

Ich freue mich, dass die Automobilhersteller bereit sind, der Umrüstung von Pkw, die der Euro-5-Norm entsprechen, auf die Euro-6-Norm nachzukommen. Das wird uns wesentlich voranbringen, da die Stickoxidemissionen tatsächlich bis zu 20 % reduziert werden können – bei kostenfreier Umrüstung für die Nutzer dieser Fahrzeuge. Neue Kaufanreize für moderne Dieselfahrzeuge und der Verzicht auf ein Ausspielen des Individualverkehrs gegen den ÖPNV sind ebenfalls Gegenstände des heutigen Beschlusses der Bayerischen Staatsregierung.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, lieber Kollege Hartmann, die GRÜNEN machen tatsächlich im Moment einen spannenden Wandel durch: von einer Verbots- und Bevormundungspartei zu einer echten Planwirtschaftspartei.

(Ludwig Hartmann (GRÜNE): Was?)

Am Sonntag verbieten Sie Online-Shopping, am Donnerstag verbieten Sie Fleisch, und jetzt wollen Sie den Menschen auch noch sagen, welchen Motor diese in ihre Autos einbauen sollen. Ich sage Ihnen ganz ehrlich: Wir brauchen keinen staatlichen E-Trabi, sondern wir brauchen attraktive E-Mobilität für alle.

Der bayerische Weg ist an dieser Stelle ganz klar: Wir wollen den notwendigen und zwingenden Wandel gestalten, aber nicht gegen die Wirtschaft, sondern mit der Wirtschaft. Wir wollen die Lebensqualität der Menschen im Freistaat verbessern, aber nicht durch Verbote, sondern durch Anreize. Wir wollen Lebensqualität und Fortschritt in Bayern verankern, aber eben nicht durch Verbote. Das ist der bayerische Weg. Ich fordere Sie auf: Gehen Sie diesen bayerischen Weg mit. Er ist der einzige, der in die Zukunft führt.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Blume. – Unser nächster Redner ist der Kollege Rinderspacher. Bitte schön, Herr Rinderspacher.

Markus Rinderspacher (SPD): Verehrte Frau Präsidentin, Hohes Haus, liebe Kolleginnen und Kollegen, Herr Ministerpräsident, Herr Kollege Blume, Herr Kollege Hartmann! Es gibt nichts Schöneres – man merkt es jetzt schon –, als den eigenen Geburtstag hier im Plenarsaal mit Ihnen gemeinsam begehen zu dürfen.

(Beifall bei der SPD und des Abgeordneten Karl Freller (CSU))

Ich freue mich schon auf das Fest heute Abend. Die Landtagspräsidentin hat mit der Einladung des Land-

tags meinen persönlichen Geldbeutel enorm entlastet, wie Sie sich vorstellen können.

Ich habe mich heute Früh auch schon ein bisschen über ein Geburtstagsgeschenk gefreut, nämlich das große, sensationelle Maßnahmenpaket für den ÖPNV in Bayern, mit dem die Luft insbesondere in den Ballungszentren, speziell in München, besser werden soll. Bei genauerem Hinsehen war ich allerdings doch ein bisschen enttäuscht. Ich hatte ein großes Paket erwartet, es war aber dann ein Päckchen, eher ein bisschen klein. Wenn man hineinschaut, muss man auch in die Ecken schauen, um zu sehen, wo die einzelnen Maßnahmen sind. Es gibt unter anderem das Abo-Bonuspaket für die IsarCard. Da soll es einen zusätzlichen Gratismonat geben. Die Staatsregierung kommt dabei ganz günstig weg; das kostet nämlich nur 1 Million Euro, lässt sich aber groß vermarkten. Wir begrüßen das.

(Zuruf des Ministerpräsidenten Horst Seehofer (CSU))

Es stellt sich natürlich die Frage: Was ist eigentlich mit den anderen Verbänden? Warum bekommt nur München den Obolus? Wir fragen uns: Was ist mit den anderen Großstädten? – Für die müsste es eigentlich auch eine solche Unterstützung geben.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Dann gibt es die Elektrifizierung bei der BOB, der Bayerischen Oberlandbahn. Die Planungskosten für die Elektrifizierung südlich von Holzkirchen sollen übernommen werden. Das ist natürlich begrüßenswert, aber es stellt sich die Frage, warum nur die Kosten für die Bayerische Oberlandbahn südlich von Holzkirchen übernommen werden. Was ist mit den Pendlerstrecken im Großraum Nürnberg, Augsburg, Würzburg, Regensburg, und wo bleibt eigentlich der Beitrag des zuständigen Bundes? Wo ist der Beitrag des Bundesverkehrsministers Dobrindt?

Besonders klar wird bei der Busförderung, dass die Summe für die Nachbesserung, die Sie jetzt mit dem Nachtragshaushalt nachschießen wollen, doch verhältnismäßig bescheiden ist. Zu Beginn des letzten Jahrzehnts, von 2000 bis 2006, wurden Busse noch mit jährlich knapp 60 Millionen Euro aus dem Haushalt des Freistaats Bayern gefördert. Dann wurde die Busförderung ganz ausgesetzt – Stoiber'sches Sparpaket. Anschließend wurde die Busförderung auf 25 % reduziert. Jetzt wollen Sie wieder etwas drauflegen, weitere 20 Millionen Euro. Das freut uns, aber unter dem Strich sind wir immer noch auf einem weit schlechteren Niveau als zu Beginn des letzten Jahrzehnts.

Dabei gab es 2017 über 800 Anträge auf die Busförderung und einen Bedarf von 60,8 Millionen Euro. Sie loben nun 30 Millionen Euro aus, und es gibt noch ein bisschen oben drauf. Das ist im Grundsatz zu begrüßen, aber unter dem Strich ist dieses Paket halbherzig, es ist unzureichend, und es kommt zu spät. Die Luft in den Städten, insbesondere in München, wird in den nächsten Jahren dadurch gewiss nicht nachhaltig besser.

(Beifall bei der SPD)

Ich erinnere mich noch sehr gut – ich war gerade frisch gewählter Abgeordneter –, als wir das Thema der Elektromobilität hier im Bayerischen Landtag zum ersten Mal aufgerufen haben. Ich hatte damals das Vergnügen und die Ehre, den frisch gewählten Bayerischen Ministerpräsidenten auf seiner ersten Auslandsreise nach China zu begleiten, wo Herr Seehofer das Thema der Elektromobilität für sich und für den Freistaat Bayern entdeckte. Wir waren auf dem Automobilsalon in Peking. Dort waren die internationalen Hersteller für den Aufbruch in ein neues Mobilitätszeitalter. Die Franzosen und die Asiaten waren industriepolitisch schon damals in einer vorderen Position.

In der Zwischenzeit hat sich einiges getan, allerdings auf anderen Kontinenten und in anderen Ländern. In Deutschland tat sich sehr wenig und in Bayern im Vergleich zu den anderen Bundesländern auch nicht besonders viel jenseits der Millionensummen, die Kollege Blume hier eben erwähnt hat.

China hat den deutschen Automobilherstellern regelrecht den Kampf angesagt. 43 % aller Elektroautos werden in China gebaut. Jede vierte Batteriezelle und jeder dritte Elektromotor werden in China hergestellt. Auf chinesischen Straßen fahren bereits 650.000 elektromobile Fahrzeuge, und jetzt hat die chinesische Regierung beschlossen, dass bereits ab dem kommenden Jahr, ab 2018, 8 % aller Fahrzeuge, die importiert werden, zwingend elektromobil sein müssen. Das heißt, wenn BMW, Audi, Mercedes oder andere deutsche Fahrzeughersteller Fahrzeuge auf den so ungemein wichtigen chinesischen Markt bringen wollen, dann müssen ab 2018 bereits 8 % der Flotte elektromobil sein.

Jetzt frage ich mich: Wie wollen das die bayerischen bzw. die deutschen Hersteller überhaupt hinbekommen, mit welchen Fabriken, mit welchen Modellen? Wie soll das funktionieren? 2019 sind es dann bereits 10 %, 2020 sind es 12 %. Das ist nichts anderes als eine Kampfansage. Die Chinesen sind besonders stark in Sachen Elektromobilität. Sie werden deshalb auf dem chinesischen Markt sukzessive, nicht erst in 10 oder 20 Jahren, sondern bereits ab dem 1. Janu-

ar 2018 immer weniger Modelle mit klassischem Antrieb, auch aus Bayern, zulassen.

Leider haben wir uns seit 2008/2009 in Bayern darauf nicht hinreichend eingestellt, so zumindest ist mein Eindruck. Dabei wäre das gerade für Bayern besonders wichtig. Wir sind nun einmal das Automobilland Nummer eins in Deutschland. 400.000 Arbeitsplätze hängen direkt vom Fahrzeugbau ab, davon 80.000 unmittelbar vom Verbrennungsmotor. Beschäftigungspolitisch ist natürlich völlig richtig, was Kollege Blume gesagt hat: Wenn uns ein Fünftel aller Arbeitsplätze in der Automobilindustrie in den nächsten zehn Jahren wegzubrechen droht, weil andere Länder auf andere Antriebstechniken setzen, dann müssen wir schon ein bisschen mehr Gas geben; dann müssen wir bei der Elektromobilität stärker in Fahrt kommen, als das in den letzten Jahren der Fall war.

(Beifall bei der SPD)

Von den Zielen, die der Ministerpräsident zu Beginn seiner Amtszeit selbst vorgegeben hat, sind wir heute weit entfernt. Die Staatsregierung hat ihr Ziel, bis zum Ende dieses Jahrzehnts 200.000 elektromobile Fahrzeuge auf bayerischen Straßen unterwegs sein zu lassen, mittlerweile aufgegeben. 2016 wurden in Bayern gerade einmal 2.400 elektromobile Fahrzeuge zugelassen; das sind 0,04 %, also 4 von 1.000 Fahrzeugen. In dieser Hinsicht ist Bayern ein Entwicklungsland, auch wenn Herr Kollege Blume das so nicht formulieren möchte. Vom Vorzeigeland sind wir zumindest weit entfernt.

Wir müssen uns die Frage stellen: Warum werden bei uns in Bayern nur 4 elektromobile Fahrzeuge von 1.000 Fahrzeugen, also 0,04 %, zugelassen, aber in Norwegen zum Beispiel 30 %? Was machen die anderen Länder so anders, wieso sind die Franzosen, die Niederländer, die Japaner, die Amerikaner und die Chinesen bei der Elektromobilität führend? Was haben wir versäumt?

Versäumnis Nummer eins: Staatskanzleiminister Schneider hat in einer Pressemitteilung von 2009 formuliert, man werde sehr schnell in die Förderung der Ladeinfrastruktur einsteigen. Anderthalb Legislaturperioden später, acht Jahre später stellen wir nun fest: Jetzt soll es die Förderung des Landes endlich geben. Mit gerade einmal 3,8 Millionen Euro ist sie auch kein besonders großer Wurf. Das hat zur Folge, dass Bayern im Bundesländervergleich bei der Ladeinfrastruktur nun definitiv ins Hintertreffen geraten ist. Mit nur 13,3 Elektroladepunkten pro 1.000 Quadratkilometer sind wir deutlich unter dem Bundesdurchschnitt. Wir haben deutlich weniger Ladeinfrastruktur als Baden-Württemberg und sind auch schlechter als Hessen

und Nordrhein-Westfalen. Deshalb brauchen wir diese Förderung, die Sie nun schon mehrfach im Zweijahresrhythmus angekündigt haben. Die muss jetzt endlich kommen. Herr Staatssekretär, bitte stellen Sie in dieser Aktuellen Stunde dar, warum es diese Versäumnisse in den letzten Jahren gab und was wir jetzt tatsächlich zu erwarten haben.

(Beifall bei der SPD)

Deshalb ist es wohl richtig, was Kurt Sigl, der Präsident des Bundesverbands eMobilität, festgestellt hat. Er kommentiert ganz kurz und knapp: Bayern glänzt durch eine massive Blockadehaltung beim Thema neue Mobilität und auch bei der E-Mobilität. – Überall da, wo wir hätten tätig werden können, auch aus eigenem Antrieb, haben wir es bleiben lassen. Sie hatten letztes Jahr, 2016, angekündigt, dass binnen eines Jahres 20 % aller Neuzulassungen im Fuhrpark des Freistaats Bayern elektromobil sein sollten. Meine Anfrage von 2017 hat ergeben, dass noch nicht einmal jedes zehnte Fahrzeug elektromobil ist. Das heißt: Sie setzen sich jedes Jahr neue Ziele. Sie erwecken mit durchaus beeindruckenden Summen in der Forschungspolitik den Anschein, als seien Sie am Thema Elektromobilität dran. Aber de facto fehlt es vorne und hinten. Deshalb hat Kollege Hartmann völlig recht: Wenn wir die Arbeitsplätze in der Automobilindustrie für die nächsten 10, 20, 30 Jahre sichern wollen, dann brauchen wir ein gemeinsames Vorgehen. Wir brauchen das, was die IG Metall vorgeschlagen hat, nämlich einen Transformationsbeirat und keine vereinzelt Diesel-Gipfel mit den jeweiligen Konzernchefs. Diese haben natürlich auch Versäumnisse zu verantworten. Wir brauchen ein koordiniertes Vorgehen. Ich erwarte mir von der Bayerischen Staatsregierung in den nächsten Monaten einen handfesten Impuls, dass es mit der Elektromobilität vorangeht.

(Anhaltender Beifall bei der SPD)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Rinderspacher. – Der nächste Redner ist der Kollege Glauber. Bitte schön, Herr Glauber.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Frau Präsidentin, verehrtes Präsidium, Kolleginnen und Kollegen! Kollege Blume, ich dachte vorhin, dass hier der Vorstandssprecher eines Automobilkonzerns spricht und nicht ein bayerischer Politiker.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und der Abgeordneten Katharina Schulze (GRÜNE))

Kollege Blume, ich gebe Ihnen recht, es geht um eine halbe Million Arbeitsplätze in der Automobilindustrie in Bayern. Aber gleichzeitig geht um neun Millionen

Menschen, die ein Dieselfahrzeug fahren. Lieber Kollege Blume, für diese neun Millionen Menschen bin ich auch gewählt worden und dafür, dass ich mich für den Verbraucherschutz einsetze. Es wäre an der Zeit, dass auch Sie für den Verbraucherschutz und für die Besitzer von Dieselfahrzeugen sprechen. Diese Menschen werden vielleicht irgendwann einmal den Malus erhalten, nicht mehr in die Städte fahren zu dürfen. Warum? – Weil die Automobilindustrie getrickst hat. Ich erwarte etwas anderes als Politikerinnen und Politiker, die Vorstände ersetzen, und Ministerpräsidenten, die Reden auf die Automobilindustrie halten. Die Politiker sollen auch einmal Reden für den Verbraucherschutz halten. Das wäre schon lange angebracht und an der Zeit.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Es ist das falsche Signal, jetzt noch auf ein Instrument zu setzen, das den Dieselfahrzeugen eine Abwrackprämie hinterherschleift. Herr Ministerpräsident, das haben Sie vor sechs Wochen schon einmal angesprochen. Bis heute haben Sie nicht wirklich geklärt, welche Autos wie nachgerüstet werden sollen. Das wäre für mich die primäre Information. Es ist der falsche Weg, für neue Dieselfahrzeuge eine Abwrackprämie zu gewähren. Es hätte eine E-Prämie geben müssen. Diese hätte deutlich höher sein müssen.

Kollege Blume, wenn Sie über die Arbeitsplätze und ihren Erhalt sprechen, dann beachten Sie auch die Zahlen anderer Länder, die die E-Mobilität fördern: Korea fördert die E-Mobilität mit 18.000 Euro pro Fahrzeug, China mit 9.000 Euro, die USA mit 7.000 Euro und Frankreich mit 6.000 Euro pro Fahrzeug. Bei der Förderung der E-Mobilität gibt es deutlich mehr Potenzial.

Wir, die FREIEN WÄHLER, stehen für den Automobilbau, die Autoindustrie, diese Arbeitsplätze und die Innovation. Nur geht diese Innovation leider in Deutschland verloren. Wir verlieren das Rennen um diese Innovation. Sie stellen sich hin und sagen: Bayern ist ein Elektroland! Schauen Sie sich doch vorher lieber die Zahlen an. Im Jahre 2015 wurden in Deutschland 12.000 neue Elektrofahrzeuge zugelassen, 2016 waren es 11.000, und jetzt sind wir bei 10.100. Der Sinkflug ist bereits eingeleitet. Von prognostizierten eine Million Fahrzeugen haben wir nicht einmal 30.000 Fahrzeuge erreicht, Kolleginnen und Kollegen.

Sie haben in Berlin verkündet, eine Million Elektrofahrzeuge auf den Straßen haben zu wollen. Das ist die Innovation. Sie müssen sich den Spiegel vorhalten lassen, da Sie nur bei 30.000 Fahrzeugen angelangt sind. Wo waren die Innovationen? Wo gab es eine Förderung? Warum hat es keine Innovation gegeben?