

**16. Landtag von Baden-Württemberg, 86. Sitzung**  
**Donnerstag, 21. Februar 2019, 09:30 Uhr**

## **Rede**

Fraktionsvorsitzender  
Prof. Dr. Wolfgang Reinhart MdL

### **zur Aktuellen Debatte**

## **Kampf um den Diesel: Grün-Schwarz demonstriert gegen sich selbst – beantragt von der Fraktion der SPD**

Es gilt das gesprochene Wort.

Prof. Dr. Wolfgang Reinhart MdL:

Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen!

Ich glaube, dieser Verlauf der Debatte zeigt sowohl im ersten als auch im zweiten Tagesordnungspunkt, dass wir zu Maß und Mittel zurückkehren müssen und dass wir die Sorgen der Menschen draußen ernst nehmen müssen. Ich möchte hier ausdrücklich auch den Beitrag des Kollegen Selcuk loben, der hier gesagt hat: Die Beschlüsse des Koalitionsausschusses diese Woche machen Hoffnung. Das ist wahr, ich danke Ihnen für

diese Bewertung. Denn ja, wir müssen den Menschen Hoffnung machen, und das können wir auch.

Wissen Sie, wenn Sie von der AfD hier lachen, dann kann ich nur sagen: Sie haben hier ja mit Ihren Beschlüssen bezüglich des Fraktionsvorsitzenden selbst sozusagen für praktische Erfahrungen im Fahrverbot gesorgt, indem Sie ihm den Dienstwagen wegnehmen. Mit der Lösung kommen wir in diesem Land nicht weiter.

Verehrte Kolleginnen und Kollegen, saubere Luft, moderne Mobilität, auch die Zukunft der Dieseltechnologie und damit die Sorgen vieler Autofahrer und Pendler – all das sind Fragen, die uns intensiv beschäftigen, nämlich, ob sie den Weg zum Arbeitsplatz täglich mit dem Auto zurücklegen, ob sie die Fahrt zum Arzt oder den Wochenendeinkauf für die Familie tätigen können. Überhaupt: Es betrifft Hunderttausende von Betroffenen. Viele fürchten auch um den Wert ihrer Fahrzeuge.

Diese Betroffenheit, Herr Kollege Dürr, sehen wir. Wir kennen und sehen auch die plausiblen Zweifel der Belastbarkeit von Grenzwerten und auch von Messwerten. Da verstehen wir jeden, auch wer sein Recht auf Versammlungs- und Demonstrationsfreiheit wahrnimmt. Das ist ein Grundrecht. Aber gerade weil das Thema so ernst ist, sollten wir hier keine Schaudebatten führen.

Unsere Haltung, auch die Haltung der CDU-Fraktion, war immer klar: Wir wollten und wir wollen keine Fahrverbote. Unser Ziel steht fest, und das bekräftige ich ausdrücklich: Es darf keine flächendeckenden Euro-5-Dieselfahrverbote geben. Punkt. Mit uns ist das auch nicht zu machen, das ist unser unmissverständlicher Handlungsauftrag an die Regierung. Das waren übrigens auch die erwähnten Schöntaler Beschlüsse. Unser Auftrag heißt: Freie Fahrt für Euro-5-Diesel.

Es steht außer Frage – da sehe ich überhaupt keinen Gegensatz zu den Vorrednern, Herr Kollege Stoch –, dass wir den Rechtsstaat achten und dass wir auch Gerichtsurteilen folgen. Das ist keine Frage. Erst das Bundesverwaltungsgerichtsurteil hat auch die Verhältnismäßigkeit geklärt. Insoweit gehört immer auch in der Subsumption dazu, was machbar und möglich ist.

Es ist auch kein Geheimnis, wenn Sie das ansprechen, dass wir lieber in Berufung gegangen wären. Wir wissen auch, dass das Verkehrsressort hier einen anderen Weg bevorzugt hat

und dass es dann einen Kompromiss der Regierung gegeben hat. Natürlich, was wir brauchen ist Zeit. Denn wir haben jetzt schon über den Weg der Flottenerneuerung, über die neue Technologie Euro-6d-Diesel, aber auch über die Frage der Entwicklung, nämlich der Entwicklung der Luftwerte, eine so optimale Entwicklung, dass wir sicher sind, dass selbst in der Stadt Stuttgart Fahrverbote beim Euro-5-Diesel und erst recht beim Euro-6-Diesel vermieden werden können. Wir hätten natürlich die Zeit dringend gebraucht, und wir wollten auch diesen Weg gehen. Unser Leitsatz hat immer gelautet: Innovationskultur statt Verbotskultur.

Wir waren es – es wurde gerade der Kollege Paal angesprochen –, die bereits im Juli, am 10. Juli letzten Jahres, eine große Präsentation hier im Haus des Landtags gemacht haben, auf der wir gesagt haben, was möglich ist: fotokatalytische Fassadenfarben, Filteranlagen, die Schadstoffe aus der Luft holen, Straßenbeläge, die Stickoxide binden. Dort haben wir auch schon die Nachrüstungslösung präsentiert. Wir haben damals gezeigt: Die Technologien sind verfügbar, sie sind einsatzbereit und wirken. Deshalb müssen sie auch kommen.

Wir haben dafür gesorgt, dass diese innovativen Ansätze jetzt in das große Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung eingegangen sind. Das war schon am 11. Juli des letzten Jahres. Da ist aber auch Zeit verloren gegangen und verplempert worden. Das haben wir kritisiert. Jetzt haben wir für sämtliche Maßnahmen klare Zieltermine gesetzt. Außerdem haben wir erreicht, dass wir mit 38 zusätzlichen Messstellen in allen Stuttgarter Stadtbezirken bald ein repräsentativeres und damit auch ein realistischeres Bild von der Luftqualität in der gesamten Stadt bekommen. Ziel ist dabei, Ausreißer unter den Messwerten zu erkennen und damit ein Gesamtbild besser einordnen zu können.

Dabei ist für uns klar, die neuen Messstellen müssen so aufgestellt werden, dass sie auch die europarechtlichen Spielräume optimal nutzen. Dazu muss man einmal den Werdegang sehen. Ich empfehle dazu die „FAZ“ vom 31. Januar, in der die 20 Jahre hergeleitet werden, wie die WHO zu dem Grenzwert von 40 Mikrogramm gekommen ist. Mit diesen neuen Messstellen kann man 10 m Abstand und 4 m Höhe einhalten. Das sind wichtige Punkte, um zu zeigen, dass wir freundlich mit der Sache umgehen. Wir wollen dort messen, wo tatsächlich Menschen leben, und nicht dort, wo die Werte möglichst schlecht sind. Auch darum muss es natürlich gehen.

Insoweit gilt für uns auch in diesem Beschluss, den wir diese Woche gemeinsam für die Zukunft entwickelt haben: Um den Stuttgarter Talkessel zu entlasten, brauchen wir auch Umfahrungen wie über den Nord-Ost-Ring und die Filderauffahrt. Das muss man mittelfristig angehen. Wir alle wollen eine gesunde Stadt, eine lebenswerte Stadt, eine Stadt mit Mobilität, aber auch mit Umfahrungen, damit man nicht jeden Tag nur noch im Stau steht.

Der Blick nach München, nach Köln, nach Wiesbaden zeigt: Auch Fahrverbote sind kein Schicksal. Die Lage ist gestaltbar. Das ist jetzt auch gefragt. Wir unterstützen deshalb das Vorhaben der CDU-Bundesregierung, die jetzt erklärt, Fahrverbote unterhalb von 50 Mikrogramm durch Präzisierung im Bundesrecht als unverhältnismäßig auszulegen. Damit ist man sogar in vollem Einklang mit der EU-Kommission. Das müssen wir doch nutzen. Wir müssen auch die Normenhierarchie – wenn sie schon gilt – einhalten. Wenn die EU Ja sagt zu 50 Mikrogramm, der Bund das Gesetz für 50 Mikrogramm ändert, dann müssen wir das auch in Stuttgart einhalten können.

Alles das hilft uns sehr im Kampf gegen Fahrverbote. Wir alle, die Koalitionspartner, sind sich einig – das hat der Kollege Schwarz zu Recht ausgeführt: Wir wollen Fahrverbote – gerade beim Euro-5-Diesel – ausdrücklich vermeiden. Insoweit gehört auch zur Wahrheit – das will ich jetzt schon noch sagen, bevor gleich der Nachredner von der FDP kommt: In Nordrhein-Westfalen haben wir eine neue Regierung, in der der Wirtschaftsminister von der FDP gestellt wird. Und siehe da, da haben wir jetzt Fahrverbote, aber nicht nur in den Innenstädten, sondern sogar auf der Autobahn.

Also insoweit wollte ich nur sagen: Auch dort muss man sich darum kümmern, wenn wir an Essen denken. Insoweit will ich jetzt schon noch sagen, Herr Kollege Stoch, ich empfehle – Ich weiß, wie das ist, wenn man früher auch am Kabinetttisch in Verantwortung war. Aber wenn man seit 2010 wusste, das sind jetzt die EU-Grenzwerte für Deutschland, fünf Jahre in der Regierung ist – auch wenn man das Verkehrsressort nicht innehat – Ja, von 2011 bis 2016, erinnere ich mich, wer da Koalitionspartner war. Ich sage nur eines: Fünf Jahre lang haben Sie das nicht gemacht, was wir jetzt machen, nämlich anzutreiben, zu handeln, voranzukommen.

Deshalb sage ich schon: Verehrte Kolleginnen und Kollegen, wir, die CDU-Fraktion, stehen an der Seite der Autofahrer. Wir kämpfen für zukunftsfähige Arbeitsplätze. Wir wollen

auch eine starke Automobilindustrie. Wir wollen auch 250 000 Arbeitsplätze im Blick behalten. Dieses Land ist Autoland. Das soll es auch in Zukunft bleiben. Gleichzeitig stehen wir für Innovation, für innovatives Denken bei der Luftreinhaltung, und deshalb sorgen wir für saubere Luft und auch für Mobilität sowie für Gesundheit.

## 2. Runde

Frau Präsidentin, verehrte Kolleginnen und Kollegen!

Die Debatte zeigt: Das Thema bewegt nicht nur die Menschen draußen, sondern auch die Parlamentarier und Parlamentarierinnen hier in diesem Haus. In der zweiten Runde ist jetzt der Eindruck vermittelt worden, als hätte der Landtag alle Möglichkeiten der Gesetzgebung in dieser Frage, die wir hier debattieren.

Das ist eben nicht der Fall. Wir haben im Rahmen unserer Möglichkeiten gehandelt. Wir haben im Rahmen unserer Möglichkeiten ein umfassendes Paket geschnürt, das auch Wirkungen zeigt. Es ist schon bezeichnend, dass weder der Kollege Rülke noch der Kollege Stoch auch nur ein Wort z. B. zur Tatsache gesagt haben, dass wir die Ticketpreise im Verkehrsverbund Stuttgart abgesenkt haben und so die Bürgerinnen und Bürger um 42 Millionen € entlastet haben – das ist bereits umgesetzt –, dass wir vor allem 65 Millionen € zur Förderung von Expressbuslinien etatisiert haben, dass wir den Ausbau der Fahrzeugförderung auch für ÖPNV und elektrische Busse vorangetrieben haben, dass wir einen Landesfonds Luftreinhaltung mit zwei Mal 10 Millionen €, der bei den Kommunen ankommt, etatisiert haben – kein Wort dazu. Das ist klar, denn Sie wollten sich hier im Grunde ausschließlich auf Kritik beschränken und nicht die Situation mit, wie gesagt, Maß und Mitte beleuchten.

Wir wollen fair und klar mit den Handlungsmöglichkeiten des Landtags unterwegs sein und alles tun – alles tun, und das werden wir tun –, dass es in diesem Land keine Euro-5-Fahrverbote gibt. Das wiederhole ich auch noch einmal an dieser Stelle. Aber eines geht natürlich nicht – darüber sollten wir ganz nüchtern sprechen –, nämlich so zu tun, als gäbe es keine Hierarchie der Normen, die – das ist richtig gesagt worden – in einem Rechtsstaat auch eingehalten werden muss, wenn Bund- und vor allem Europa-Gesetzgebung existiert. Wir haben eine Entwicklung. Da sind zu Recht begründete Zweifel an der Stichhaltigkeit des Grenzwerts von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter geäußert worden. Dazu brauchen wir nicht hundert Lungenärzte.

Der Direktor des Instituts für Biologische Sicherheitsforschung an der Uni Halle, Professor Kekulé, hat den Prozess der Grenzwertfestsetzung detailliert aufgearbeitet. Das hat er veröffentlicht. Das ist auch nachzulesen. Er hat klargelegt, dass es sich damals nur um einen Richtwert gehandelt hat.

Mathematische Begründungen oder wissenschaftliche Herleitungen hat es damals dafür nicht gegeben. Man hätte genauso – so sagt er – 50 oder gar 70 Mikrogramm pro Kubikmeter vorschlagen können. Das ist nun nicht erfolgt. Die EU-Kommission hat den lockeren Richtwert aber einfach zu einem verbindlichen Grenzwert gemacht – das hat der Institutsdirektor als schlampig bezeichnet –, weil man halt schnell eine EU-Richtlinie haben wollte.

Wir, die Politiker – das betrifft uns hier –, können nicht entscheiden, welche Experten in diesem offensichtlichen Streit um die Grenzwerte nun Recht haben. Aber wir müssen die Debatte aufgreifen, für klare Fakten und für eine plausible Validierung der geltenden Grenzwerte sorgen. Das hat nichts damit zu tun, dass jemand Grenzwerte frisieren möchte – ganz im Gegenteil. Die Bundesregierung – das hat der Ministerpräsident vorhin gesagt –, der, wie ich lese, Herr Kollege Stoch, zumindest noch vor einer Halbzeitbilanz die SPD auch angehört, hat in Berlin – das will ich klar sagen – nun die Aufgabe gegeben, die Überprüfung der Grenzwerte vorzunehmen und – jetzt kommt es – auch auf europäischer Ebene aktiv zu werden.

Das hat der Bundesverkehrsminister übrigens auch bekannt gegeben. Das ist auch der richtige Weg. Darum muss es gehen. Denn es ist die Aufgabe auch von Politik, Normen zu überprüfen, nötigenfalls auch zu korrigieren. Nur so kann Akzeptanz für Gesetzgebung, wie wir sie machen, bei der Bevölkerung draußen überhaupt entstehen.

Deshalb will ich nur festhalten, Herr Kollege: Wenn Sie den Artikel der Berichterstatter lesen, wissen Sie: Im Europaparlament sind über 700 Abgeordnete. Da gibt es solche Stöße von Abstimmungsunterlagen. Oft hat das nur der Berichterstatter, der Spiegel-Berichterstatter, gelesen. Ich will Ihnen nur einmal zum Vorgang von damals sagen: Der Berichterstatter war Holger Krahmmer. Jetzt dürfen Sie raten, welcher Partei er angehört hat. Das ist eine Preisfrage, die ich Ihnen aber beantworten will: Es war die FDP!

Der Punkt ist natürlich der: Vor allen Dingen hat es damals viele Anträge gegeben, auch Bedenken. Aber es gab keinen einzigen Antrag, der NO<sub>x</sub>, Stickstoffoxide, behandelt hätte. Das heißt, das hat man damals einfach überhaupt nicht in den Fokus genommen. Das ist die Realität. Das kann man doch auch ganz nüchtern feststellen. So funktioniert manchmal auch Gesetzgebung in Europa. Auch das müssen wir zur Kenntnis nehmen.

Damit, Herr Kollege Rülke, will ich Ihnen mal sagen, weil Sie fragen: Wie kommt ihr zu dieser Prognose, auch der Ministerpräsident halte nur Philosophie? Ich möchte eine Entwicklung – ich arbeite mit objektiven Daten und Fakten – darstellen: Der Stundenmittelwert für Stickstoffdioxid in Höhe von 200 Mikrogramm ist seit 2017 im ganzen Land eingehalten. Im Jahr 2018 wurde der Tagesmittelwert für Feinstaub im ganzen Land erstmals eingehalten.

Problematisch bleibt jetzt einzig und allein der Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid in einigen Städten, vor allen Dingen auch hier in Stuttgart, einem prominenten Beispiel. Ich glaube, eine so berühmte mediale Fernsehstelle wie das Neckartor hat es überhaupt noch nie gegeben. So oft, wie ich das Bild im Fernsehen bisher gesehen habe, kann man das schon gar nicht mehr zählen.

Warum ich das aber sage: Es ist mittlerweile auch dort selbst an der stärksten Stelle durch Passivsammler in der Nähe von 71 Mikrogramm auf den deutlich niedrigeren Wert von 57 Mikrogramm zurückgegangen. Das heißt, wenn der höchste Wert nicht mehr repräsentativ ist, wird er natürlich gestrichen. Deshalb, Herr Kollege Stoch: Sie sagen, zusätzliche Messstellen sind keine Lösung.

Doch, Sie haben gesagt, sie seien keine Lösung. Da sage ich Ihnen: Gerade die repräsentative Messung nicht an einer, sondern an 52 Messstellen demnächst ist die richtige Lösung, nämlich dort zu messen, wo die Menschen wohnen, wo sie betroffen sind, und nicht dort, wo nur ein paar Autos fahren und keine Menschen unterwegs sind. Deshalb glaube ich, dass wir hier mit den Beschlüssen dieser Woche sehr gut unterwegs sind.

Ein Zweites: Es wurde hier selbst von der AfD kritisiert, Nachrüstung sei nicht thematisiert. Der eine Kollege – wo sitzt er? –, Stauch, hat gesagt, wir seien Träumer, das gäbe es gar nicht. Ich weiß nicht, wo der Kollege lebt.

Aber ich kann ihm heute wirklich mitteilen, dass es auch Nachrüstung gibt. Da muss man nicht träumen. Da muss man sich nur mit der Automobilindustrie unterhalten. Die CDU-Fraktion hat bereits vor einem Jahr Nachrüstungsmodelle, nicht nur Software-, sondern Hardware-Modelle, präsentiert. Das ist möglich.

Insoweit will ich schon sagen: Ein serienreifes SCR-Modell zur Nachrüstung von Dieselmotoren wurde schon vor einem Jahr präsentiert. Da geht es jetzt um die Umsetzung. Es ist höchste Zeit. Ich will nur ergänzen – und das konnte man auch in den Medien nachlesen –: Wir haben bereits am 10. September vergangenen Jahres mit dieser Fraktion in Berlin das der Bundeskanzlerin im Kanzleramt vorgetragen. Die Realität war, dass bereits, nachdem wir darauf gedrängt haben, ein Konzept für Nachrüstungen zwei Tage später von der Bundesregierung angekündigt worden ist. Das ist die Realität. Das nehmen wir auch für uns in Anspruch.

Ich will schon einmal sagen: Wir haben ja jetzt bei der SPD in Pforzheim eine Krisensituation erlebt.– Ja, ja, das war zumindest so zu lesen. Dann wurde doch Erleichterung verkündet, dass der frühere oder bisherige Betriebsratsvorsitzende von Porsche, Herr Hück, sich mit dem Fraktionsvorsitzenden der SPD, Herrn Stoch, hat abbilden lassen. Stoch hat gelächelt und gestrahlt. Ich will ihm deshalb doch mit auf den Weg geben – Auch, wenn er keinen Porsche gebracht hat –. Aber er hat etwas zur Automobilindustrie gesagt, und das, finde ich, ist lesenswert. Er meinte – Zitat –: Die Sozialdemokraten schafften es nicht, den Wandel in der Autoindustrie konstruktiv zu gestalten. Und dann wörtlich: „Die SPD hat leider vergessen, dass sie mal eine Partei der Arbeitnehmer war.“

Er kritisiert im Grunde genommen die Haltung der SPD, und das, finde ich, ist schon interessant. Man soll sich darum kümmern, wenn man Nachwuchshoffnungen in die Politik hereinholt.

Es ist gar nicht so dumm, was Herr Hück hier gesagt hat. Deshalb setzen wir uns geistig auseinander und nicht im Boxring, Herr Kollege Stoch. Damit will ich schon abschließend sagen, im Anschluss was der Ministerpräsident hier im Ausblick gesagt hat: Wir dürfen natürlich nicht nur darüber diskutieren, woher wir kommen, und wo wir stehen, sondern wir müssen auch schauen, wohin wir gehen.



Und da geht es um die Zukunft. „Die Zukunft ist die Zeit, in der wir leben“ hat Albert Schweitzer gesagt. Und um diese Zukunft geht es. In dieser Zukunft wird natürlich – und das hat auch der Kollege Schwarz angedeutet – über ganz andere Fragen zu sprechen sein: autonomes Fahren, vernetzte Mobilitätskonzepte, auch neue Antriebstechnik. Das ist nicht weniger als die Neuerfindung des Automobils. Damit geht es um eine wichtige Frage der Zukunft dieses Standorts Baden-Württembergs, nämlich um den Wirtschaftsstandort, auch um den Automobilstandort und damit um unseren Führungsanspruch an diesem Standort.

Natürlich haben auch die Autohersteller in dieser Dieselkrise viel wertvollen Kredit verspielt. Aber wir sollten in Deutschland nicht so tun, als stünde unsere Automobilwirtschaft kurz vor der Abwicklung. Im Gegenteil: Wir hatten schon 2008/2009 den Prozess der Transformation der Automobilwirtschaft nicht nur hin zur E-Mobilität – dazu gehören auch synthetische Kraftstoffe und vieles mehr – begonnen. Diesen Weg geht die Regierung momentan mit Intensität weiter. Hier hat sie unsere volle Unterstützung, denn wir alle sollten hier nicht mit Schaudebatten, sondern mit ernsthafter Besorgnis um die Gestaltung des Zukunftsstandorts Baden-Württemberg sachlich und vernünftig diskutieren, damit wir diese Zukunft sichern.