

**16. Landtag von Baden-Württemberg, 67. Sitzung**

**Mittwoch, 18. Juli 2018, 10:00 Uhr**

## **Rede**

des Vorsitzenden der CDU-Landtagsfraktion

Prof. Dr. Wolfgang Reinhart MdL

### **zur Aktuellen Debatte**

#### **Falsches Spiel von Minister Hermann?**

#### **- Mit Salami-Taktik zu Diesel-Fahrverboten**

Es gilt das gesprochene Wort.

Prof. Dr. Wolfgang Reinhart MdL:

Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen!

Zunächst muss ich feststellen, dass in den Beiträgen der Oppositionsparteien zwar viel Kritik geübt wurde, aber der Umfang an konstruktiven Lösungsvorschlägen war äußerst suboptimal. Ich habe überhaupt nichts gehört, dass dort geholfen werde.

Zweitens: Sie haben bewusst kein Wort zu unseren Maßnahmen gesagt, die wir ins Auge fassen, wie Filterwände, Straßenbelagsausbau, fotokatalytische Fassadenfarbe, digitale Parkraumbewirtschaftung, vor allem auch betriebliches Mobilitätsmanagement – kein

Wort dazu und auch zu der Tatsache, dass wir die Handwerker, die Wirtschaft bei Ausnahmen fürsorglich begleiten.

Wir sind hier sehr, sehr sorgfältig in die Abwägung gegangen, vor allem zur Erneuerung des Fuhrparks, der ja zu einer weiteren Verbesserung der Luftreinhaltung beitragen wird. Kein Wort zur intelligenten Verkehrssteuerung, die zur Reduzierung von Staus und Emissionen führt, sowie zu weiteren Fragen, wie Software-Updates, Hardwarenachrüstung. Dazu habe ich überhaupt nichts gehört, auch zu den jetzt gültigen Maßnahmen für die Infrastruktur, die wir angesprochen haben, etc. Das zeigt mir: Sie wollen kritisieren, aber die konstruktiven Vorschläge zur Lösung haben Sie nicht einmal kommentieren wollen.

Nun aber zu den Vorhaltungen rechtlicher Art, die gemacht wurden. Dabei möchte ich den Kollegen Schwarz in einem Punkt unterstützen.

In dieser besagten Randziffer 43 steht – so das Bundesverwaltungsgericht wörtlich –:  
*Hinsichtlich der Dieselfahrzeuge, die nur die Anforderungen der Abgasnorm Euro 4 erfüllen, sowie hinsichtlich der benzin- oder gasbetriebenen Ottomotoren unterhalb der Abgasnorm 3 bedarf es keiner Übergangsfristen.*

Danach folgt die weitere Fortsetzung: dass im Grunde genommen bei der Unterlassung der Euronorm-4-Verbote keine nennenswerte Reduzierung der Schadstoffbelastungen erreichbar wäre. Das Bundesverwaltungsgericht hat sehr deutlich unterschieden – jetzt komme ich zu Ihrer Abwägung, dass man Beurteilungsspielräume hat, Ermessensspielräume hat, auch den Verhältnismäßigkeitsgrundsatz völlig richtig zitiert zu beachten hat, aber vor allem dort, wo Spielräume sind. Diese Spielräume, umso breiter sie bei der Euronorm 5, bei der Euronorm 6, beim Benziner wahrgenommen werden, sind damit logischerweise umso mehr bei der Euronorm 4 zu beachten, damit überhaupt eine wirksame Maßnahme vorgetragen werden kann. Insoweit wird die Regierung diese Abwägung natürlich vorzunehmen haben.

– Moment, sie haben aufgenommen, dass sie in den Abwägungskriterien, gerade weil wir partout das Verbot von Euro 5 vermeiden wollen, deshalb eher bei Euro 4 den früheren Zeitpunkt gewählt haben. Es geht immer darum: Ist etwas vertretbar oder ist es nicht vertretbar? Ist es nachvollziehbar oder ist es nicht nachvollziehbar?

Ich als Parlamentarier habe jetzt nicht die Aufgabe, zu sagen, das ist alles falsch oder das ist alles richtig, sondern ich sage, diese Abwägung, die in diesem Punkt von der Regierung vorgenommen wird, ist eine vertretbare Abwägung. Es geht um nicht mehr und nicht weniger. – Das zu diesem Punkt.

Der nächste Punkt wurde hier ständig vorgetragen – übrigens auch vom Kollegen Gögel etc. –, teilweise wurde von Enteignung gesprochen.

– Ja, Sie haben ja recht, auch Journalisten haben das geschrieben.

– Ja, sehen Sie mal, Herr Sänze, das ist ein berechtigter Einwand, dem man auch berechtigt nachgehen sollte, ob dieser erhebliche Vorwurf, der mittelbar auch vom Kollegen Rülke erhoben wurde, zutrifft oder nicht. Denn Eigentum ist ein Grundrecht.

Und Eigentum ist mit anderen Gütern abzuwägen.

Ich will hier nicht oberlehrerhaft wirken, aber ich will Ihnen das Bundesverwaltungsgericht zu diesem Punkt zitieren:

*Eine verhältnismäßige Einschränkung der Nutzungsmöglichkeit eines Kraftfahrzeugs durch ein örtlich begrenztes Verkehrsverbot und der damit gegebenenfalls verbundene Marktwertverlust des Kraftfahrzeugs stellt eine vom jeweiligen Eigentümer entschädigungslos hinzunehmende Inhaltsbestimmung des Eigentums im Sinne des Art. 14 Abs. 1 Satz 2 GG dar.*

Das kommt nicht von mir, sondern vom Bundesverwaltungsgericht. Dieses Urteil im Sinne des Artikels 14 Absatz 1 Satz 2 – das nennt sich Sozialbindung des Eigentums in der Abwägung der Grundrechtsgüter – hat das höchstrichterliche Gericht, nämlich das Bundesverwaltungsgericht, und nicht das Verwaltungsgericht in Stuttgart entschieden.

Insoweit will ich Ihnen nur sagen: Bitte lesen Sie dann wenigstens auch ein Urteil vollständig und korrekt, und wenn Sie es nicht verstanden haben, lassen Sie es sich bitte erklären.

Aber das ist das Bundesverwaltungsgericht hier.

Herr Klos, was auch immer Sie unter Schaden unter der Fragestellung verstehen, ich kann Ihnen sagen: Den Schaden hat nicht die Politik produziert, sondern es geht hier darum – ich wiederhole das deshalb noch einmal –, dass wir klarmachen wollten, dass es ein höchstrichterliches Urteil in diesem Rechtsstaat gibt, das zu beachten und damit auch zu subsumieren ist. Deshalb wird nicht der Schaden von der Politik herbeigeführt, sondern in den Abwägungskriterien der Rechtsgüter Gesundheit, Luftreinhaltung und Normgebung sagt das Gericht, das müsst ihr in diesem Punkt beachten.

Das war Punkt 1.

Punkt zwei: Viele übrigens namhafte Juristen sind auch vom Urteil des Bundesverwaltungsgerichts überrascht worden, weil man vorher in den Kommentierungen – selbst Anwälte dieser Landesregierung – gesagt hat: Das erstinstanzliche Urteil schreibt hundert Seiten am Problem vorbei. – Wörtliches Zitat von hochbezahlten Juristen.

Jetzt will ich Ihnen sagen: Jetzt haben wir ein Thema, das sich übrigens auch anderswo darstellt, dass wir die Kollision von Unionsrecht teilweise mit Bundesrecht haben. Man war überzeugt davon, dass das Bundesrecht diese Verbotsstruktur gar nicht hergibt. Aber nun sagt das Bundesverwaltungsgericht, dass das Unionsrecht das überlagert, dass die Gesundheit höherrangig ist.

Jetzt sage ich noch etwas: Herr Kollege Rülke hat vorhin gemeint, ab vier Jahren wird sozusagen ein Auto betroffen oder enteignet; so haben Sie es sinngemäß dargestellt.

Das stimmt auch nicht. Wir sollten die Leute draußen nicht verunsichern.

Die Euro-4-Norm und darunter betrifft Fahrzeuge, die acht Jahre und älter sind und nicht vier Jahre alte Fahrzeuge. Das war gerade der entscheidende Punkt, wo wir gesagt haben: Wir schützen die Euro-5-Norm, und das muss auch klar vermittelt werden.

Dazu kann ich Ihnen nur sagen, dass ich unterstelle, dass die Experten und die Wissenschaftler, die das Verkehrsministerium mit heranzieht – Sie haben einen Anspruch auf eine Antwort. Das ist ja eine berechtigte Frage, die Sie stellen. Der Punkt ist auch der, wie man dieser begegnet. Wäre die Antwort, dass sozusagen die Verkleinerung der Zone

den gleichen Effekt nach sich zieht, dann muss ich sagen: Dann dürfte es nur Ihre Lösung geben. Ich will Ihnen aber umgekehrt die Antwort sagen, die gegeben wurde, und insoweit kann ich mich ja nur auf Auskünfte von Sachverständigen verlassen: Zum einen wäre es natürlich auch technologisch auch in der Debatte innerhalb der Stadt Stuttgart sicherlich schwierig, wenn ein edler Ortsteil wie Sillenbuch ausgenommen wird und die anderen davon betroffen sind.

Es geht darum, dass die Antwort war, dass die Hintergrundbelastung im Grunde genommen, wenn die gesamte Zone davon betroffen ist, dann dem gesamten Talkessel zugutekommt. Wir haben hier nun einmal diese klimatische Situation. Insoweit kann ich Ihnen nur sagen: Hier sind Sie wie ich auch – wie übrigens auch ein Gericht – auf Beurteilungen von Fachleuten, von Experten, von Wissenschaftlern angewiesen. Das können wir nicht näher und tiefer beantworten. Ich finde, insoweit muss man das auch berücksichtigen und akzeptieren. Denn die Politik kann nicht immer besserwisserisch über Messungsergebnisse und Erkenntnisse hinausgehen.

Das Nächste ist – dieser Vorschlag mit der Busspur, der vorgetragen wird –: Es würde die Belastung um 9 Mikrogramm pro Kubikmeter reduzieren, wenn man nur eine der drei Spuren für E-Mobile etc. ermöglichte. Auch das muss man dann klar hinnehmen und sagen: Wenn dadurch ein solch starker Schritt in Richtung Grenzwertreicherung gemacht werden kann, ist das doch ein berechtigtes Argument, dem man sich – umgekehrt gesagt – gar nicht verschließen kann, wenn man nicht eine bessere Alternative hat.

Ich will ein Drittes hinzufügen: Es wurde hier ein paar Mal „Plakette“ etc. dazwischengerufen. Ich will hier schon einmal auch das Thema einführen – Wir diskutieren über das Thema Fahrbeschränkungen ja nicht zum ersten Mal, sondern wir haben rote Plaketten bekommen – mit Beschränkungen –, wir haben gelbe Plaketten bekommen – mit Beschränkungen – und haben zuletzt grüne Plaketten – mit Beschränkungen – bekommen.

Insoweit sind Fahrbeschränkungen ja nicht ein Thema, über das wir heute zum allerersten Mal diskutieren. – Jawohl.

Ich will Ihnen auch sagen: Die Abwägung der Verhältnismäßigkeitsgrundsätze – die wird jetzt eben nicht automatisch betoniert – ist dann im kommenden Jahr festzulegen, nicht

weil vorher eine Kommunalwahl stattfindet, sondern weil es genau darum geht, dass der 1. Januar 2020 mit dem entsprechenden Vorlauf, wenn dies im Blick gehalten werden muss.

Und dann geht es um die Frage: ein zweiter, neuer, weiterer Luftreinhalteplan, ja oder nein? Insoweit sind das alles Unterstellungen und unzulässige Spekulationen, die nicht zutreffen. Auch das will ich hier der Korrektheit halber festhalten.

Wissen Sie, Herr Kollege, uns – und das hat der Herr Ministerpräsident zu Recht dargestellt – war das Thema sehr, sehr wichtig und sehr, sehr ernst. Wir haben auch all die Vorschläge eingebracht, die dem Standort der Automobilwirtschaft und auch dem Autofahrer helfen. Und Ihr Vorschlag ist jetzt reine Polemik.

Jetzt will ich Ihnen schon sagen: Ich vertraue wie in den vergangenen Jahrzehnten den Ordnungsbehörden im Land und in den Kommunen, dass sie Kontrollpläne bzw. Kontrolle nach Recht und Gesetz ordnungsgemäß erledigen. Da muss ich mich als Abgeordneter nicht einmischen.

– Herr Kollege Gall, ich will Ihnen nur einmal zurufen – ich habe es schon einmal getan –: Fünf Jahre habt ihr Zeit gehabt und habt nichts gemacht. Fünf Jahre habt ihr nichts gemacht.

– Ja, wenn ich mich recht entsinne, hatten Sie die Ehre, am Kabinetttisch Platz zu nehmen. Da hätten Sie doch Ihren ganz klugen Einfluss geltend machen können.

Meine verehrten Kolleginnen und Kollegen, ich denke, wir haben uns eine Abwägung zwischen Nutzen und Grenzen nicht einfach gemacht. Auch uns von der Unionsfraktion war der Automobilstandort immer wichtig. Die Zukunft der Automobilwirtschaft ist für uns die Standortfrage für das Land. Deshalb darf man auch nicht nur rückwärtsgerichtet schauen, sondern man muss jetzt in die Zukunft schauen. Kaum irgendwo anders auf der Welt hängen nämlich Innovationskraft, Wohlstand und Beschäftigung so mit dem Auto zusammen wie bei uns. 30 % der Umsätze kommen aus der Autoproduktion,

Hunderttausende verdanken dem Auto ihre Arbeitsplätze. Wir wollen, dass Baden-Württemberg auch in Zukunft Autoland bleibt.

Aber dazu gehört das Betrachten der Wirklichkeit.

Deshalb werden wir uns mit den Chancen des Wandels befassen.

Das ist unser Thema, und insoweit wird sich auch diese Regierung schon in dieser Woche mit der Transformation der Automobilwirtschaft befassen.

Wir investieren in E-Mobilität, in Ladenetze, in Batterietechnologie. Das hat heute die Wirtschaftsministerin über dpa-Mitteilung schon bekanntgegeben. Ich will Ihnen sagen: Experten halten auch vieles dort nur für eine Übergangstechnologie. Wir brauchen einen Mix. Wir sind für den Verbrennungsmotor, wir sind auch gegen Diesel-Bashing. Wir haben jetzt eine Euronorm 6d, sodass die Fahrzeugflottenerneuerung – was wir brauchen, ist Zeit – vieles richten wird in diesem Sinn, um die Grenzwerte ebenfalls zu erreichen. Deshalb kümmern wir uns darum, auch in diesem Strategiedialog. Ich kann Ihnen versichern: Wir werden alles tun, um auch die Zukunft des Automobillandes Baden-Württemberg weiter zu sichern.