ich greife doch gern Ihr Bild auf. Selbst die Zitrone hilft bei Ihnen nicht. Sauer macht auch nicht lustig.

(Beifall von der CDU und Dietmar Brockes [FDP])

Anders kann ich mir jedenfalls Ihren Antrag nicht erklären. Es geht Ihnen mal wieder nicht um die Menschen in diesem Land, sondern Sie schüren die Ängste der Bevölkerung.

(Lachen von der AfD)

Da nutzen Sie diesmal die Mobilität, weil Sie wissen, dass viele Menschen auf den Individualverkehr angewiesen sind

(Christian Loose [AfD]: Und deswegen erhöhen Sie die Steuern! Das ist Slapstick!)

und sich natürlich über niedrige Preise freuen würden. Ja, wer tut das nicht? – Sie lachen wenigstens über Ihre eigenen Witze.

(Sven Werner Tritschler [AfD]: Er lacht über Sie, Frau Plonsker! – Christian Loose [AfD]: Nee, das tut man nicht!)

Aber das ist einfach nur ein unmögliches Verhalten. – So einfach, wie Sie es darstellen, ist es eben nicht. Sie picken sich mal wieder einen Teilaspekt der Energiebepreisung heraus, nämlich die CO₂-Abgabe auf Benzin und Diesel.

(Christian Loose [AfD]: Und die Mineralölsteuer und die Mehrwertsteuer rauf!)

Es haben alle in diesem Haus – zumindest außer Ihnen – die Notwendigkeit von Klimaschutz erkannt. Ja, wir mögen unterschiedliche Wege bei der Klimazielerreichung verfolgen, aber keine demokratische Partei und Fraktion zweifelt noch ernsthaft an der Erforderlichkeit von Maßnahmen zur CO₂-Reduktion.

(Zuruf von Markus Wagner [AfD])

Wie Sie dazu stehen, haben wir in der Debatte zum Thema Klimaschutz und Klimaanpassungsgesetz gehört. Auf die Redebeiträge können wir sonst auch verzichten.

Ihre vermeintlichen Argumente greifen wieder viel zu kurz. Im politischen Diskurs der letzten Jahre und Monate wurden in den Sektoren Wärme und Verkehr

verschiedene Kompromisse gefunden, um Energieverbrauch nicht nur zu bepreisen, sondern auch Bürgerinnen und Bürgern an anderer Stelle wieder zu entlasten. Denn der soziale Ausgleich ist und bleibt wichtig in unserem Land.

(Zuruf von Sven Werner Tritschler [AfD])

Dazu gehören Kompensationsleistungen wie die Erhöhung der Pendlerpauschale – ich beantworte Ihre Frage gerne –, die Senkung der EEG-Umlage, aber auch Förderungen von Investitionen in Klimaschutz wie beispielsweise den Photovoltaikausbau und das Umsteigen vom Auto auf das Lastenrad.

(Christian Loose [AfD]: Wieder andere Steuern! – Sven Werner Tritschler [AfD]: Oh ja, großartig!)

Die Förderungen der E-Mobilität, die Skaleneffekte und auch das E-Auto sind im Zeitverlauf für mehr Nutzerinnen und Nutzer attraktiv geworden. Darum sind wir als Politik ja auch da, um Anreize zu setzen. Die jüngsten Meldungen von VW und Audi in den letzten Tagen zeigen, dass auch die Automobilhersteller von der Elektromobilität als Zukunftstechnologie für die Menschen überzeugt sind.

(Zuruf von Sven Werner Tritschler [AfD])

Ihnen als Antragsteller scheint aber offensichtlich nicht so viel an den verbundenen Industriearbeitsplätzen, an den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern zu liegen, wie Sie uns sonst immer weismachen versuchen.

Auch und insbesondere für uns als Union müssen die Bedürfnisse der Menschen im ländlichen Raum betrachtet werden. Daher ist es richtig und wichtig, dass dort auch in die Mobilität investiert wird. Neue Radwege, die Reaktivierung von Bahnstrecken und innovative Verkehrsprojekte sind gute Beispiele, wie Klimaschutz und Mobilität zusammen gedacht werden. Hierfür vielen Dank an Verkehrsminister Hendrik Wüst; denn nur gemeinsam werden wir den Umstieg schaffen.

Ich fasse zusammen: Klimaschutz erfordert Maß und Mitte, zwei Aspekte, die Sie in jeglichen Debatten nicht erkennen lassen. Deshalb lehnen wir natürlich auch Ihren Antrag ab.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Präsident André Kuper: Vielen Dank, Frau Kollegin. – Für die SPD-Fraktion hat der Abgeordnete Schneider das Wort.

René Schneider^{*)} (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wer die Debatte um TOP 3 aufmerksam verfolgt hat, weiß, dass dieser Antrag nicht zielführend ist. Wir lehnen ihn deshalb ab. – Vielen Dank.

(Beifall von der SPD und Wibke Brems [GRÜNE] – Lachen von Christian Loose [AfD])

Präsident André Kuper: Vielen Dank. – Für die FDP spricht der Abgeordnete Herr Brockes.

(Michael Hübner [SPD]: Gute Rede! – Christian Loose [AfD]: Köstlich! Gar kein Inhalt mehr bei der SPD!)

Dietmar Brockes^{*)} (FDP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Antrag zeigt erneut, dass die AfD nicht den Sinn und Zweck von Klimaschutzmaßnahmen einsehen will oder kann. Diesmal haben Sie sich den Verkehr ausgesucht. Wie so oft sprechen Sie sich auch hier wieder gegen die Elektromobilität aus.

Die Landesregierung hat diverse Förderprogramme zur Entwicklung der Elektromobilität in Nordrhein-Westfalen auf den Weg gebracht. Das war wichtig, weil dies insgesamt die Automobilwirtschaft in Nordrhein-Westfalen stärkt. Zuletzt wurde das Programm *progres.nrw* um 100 Millionen Euro aufgestockt.

Meine Damen und Herren, die Pendlerpauschale sieht als Teil des Klimapakets 35 Cent pro Kilometer vor. Ab 2024 sollen dann 38 Cent gelten. Die FDP-Bundestagsfraktion hat ebenfalls eine kurzfristige Anhebung der Pendlerpauschale auf 40 Cent pro Kilometer gefordert, um Verbraucher zu entlasten.

Präsident André Kuper: Entschuldigung, Herr Kollege. Es gibt den Wunsch nach einer Zwischenfrage aus den Reihen der AfD.

Dietmar Brockes^{*)} (FDP): Ich möchte am Stück vortragen.

Präsident André Kuper: Okay.

Dietmar Brockes^{*)} (FDP): Als effektive Maßnahme, um den CO₂-Ausstoß zu begrenzen, sollte der europäische Emissionshandel auf den Verkehr ausgeweitet werden, um den CO₂-Preis marktwirtschaftlich und eben nicht staatlich festzulegen. Auch durch den Emissionshandel werden die Spritpreise letztlich steigen. Hierfür braucht es Kompensation. Die Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung müssen an den Verbraucher in Form einer Klimadividende zurückgegeben werden. Zudem braucht es eine Senkung der Stromsteuer und eine Abschaffung der EEG-Umlage, um die Verbraucher effektiv zu entlasten.

Meine Damen und Herren, all dies zeigt, dass es kluge und effiziente Instrumente für eine faire Gestaltung von Maßnahmen zum Klimaschutz im Sektor

Mobilität gibt. Wir brauchen hier einen Mix an Instrumenten und keine singulären Eingriffe.

(Dietmar Brockes [FDP] trinkt einen Schluck Wasser und beendet seine Rede. – Michael Hübner [SPD]: Prost, Dietmar! – Beifall von der FDP – Heiterkeit)

Präsident André Kuper: Vielen Dank, Herr Kollege. – Es gibt eine Kurzintervention aus den Reihen der AfD. Herr Abgeordneter Loose, bitte legen Sie los.

Christian Loose (AfD): Hallo, Herr Brockes, Sie haben selbst 40 Cent pro Kilometer als Pendlerpauschale gefordert. Das ist genau das, was wir in unserem Antrag fordern. Das müsste also genau in Ihrem Sinne sein.

Zum anderen stelle ich die Frage an Sie: Halten Sie denn eine Mehrbelastung von 180 Euro pro Tonne CO₂ unter Klimaschutzgesichtspunkten, die Sie und andere ja immer wieder fordern, für gerechtfertigt, oder ist das nicht eine zusätzliche Belastung der Bürger, wenn man den Wert massiv nach oben setzt?

Auch die dritte Frage, die ich habe, müssen Sie in einer Kurzintervention nicht beantworten. Sie sprachen von der Elektromobilität, die Sie voranbringen wollen. Die Besitzer von E-Autos zahlen eben keine Kfz-Steuer und keine Mineralölsteuer. Die Kfz-Steuer machte 9,3 Milliarden Euro im Jahr 2019 aus; der Anteil der Mineralölsteuer, der auf Kfz entfällt, beträgt 36,6 Milliarden Euro. Wie wollen Sie die ganzen Steuerausfälle kompensieren, wenn Sie alles auf Elektroautos umstellen? – Vielen Dank.

Präsident André Kuper: Vielen Dank. Der Beitrag war als Kurzintervention angemeldet. Deshalb gibt es eine Stellungnahme des Kollegen Brockes von der FDP. Bitte.

Dietmar Brockes^{*)} (FDP): Vielen Dank, Herr Präsident. – Herr Loose, wie ich eben ja schon ausgeführt habe, wollen Sie ganz einfach keinen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Das ist der grundlegende Unterschied zwischen Ihrer Fraktion und den anderen hier anwesenden vier Fraktionen.

Wir wollen, dass sinnvolle Instrumente aufgelegt werden, um auch bei der Mobilität unseren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Dafür habe ich eben Beispiele genannt. Diese gehen Sie natürlich in der Form nicht mit, weil Sie, wie gesagt, den Klimaschutz generell in Frage stellen.

(Beifall von der FDP – Vereinzelt Beifall von der CDU)

Präsident André Kuper: Vielen Dank. – Als nächste Rednerin spricht für die Fraktion der Grünen die Abgeordnete Frau Brems.

Wibke Brems (GRÜNE): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Das, was die AfD in ihrem Antrag fordert, ist das Gegenteil von dem, was klimapolitisch notwendig ist. Nicht nur deshalb ist es verantwortungslos, sondern auch, weil dem Bundeshaushalt Milliarden fehlen würden. Dazu gibt es keine Aussage im Antrag. Aus diesen Gründen lehnen wir den Antrag ab. – Herzlichen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN)

Präsident André Kuper: Vielen Dank. – Für die Landesregierung hat nun Herr Minister Professor Dr. Pinkwart das Wort.

Prof. Dr. Andreas Pinkwart, Minister für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben heute im Laufe des Vormittags das Klimaschutzgesetz für Nordrhein-Westfalen verabschiedet. Wir haben uns darin noch ehrgeizigere Klimaschutzziele vorgenommen.

Dafür brauchen wir auch eine möglichst marktwirtschaftlich orientierte Steuerpolitik, die es erlaubt, dass wir über Innovationen und individuelle Entscheidungen der einzelnen Verbraucherinnen und Verbraucher zu den bestmöglichen Lösungen beim Klimaschutz kommen. Dazu kann ein CO₂-Preis einen wichtigen Beitrag leisten, erst recht dann, wenn er nicht nur national gilt, sondern möglichst auch auf europäischer Ebene gilt. Deswegen haben wir uns hier von Anfang an als Landesregierung für eine CO₂-Bepreisung eingesetzt, aber möglichst für eine europäische. Das ist insbesondere für den Mittelstand wichtig, damit es aus nordrhein-westfälischer Perspektive keine Benachteiligung etwa im Grenzvergleich zu den Niederlanden und zu Belgien gibt.

Dann haben wir deutlich gemacht, wenn ein CO₂-Preis kommt, muss er zu Entlastungen an anderer Stelle beitragen, weil wir ja keine zusätzlichen Steuern einführen wollen, um die Steuerbelastung der Bürgerinnen und Bürger insgesamt nicht zu erhöhen. Deswegen muss im Gegenzug natürlich die Energiesteuer gesenkt werden. Das gilt auch für die EEG-Umlage, die nach Möglichkeit, wie das EEG insgesamt, abgeschafft werden sollte, weil sie mittlerweile eher eine Behinderung auch des Ausbaus von Erneuerbaren und des Umbaus des Energie- und Industriesektors hin zur Klimaneutralität darstellt.

Das heißt, hier erwachsen neue Einnahmen, die auf der anderen Seite helfen können, Belastungen, die gegenwärtig bestehen, zu mindern. Das gilt insbesondere

für die EEG-Umlage, die gerade die Bezieher kleinerer Einkommen besonders belastet, weil sie eine regressive Steuer ist, die mittlerweile eine hohe Wirkung hat.

Insofern würde ich diese Herangehensweise als den wirksamsten Weg erachten, um zur Zielerreichung zu kommen. Wenn man natürlich den Klimaschutz nicht will, sondern ihn ablehnt, dann braucht man sich auch zu anderen Themen nicht weiter zu äußern. Das ist klar.

Wir wollen aber Klimaschutz. Wir wollen wirksamen Klimaschutz. Wir wollen Klimaschutz so organisieren, dass die Menschen einen möglichst guten Weg für sich mit klimaneutraler Wirtschaft, klimaneutralem Wohnen und Arbeiten finden können. Dazu brauchen wir Innovationsanreize. Der CO₂-Preis kann hierzu einen wichtigen Beitrag leisten. Deswegen lehnt die Landesregierung diese Antragsinitiative ab. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der FDP – Vereinzelt Beifall von der CDU)

Präsident André Kuper: Vielen Dank, Herr Minister. – Es gibt eine Kurzintervention aus den Reihen der AfD. Herr Loose hat jetzt das Mikrofon freigeschaltet bekommen.

Christian Loose (AfD): Danke, Herr Präsident. – Herr Minister Pinkwart, Sie sprachen von einer marktwirtschaftlichen Lösung, die man im CO₂-Sektor bräuchte. Der CO₂-Preis ist im Energiesektor lange Jahre bei 10 bis 20 Euro gewesen, jetzt liegt er bei 50 bis 60 Euro pro Tonne CO₂. Auch der Luftverkehr ist da mit einbezogen.

In dem Preis ist noch nicht einmal die Mehrwertsteuer auf den Produktpreis enthalten. Wenn Sie die Mineralölsteuer, die Mehrwertsteuer auf die Mineralölsteuer und die CO₂-Steuer zusammenrechnen, kommen Sie beim Benzin auf eine Belastung von etwa 350 bis 360 Euro pro Tonne CO₂. Wie können Sie denn rechtfertigen, dass wir dort einen fünf-, sechs- oder gar siebenfachen Preis gegenüber anderen Sektoren haben? Das ist doch genau das Gegenteil von einer marktwirtschaftlichen Lösung. Das ist das Erste.

Das Zweite: Vielleicht können Sie beantworten, woher Sie zukünftig die etwa 45, 50 Milliarden Euro ohne Lkw-Maut aus dem Steuersäckel nehmen wollen, wenn Sie komplett auf E-Autos umgestellt haben. – Vielen Dank.

Präsident André Kuper: Herr Minister.

Prof. Dr. Andreas Pinkwart, Minister für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie: Dass das

eine gute marktwirtschaftliche Anreizwirkung hat, zeigt sich ja schon darin, dass die Hersteller offensichtlich ihre Produktprogramme aus eigener Entscheidung heraus angepasst haben.

Das Zweite ist sicherlich ein Thema, über das sich Deutschland Gedanken machen muss. Wir hatten mal eine Regierung, die gesagt hat – ich glaube, das war unter Beteiligung der grünen Partei –: Rasen für die Rente. – Das war mal ein Weg, um das Rentensystem zu stabilisieren. Hier wird man sich dauerhaft andere Gedanken machen müssen, wenn dieserlei Einnahmequelle in dem Umfang zumindest nicht mehr zur Verfügung steht. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP)

Präsident André Kuper: Vielen Dank, Herr Minister.

Wir haben keine weiteren Wortmeldungen mehr. – Sollte das eine Wortmeldung sein?

(Christian Loose [AfD]: Ja!)

Sie haben noch 43 Sekunden. Bitte.

Christian Loose (AfD): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Fassen wir zusammen: Die SPD kann gar nichts zu dem Thema beitragen. Gut, ihr Minister Scholz wusste ja auch nicht, wie hoch die Spritpreise sind.

Die FDP freut sich über einen Preis von 360 Euro pro Tonne CO₂ beim entsprechenden Benzinpreis, sagte Herr Brockes, und will das auch weiter erhöhen. Sie sind ja weiter für die CO₂-Preiserhöhung. Weder FDP-Minister noch die FDP können erklären, woher später die 45 bis 50 Milliarden Euro, die wegfallen, wenn Sie auf E-Mobilität umgestellt haben, wieder herkommen sollen. All das passt nicht in Ihr planwirtschaftliches Konzept, das Sie weiter vorantreiben.

Der Grund der Automobilhersteller für die Umstellung, Herr Minister Pinkwart, ist relativ klar: Sie werden über die Grenzwerte, die in der EU gelten, gezwungen, und dementsprechend werden die Bürger beim Kauf eines E-Autos in Höhe von 6.000 bzw. 9.000 Euro quersubventioniert. Das sind planwirtschaftliche Ansätze und ist das genaue Gegenteil von dem, was Sie sagen, Herr Pinkwart, nämlich von marktwirtschaftlichen Ansätzen. – Vielen Dank.

(Beifall von der AfD)

Präsident André Kuper: Vielen Dank. – Nunmehr liegen mir keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Ich schliesse die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung. Die antragstellende Fraktion der AfD hat direkte Abstimmung beantragt. Wir kommen somit zur Abstimmung über den Inhalt des Antrags Drucksache 17/14272. Wer stimmt

dafür? – Das ist die AfD. Wer stimmt dagegen? – Das sind CDU, SPD, FDP und Bündnis 90/Die Grünen. Gibt es Enthaltungen? – Das ist nicht der Fall. Damit ist der **Antrag Drucksache 17/14272 abgelehnt**.

Ich rufe auf:

6 Zweites Gesetz zur Änderung des Gesetzes zur Ausführung des Baugesetzbuches in Nordrhein-Westfalen

Gesetzentwurf
der Landesregierung
Drucksache 17/13426

Beschlussempfehlung
des Ausschusses für Heimat,
Kommunales, Bauen und Wohnen
Drucksache 17/14326

zweite Lesung

Ich eröffne die Aussprache und erteile als erstem Redner für die Fraktion der CDU dem Abgeordneten Schruppf das Wort.

Fabian Schruppf (CDU): Vielen Dank. – Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Akzeptanz unangenehmer Dinge nimmt zu im Quadrat der Entfernung, und Akzeptanz, gerade auch durch die, die nah dran sind, ist das, worum es heute geht, liebe Kolleginnen und Kollegen. Dazu setzen wir auf den entscheidenden Dreiklang für Nordrhein-Westfalen: Wind, Wohngebiete und Wachstum.

Lassen Sie mich mit der Ausgangslage beginnen. Das scheint mit Blick auf die heutigen unsäglichen Äußerungen des grünen Fraktionsvizes im Bundestag, Oliver Krischer, besonders notwendig. Zwischen Januar und Dezember 2020 wurden in Nordrhein-Westfalen deutschlandweit die meisten Windenergieanlagen mit einer Leistung von rund 285 MW in Betrieb genommen, deutlich mehr als beispielsweise im grünregierten Baden-Württemberg.

(Beifall von Dr. Christian Untrieser [CDU])

Genau das ist und bleibt unser Anspruch. Wir wollen Spitzenreiter sein, und mit diesem Gesetzentwurf werden wir auch genau das bleiben, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall von der CDU und der FDP – Frank Sundermann [SPD]: Ich befürchte, Sie glauben das!)

Meine Damen und Herren, Sie wissen, sowohl die Größe als auch die Leistungsfähigkeit von Windenergieanlagen hat sich in den vergangenen Jahren grundlegend geändert. Die Anlagen sind enorm gewachsen, und zwar sowohl in die Breite als auch in die Höhe. Diese Entwicklung hat logischerweise

ebenso wie auch die wachsende Anzahl an Anlagen und die sicher nicht immer vorbildlichen Beteiligungsprozesse der Anlagenbetreiber vor Ort Auswirkungen auf die Wahrnehmung und die damit verbundene Akzeptanz der betroffenen Bürgerinnen und Bürger. Das schließt im Übrigen oftmals auch Vertreter der Grünen vor Ort mit ein.

Vizepräsidentin Angela Freimuth: Herr Kollege Schruppf.

Fabian Schruppf (CDU): Ich möchte erst einmal weiter vortragen.

Ich könnte es mir leicht machen, so wie es die Grünen hier im Hohen Hause tun, und allein aus meiner städtischen Perspektive argumentieren, wo in der Regel kaum Anlagen stehen, frei nach dem Motto: Die betroffenen Bürgerinnen und Bürger müssen nun einmal diese Beeinträchtigungen für das Erreichen der Ausbauziele akzeptieren, und wenn sie das nicht tun wollen, bringen eben die Gerichte sie dazu. – Oder ich könnte betroffene Bürgerinnen und Bürger, wie Frau Brems und die Grünen es auch tun, einfach als – Zitat – „laute Minderheit“ abtun.

Aber genau das ist es, was eben keinen gesellschaftlichen Konsens schafft. Ausbauziele mit der Brechstange durchzudrücken, ist nicht unser Weg, liebe Kolleginnen und Kollegen.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Wenn wir unsere Ausbauziele erreichen wollen, benötigen wir daher einen Konsens in der gesamten Gesellschaft. Dabei sind zwei Punkte miteinander abzuwägen und möglichst weit miteinander in Einklang zu bringen: der notwendige Ausbau der Windenergie zur Erreichung unserer ambitionierten Ziele und die berechtigten Interessen der Wohnbevölkerung.

Die Lösung, die der vorliegende Gesetzentwurf anbietet, wird trotz aller Kontroversen, die auch von einer gehörigen Portion politisch gewollter Schwarzmalerei geprägt sind, beiden Anliegen möglichst weit gerecht. Dabei nehmen wir gar nicht für uns in Anspruch, den skizzierten gesamtgesellschaftlichen Konflikt vollständig durch das Gesetz auflösen zu können. Dafür braucht es nämlich jeweils Konsens vor Ort, dessen Findung wir jedoch mit der vorliegenden Neureglung erheblich erleichtern werden.

(Beifall von der CDU – Vereinzelt Beifall von der FDP)

Der Fokus liegt auf der landesrechtlichen Umsetzung der durch den Bundesgesetzgeber geschaffenen Möglichkeit, Mindestabstände von Windenergieanlagen und Wohngebäuden durch baurechtliche Entprivilegierung festzulegen.