

Zweitens stimmen wir über den **Antrag** der Fraktion von SPD und Bündnis 90/Die Grünen **Drucksache 16/11229** ab.

Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung** dieses Antrags **an den Integrationsausschuss** – federführend –, an den **Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales**, den **Ausschuss für Bauen und Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr**, den **Ausschuss für Frauen, Gleichstellung und Emanzipation**, den **Ausschuss für Familie, Kinder und Jugend**, den **Hauptausschuss**, den **Ausschuss für Europa und Eine Welt**, den **Haushalts- und Finanzausschuss**, den **Innenausschuss**, den **Ausschuss für Innovation, Wissenschaft und Forschung**, den **Ausschuss für Kommunalpolitik**, den **Ausschuss für Kultur und Medien**, den **Rechtsausschuss**, den **Ausschuss für Schule und Weiterbildung**, den **Sportausschuss**, den **Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** sowie an den **Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk**. Die abschließende Aussprache und Abstimmung soll nach Vorlage der Beschlussempfehlung des federführenden Ausschusses erfolgen.

Der **Änderungsantrag** der Fraktion der Piraten **Drucksache 16/11318** soll gemäß § 82 Abs. 4 unserer Geschäftsordnung **ebenfalls an die Ausschüsse verwiesen** werden.

Wer stimmt diesem Vorgehen so zu? – Gibt es dazu Gegenstimmen im Hohen Haus? – Gibt es Enthaltungen? – Beides war nicht zu erwarten, und damit ist das einstimmig so beschlossen.

Drittens stimmen wir über den **Antrag** der Fraktion der Piraten **Drucksache 16/11218** ab. Hier haben sich alle fünf Fraktionen des Landtags darauf verständigt, den Antrag **an den Integrationsausschuss** – federführend –, an den **Hauptausschuss** sowie den **Ausschuss für Schule und Weiterbildung** zu **überweisen**. Im federführenden Ausschuss soll dann in öffentlicher Sitzung die abschließende Abstimmung erfolgen. Wer stimmt diesem Verfahren zu? – Gibt es Gegenstimmen? – Enthaltungen? – Damit ist einstimmig auch hier so verfahren.

Ich rufe auf:

2 Nordrhein-Westfalen muss umgehend Alternativen und Begleit-Maßnahmen zur Elektroauto-Kaufprämie initiieren

Aktuelle Stunde
auf Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/11288

Die Fraktion der Piraten hat mit Schreiben vom 29. Februar 2016 gemäß § 95 Abs. 1 der Geschäftsordnung eine Aussprache zu diesem Thema beantragt.

Ich eröffne die Aussprache und erteile als erstem Redner vonseiten der antragstellenden Fraktion der Piraten Herrn Kollegen Bayer das Wort. Bitte schön.

Oliver Bayer (PIRATEN): Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Werte Besucher hier und am E-Stream, Sie können auch gerne hier bleiben, es sei denn, Sie müssen jetzt schon auf die Autobahn, um sich vor dem Stau dort hinzustellen, oder Ihr Elektroauto aufladen.

Wir haben jährlich 50.000 Verkehrstote in Deutschland, und zwar durch Autoabgase, Feinstaub, und es kommen weitere Luftschadstoffe vor allem aus Dieselmotoren hinzu. In NRW gibt es ein um Vielfaches mehr Verkehrstote durch die Emissionen aus Verbrennungsmotoren als durch Verkehrsunfälle. Könnte es also ein legitimes Ziel der Politik sein, verhindern zu wollen, dass allein in NRW eine ganze Großstadt an den Folgen des Autoverkehrs stirbt, weil für sie eine Verkehrswende ein Jahrzehnt zu spät kommt? Das ist eine Frage. Das gehört auf den Tisch.

Was sind denn die Ziele? Was sind denn die Möglichkeiten? Wo ist der politische Wille? Hat NRW hierzu etwas zu sagen? Natürlich hat NRW etwas zu sagen, also raus damit! Welche Priorität hat das Ziel Gesundheitsschutz, und welche Prioritäten haben Umweltschutz oder Klimaschutz? Der spürbare Beitrag des Verkehrssektors steht beim Klimaschutz noch aus, und NRW hat ja das Klimaschutzgesetz.

Was ist mit einer dauerhaft finanzierbaren Verkehrsinfrastruktur, die gleichzeitig zu den Verkehrsmitteln und der Gesellschaft der Zukunft passt? Was ist mit sozialen Zielen? Es sollte kein Luxus sein, den eigenen Häuserblock zu verlassen und von A nach B zu kommen. Doch ein eigenes Elektroauto ist Luxus.

Was ist mit der Wirtschaftsförderung? Wen oder was fördern ist das Ziel? Man könnte Mobilitätsanbieter fördern, Bus und Bahn, Hersteller umweltfreundlicher Busse, die Elektromobilität auf der Schiene und die Unternehmen, die die Ladeinfrastruktur bereitstellen. Man könnte auch den Radverkehr ausbauen und mittelständische Fahrrad- und E-Bike-Hersteller in NRW fördern. Eine Wirtschaftsförderung für neue Geschäftsfelder wäre vor allem ein neuer, nachhaltiger Fokus der Verkehrsinfrastruktur auf Carsharing, Fahrrad, Bus und Bahn.

Nun ist es ja nicht so, dass die Automobilindustrie in Deutschland keine politische Unterstützung bekäme. Leider ist die Unterstützung von der Lenkungswirkung her jedoch fatal: Die Pendlerpauschale führt zur Zersiedelung, die Steuer- und Firmenwagenpolitik zu

einer Konzentrierung auf dicke Autos als Verkehrsmittel. Noch immer wird ausgerechnet der umweltschädlichste Treibstoff, der Diesel, indirekt subventioniert – auch unter Berücksichtigung der Kfz-Steuer ist für Dieselfahrzeuge deutlich weniger als für Benzin zu zahlen. Deshalb ist es übrigens auch richtig, an dieser Stelle höhere Steuern zu erheben, wie Bundesumweltministerin Barbara Hendricks vorschlägt.

Weil die Steuerpolitik unsere Autobauer in eine Sackgasse geführt hat, werden aus Deutschland unter Duldung von NRW weiterhin strengere Emissionsgrenzwerte in der EU torpediert. Es gibt Kuriositäten wie einen Konformitätsfaktor bei den RDE-Emissionsmessungen. Aktuell werden in Berlin von der Ausländermaut bis PPP immer neue Dinge erfunden, die gar keine Lösung für unsere Verkehrsprobleme darstellen, aber jede vernünftige Debatte überdecken – geradeso, als wolle man gar nichts ändern.

Ich würde es verstehen, wenn dann alles so bleiben könnte, wie es ist. Das kann es aber nicht, denn sonst haben wir bald keine vernünftige Verkehrsinfrastruktur, keine nennenswerte Autoindustrie mehr, keine gute Lebensqualität in Städten, und alle Klimaschutzziele wären verfehlt.

Die größte Subventionssackgasse, die die Innovationskraft des ganzen Verkehrssektors auf Jahre gelähmt hat, war jedoch die Abwrackprämie 2009. Die war völlig unverantwortlich. Lassen Sie uns daher in Nordrhein-Westfalen einmal mutig sein, damit die aktuelle Debatte nicht nur in einem weiteren, vor allem schädlichen Lobbygeschenk endet.

Die Bundesregierung macht sich seit Jahren nur lächerlich und verbrennt das Thema. Dass die aufgerufenen Ziele offen belächelt werden, ist Konzept. Wer glaubt denn wirklich an 1 Million Elektroautos bis 2020, die dann alle auch noch auf der Busspur fahren dürfen? Wir sind so weit, dass überhaupt niemand mehr erwartet, dass Deutschland etwas anderes tut, als Diesel schönzureden – trotz Dieselgate und einem Bruch, der eigentlich heilend hätte wirken müssen. Doch jetzt wird die Elektrokaufprämie konkret. Oder? Doch wenn alles so läuft wie immer, dann gibt es die Umweltprämie von 5.000 € natürlich als Tankgutschein.

Meine These: Damit sich die Verantwortlichen nicht völlig zum Obst machen, wird eine Kaufprämie kommen. Sicher wird es da Mitnahmeeffekte geben. Es wird Leute geben, die sich dadurch erst einen Zweitwagen an- und die ÖPNV-Monatskarte abschaffen. Aber keine rationale Förderung ist so sexy wie ein Schnäppchen. Natürlich könnte man das Geld viel besser und nachhaltiger investieren. Aber in diesem Land funktioniert Verkehr emotional. Und Schnäppchen sind auch immer emotional. Hey, ein Schnäppchen; ein dreißigteiliges Grillset – brauche ich nie,

sieht aber toll aus –, jetzt im Winter 50 % billiger! Es ist natürlich immer schlecht, wenn man das Schnäppchen verpasst und nachher gar keine Lust mehr auf das Produkt hat. Aber der Staat schenkt mir etwas. Da bin ich doch nicht blöd. Da will ich zugreifen – ob ich nun Topverdiener bin oder mir gerade so ein E-Bike leisten kann.

An der Stelle müssen wir herangehen. Fast alle Ziele, die ich anfangs genannt habe, werden erreicht, wenn die Zahl der Autos mit Verbrennungsmotoren abnimmt, und zwar egal, ob sie durch ein Elektroauto, ein Fahrrad oder ein ÖPNV-Monatsticket ersetzt werden. Genau dem muss auch eine Umweltprämie gerecht werden.

(Beifall von den PIRATEN)

Es muss also zum Beispiel auch eine Prämie für das Fahrrad geben.

Für einen ähnlichen psychologischen Effekt und mit deutlicher Fokussierung auf die Ziele inklusive einer umfassenden modernen Verkehrswende habe ich natürlich noch einen weiteren Vorschlag: „Bus- und Bahn fahrscheinfrei“ bis 2020! Das wäre in der Praxis nicht nur günstiger, sondern auch deutlich realistischer, was die erwartete Wirkung betrifft, selbst bei einem massiven Ausbau des ÖPNV, wenn es nicht durch eine Umlage finanziert würde. Natürlich kommt es in allen Fällen vor allem auf das komplette Maßnahmenpaket an, also die Begleitmaßnahmen, die NRW direkt angehen und mit hoher Priorität vorantreiben muss. Am Paket und an der konsequenten breiten Umsetzung hängt es, ob überhaupt Effekte erzielt und politische Ziele erreicht werden.

Ich komme zum Schluss. Es macht also zum Beispiel keinen Sinn, entgegen gerichtete Maßnahmen wie die Dieselförderung aufrechtzuerhalten. Im Gegenteil! Eine der wichtigsten Maßnahmen des Staates ist der Aufbau einer Ladeinfrastruktur. Dazu komme ich gleich noch; denn dazu hatten wir 2014 schon einen Antrag. – Vielen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Bayer. – Die SPD-Fraktion wird nun von Frau Kollegin Blask vertreten.

Inge Blask (SPD): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Sehr verehrte Kolleginnen und Kollegen! Die Automobilindustrie in Deutschland ist die größte Branche des verarbeitenden Gewerbes und mit jährlich weit über 20 Milliarden € Aufwendungen für Forschung und Entwicklung eine tragende Säule des Innovations- und Technologiestandortes Deutschland. Will sich die deutsche Automobilindustrie als Leitanbieter im Automobilbereich behaupten und die Wertschöpfung und damit die Arbeitsplätze in Deutschland erhalten, muss die

Entwicklung hin zu mehr Elektromobilität in Deutschland beschleunigt werden. Deutschland muss sich zu einem Leitmarkt für Elektromobilität entwickeln. Das nützt nicht nur dem Wirtschaftsstandort, sondern auch dem Klimaschutz.

Die Große Koalition in Berlin hat im Koalitionsvertrag als Ziel bestätigt, 1 Million Elektrofahrzeuge bis 2020 in den deutschen Straßenverkehr zu bringen. Dazu bedarf es dringend eines konkreten industriepolitisch flankierenden Maßnahmenpaketes auf der Bundesebene, das auch den anstehenden Strukturwandel in der Automobilzulieferindustrie begleitet. Die Option einer Kaufprämie, Investitionen in die Infrastruktur und steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten in der Form, wie sie der Bundesrat in einem Gesetzentwurf gefordert hat, sind derzeit in der bundespolitischen Diskussion.

Im Februar zum Beispiel hat der Bundesrat der Ladesäulenverordnung zugestimmt. Das ist ein wichtiger Punkt beim Thema „Infrastruktur“. Auch beim Steuerrecht müsste man etwas verändern, damit das Laden beim Arbeitsgeber für Arbeitnehmer steuerfrei bleibt. An vielen Punkten gilt es also, die Stellschrauben in Richtung Elektromobilität zu drehen. Entscheidende Weichenstellungen erfolgen somit auf der Bundesebene.

Meine Damen und Herren, die Kaufprämie ist ein Faktor für die Verbreitung von Elektrofahrzeugen und die Akzeptanz bei ihren Käufern. Genauso wichtig ist es aber, dass die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität möglichen Käuferinnen attraktiv erscheinen, damit diese sich für ein Elektrofahrzeug entscheiden. Die Menschen in Nordrhein-Westfalen müssen das Elektrofahrzeug als verlässlichen Verkehrsträger wahrnehmen.

Sehr verehrte Kolleginnen und Kollegen von den Piraten, in Ihrem Antrag fordern Sie das Land Nordrhein-Westfalen auf, tätig zu werden. Sie übersehen aber, dass viele der von Ihnen geforderten Maßnahmen sich in vielfacher Weise bereits in der Umsetzung oder Entstehung befinden. Wir in Nordrhein-Westfalen haben unsere Hausaufgaben dazu gemacht; denn in Nordrhein-Westfalen besteht seit 2009 der sogenannte Masterplan Elektromobilität, der 2014 erneuert wurde, nachdem bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt bzw. erreicht werden konnten.

Ziel des Masterplans ist es, die gute Ausgangsposition des Landes zu stärken und Nordrhein-Westfalen als bundesweiten Vorreiter in Sachen Elektromobilität zu etablieren. Hierfür werden Aktivitäten und Maßnahmen in den Dimensionen Forschung und Entwicklung, Systeminnovation und Kommunikation sowie bei den Rahmenbedingungen definiert.

Der 2014 aufgestellte Masterplan Elektromobilität geht detailliert auf alle Teilbereiche der Elektromobi-

lität ein. Hierfür wurden zunächst umfangreiche Analysen erstellt, auf deren Grundlage konkrete Handlungsempfehlungen in den vier relevanten Handlungsfeldern erarbeitet und für die Umsetzung priorisiert und zeitlich eingeordnet wurden. So ist es unerlässlich, Rahmenbedingungen so zu gestalten, dass die Elektromobilität für alle Beteiligten attraktiv ist. Kernziele hierbei sind die Schaffung elektromobilitätsfreundlicher Rahmenbedingungen und der Aufbau einer adäquaten Ladeinfrastruktur.

Im Bereich der Forschung und Entwicklung wurde festgestellt, dass bereits an vielen Themen und an vielen Orten in Nordrhein-Westfalen erfolgreich zur Elektromobilität geforscht wird, aber auch noch viele Forschungsfragen offen sind.

Ziel ist es, NRW als Innovationsstandort Elektromobilität zu stärken. Zudem muss Elektromobilität als gesamtheitliche systemische Lösung betrachtet werden.

Ziel ist es, die Anzahl der Elektrofahrzeuge zu erhöhen und das Gesamtsystem Elektromobilität zu demonstrieren. Dies erfolgt unter anderem in der geförderten Modellregion Rhein-Ruhr, in der insbesondere erprobt wird, was Nutzer von Elektrofahrzeugen erwarten und wie der ÖPNV durch Elektromobilität ergänzt werden kann. Wir erwarten, dass das Land Nordrhein-Westfalen in eine Fahrzeugförderung für Elektrobusse einsteigt.

Auch im Bereich der Kommunikation wurden Handlungsempfehlungen ausgesprochen; denn Kommunikation sorgt in der Öffentlichkeit für eine breite Akzeptanz des Themas und bietet dem Fachpublikum Unterstützung bei der Vernetzung.

Liebe Piraten, wie Sie sehen, ist das Land Nordrhein-Westfalen bereits sehr aktiv im Bereich der Elektromobilität. Alle Ebenen haben ihren Beitrag zu leisten. Der Bund ist unserer Meinung nach hier noch in der Pflicht. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Frau Blask. – Für die CDU-Fraktion spricht nun Herr Kollege Rehbaum.

Henning Rehbaum (CDU): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Wilhelm II., der letzte deutsche Kaiser, kam im Jahr 1988 an die Macht.

(Zuruf von der FDP: 1888!)

Im gleichen Jahr wurde das weltweit erste Elektroauto in Coburg gebaut. Das war nur zwei Jahre, nachdem Carl Benz das erste Auto mit Verbrennungsmotor gebaut hatte. Die Gründe, warum sich der Verbrennungsmotor durchsetzte, waren damals die gleichen, aus denen auch heute das Elektroauto

weit hinten liegt: zum Ersten die längere Reichweite und zum Zweiten, dass ein Verbrennungsmotor keine Ladezeiten hat.

Die CDU-geführte Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, mehr Elektroautos auf die Straßen zu bringen. Hier darf nicht die Ideologie vorne anstehen. Vielmehr sind pragmatische Lösungen gefragt.

(Beifall von der CDU)

Um dieses Ziel zu realisieren, müssen die Reichweiten von Elektroautos vergrößert, die Ladezeiten drastisch verkürzt, die Ladeinfrastruktur verbessert und Privilegien im innerstädtischen Bereich geschaffen werden. Letzteres ist deswegen so wichtig, weil im innerstädtischen Bereich und im Nahverkehr die Entfernung nur eine untergeordnete Rolle spielt. Hier können wir im Grunde 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. Kommunen können jetzt entscheiden, wie sie Elektroautos vor Ort begünstigen wollen. Dies geht zum Beispiel durch kostenfreies Parken oder spezielle Zufahrtsrechte – wobei man natürlich sagen muss, dass bei kostenfreiem Parken den Kommunen auch Einnahmen entgehen. Hier liegt die Verantwortung bei den Kommunen. Es muss ein verantwortungsvoller Kompromiss erzielt werden.

Wir können davon ausgehen, dass, verbunden mit einer steigenden Auswahl an E-Modellen und einer anwachsenden Zahl an Elektroautos auf den Straßen, auch der Absatz weiter ansteigen wird. Steigt die Stückzahl, sinkt der Preis.

Um die Attraktivität der Elektromobilität zu steigern, müssen deutlich mehr Ladestationen an Bundesfernstraßen entstehen. Nur wer die Sicherheit hat, sein Auto auf Fernreisen auch aufladen zu können, wird sich mit dem Elektroauto aus seiner Stadt herausbewegen. Insbesondere die Dichte an Schnellladestationen, die eine Batterie in ein bis zwei Stunden aufladen können, muss erhöht werden.

Wir begrüßen ausdrücklich, dass die Bundesregierung seit Jahren die Batterieforschung auf vielfältige Weise fördert; denn langfristig müssen wir Batterien haben, die es ermöglichen, ohne Zwischenhalt auch weite Strecken zu fahren.

Im Batterieforschungszentrum der Universität Münster fördert der Bund hierfür das Elektrolytlabor. Kernstück des Labors ist eine Anlage zur schnellen automatischen Bewertung neuer Elektrolyte für Batteriezellen.

Das größte Potenzial für E-Mobilität sehen wir derzeit im innerstädtischen Verkehr. Besonders im städtischen ÖPNV kann man hier einiges erreichen; denn

die Verkehrsstruktur mit Stop-and-go-Verkehr und systematisch kalkulierbaren Wartezeiten ist wirklich dazu geeignet, elektrische Fahrzeuge einzusetzen.

(Beifall von der CDU)

Ähnliche Verkehrsstrukturen haben auch Taxen, Kommunal- und Entsorgungsfahrzeuge und Paketdienste. Auch im Carsharingbereich gibt es im Grunde systematische Warte- bzw. Standzeiten, die man als Ladezeiten nutzen kann.

Optimal dafür ausgestattet sind Städte mit Straßenbahnen; denn hier ist bereits ein wichtiger Bestandteil der Ladeinfrastruktur vorhanden, nämlich ein flächendeckendes Netz an Gleichstromversorgung. Da sind wir in Nordrhein-Westfalen mit zwölf Städten, die Straßenbahnverkehr haben, plus einer Stadt mit O-Bus-Verkehr, nämlich Solingen, und Wuppertal mit der Schwebebahn sehr gut ausgestattet. Insofern haben wir wesentlich bessere Voraussetzungen für Elektromobilität im Nahverkehr als andere Bundesländer.

Prof. Müller-Hellmann vom VDV hat hier schon vor Jahren wegweisende Konzepte für die Nutzung der Gleichstrominfrastruktur als Ladeinfrastruktur für Elektromobilität vorgestellt. Das Potenzial ist an dieser Stelle durchaus groß. Ein Gelenkbus braucht ungefähr das Zehnfache an Energie wie ein normaler PKW. Wenn wir es also schaffen, 1.000 Busse in Nordrhein-Westfalen zu Elektrobussen zu machen, hat das den gleichen Umwelteffekt wie 10.000 Elektro-Pkw.

(Beifall von der CDU)

Wir haben an dieser Stelle also kein Erkenntnisproblem, sondern ein Umsetzungsproblem.

Wir haben aber auch die Sorge, dass Nordrhein-Westfalen seine Chancen bei der Elektrifizierung des städtischen Nahverkehrs verschläft. Osnabrück zum Beispiel plant gerade die komplette Umstellung des Busfuhrparks in einen Elektrofuhrpark bis zum Jahr 2020. Es darf uns bei der Elektromobilität nicht passieren, dass andere Länder schon wieder mit einem Zukunftsthema an uns vorbeiziehen.

Der Einsatz von Fahrzeugen muss genauso wie die Produktion und die Entwicklung in Nordrhein-Westfalen deutlich stärker forciert werden. Nordrhein-Westfalen hat dafür gute Voraussetzungen und mit den Großstädten auch ein Potenzial. Die Landesregierung muss jetzt Gas geben, um in Nordrhein-Westfalen die Elektromobilität im ÖPNV ins Rollen zu bringen. Wir wollen Marktführer für Elektro-ÖPNV werden.

(Beifall von der CDU)

Öffentliche Stellen müssen ihren Fuhrpark nach Fahrzeugen durchforsten, die kompatibel für den Elektromobilitätseinsatz sind. Da ist ein riesiges Po-

tenzial. Was wir nicht brauchen, sind Verbote, Gängelung und Bestrafung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor; denn das wäre Gift für das Wirtschaftswachstum und Gift für Arbeitsplätze.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Wir wissen noch, welche Schwierigkeiten Besitzer älterer Autos und Handwerker mit ihren Fahrzeugen bei der Einrichtung der Umweltzonen im Ruhrgebiet hatten.

Wir brauchen auch keine künstliche Konkurrenz von e-mobilen Fahrzeugen und Busverkehr. Der Horror für jeden Busfahrer und die Fahrgäste ist ein Elektrofahrzeug, das die Busspur versperrt und verstopft und dadurch den ÖPNV ins Stocken bringt.

Wir brauchen vernünftige Ladeinfrastruktur und eine sukzessive Öffnung dieser Struktur für weitere Dritte wie Taxis, Lieferwagen, Kommunalfahrzeuge und Carsharing.

Die CDU-Fraktion hat im Rahmen der Beratung des Haushalts 2016 bereits einen konkreten Vorschlag für mehr Elektromobilität gemacht. Wir haben neben der Erhöhung der Organisationspauschale für Bürgerbusse auch die Einführung eines gesonderten Tatbestandes für reine Elektrokleinbusse im Bürgerbusverkehr gefordert. Dass Rot-Grün dies selbst bei einem derartig übersichtlichen Projektvolumen abgelehnt hat, zeigt, dass Sie im Grunde keinen Mut und keinen Willen zu neuen Wegen haben.

Wenn eine Landesverwaltung für rund 18 Millionen Einwohner gerade einmal 13 reine Elektrofahrzeuge im Bestand hat, kann man nur sagen: Rot-Grün in Nordrhein-Westfalen liegt im elektromobilen Dornröschenschlaf.

(Beifall von Josef Hovenjürgen [CDU])

Der Innovationsakku der Regierung Kraft hat mal wieder keinen Saft.

(Beifall von der CDU)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Rehbaum. – Nun kommt für die grüne Fraktion Herr Kollege Klocke ans Pult.

(Karl Schultheis [SPD]: War das lyrisch gemeint? – Gegenruf von Christof Rasche [FDP]: Die ganze Aktuelle Stunde ist das!)

Arndt Klocke (GRÜNE): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich würde gern mit einem Zitat einsteigen, weil uns der Kollege Vossemer am Anfang auch immer mit philosophischen Zitaten beglückt. Das ist jetzt nicht philosophisch, aber es ist ein Zitat, und zwar von Jürgen Fenske, Vorstandsvorsitzender der KVB und Präsident des VDV, also des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen. Er sagte in

Köln vor drei Wochen bei der Vorstellung der ersten acht vom Land mit geförderten E-Busse Folgendes – ich zitiere mit Erlaubnis des Präsidenten –:

„Wir werden die Energiewende und die Klimaschutzziele nur erreichen, wenn wir auch die Verkehrswende schaffen. Dafür brauchen wir die E-Mobilität.“

(Beifall von den GRÜNEN und von Minister Johannes Remmel)

Das ist für einen Sozialdemokraten ein kluger Satz, wie ich finde, der auch die entsprechende Zielrichtung vorgibt.

Heute fallen 20 % der klimaschädlichen Emissionen im Verkehrssektor an. Insofern ist das eine Aufgabe, die sich wirtschaftspolitisch, verkehrspolitisch und auch umweltpolitisch stellt.

Herr Kollege Rehbaum, in Ihrer Rede habe ich eben viele vernünftige Ansatzpunkte gehört. Ich würde mir, ehrlich gesagt, wünschen, dass Sie eine solche Rede dann einmal beim CDU/CSU-Kongress in Berlin halten. Denn die Politik, die in Berlin zum Thema „Elektromobilität“ gemacht wird, ist nicht ausreichend. Wir wollen nicht alles nach Berlin schieben. Aber wenn ich mir das Elektromobilitätsgesetz ansehe, das Sie eben positiv erwähnt haben – Sie haben die Fördermechanismen genannt, also dass E-Pkw jetzt auch auf der Busspur fahren können, manche Parkplätze kostenlos nutzen können etc. –, dann kann ich nur sagen: Das ist doch völlig unzureichend.

Ohne ein vernünftiges Förderprogramm, das monetär hinterlegt ist – ob es eine reine Kaufprämie ist, ob es eine Bonus-Malus-Regelung ist, ob man steuerliche Privilegien für Käufer von E-Autos schafft –, ohne solche Qualifikationen und Möglichkeiten einer weitgehenden Förderung wird es nicht den Push in der deutschen Automobilindustrie geben. Davon bin ich fest überzeugt.

(Beifall von den GRÜNEN)

Das, was in diesem Gesetz steht, ist auf jeden Fall nicht hinreichend.

Bevor vonseiten der FDP darauf eingegangen wird – Herr Rasche ist gleich dran; sein Spezialpunkt bei jeder Rede in letzter Zeit ist ja Kritik an den Grünen –, möchte ich sagen: Ich bin völlig davon überzeugt, dass wir in den nächsten 20, 30 oder 40 Jahren zahlreiche und ausreichend Pkws auf unseren Straßen haben werden. Es geht überhaupt nicht um ein Gegeneinander. Die Zukunft liegt in einem modernen, guten Mobilitätsmix.

Dazu gehört aber auch, dass wir Elektromobilität breiter denken. Zur Elektromobilität gehören die Förderung und der Ausbau des ÖPNV. In diesem Bereich wird Elektromobilität schließlich schon mehr als 100 Jahre gelebt. Dazu gehören auch Fahrräder. Wir haben einen absoluten Boom bei Elektrofahrzeugen:

über 2 Millionen verkaufte E-Bikes und Pedelecs auf unseren Straßen ohne 1 Cent Förderung.

An dieser Stelle muss man die verschiedenen Dinge durchdeklinieren. Ich bin nicht der größte Freund einer reinen Kaufprämie. Aber für mich ist klar: Es muss eine steuerliche Förderung und Anreize geben.

Wir müssen uns auch die Bereiche ansehen, in denen es sich lohnt, Elektromobilität einzusetzen. Das betrifft insbesondere die Lieferverkehre, in deren Rahmen zum Beispiel Lieferwagen kontinuierlich in den Innenstädten unterwegs sind. Das betrifft Car-sharing, Taxiunternehmen etc. Überall da, wo Pkws kontinuierlich auf unseren Straßen unterwegs sind, rechnet sich Elektromobilität auch umweltpolitisch.

Ich bin kein großer Freund davon, zu sagen: Es reicht aus, wenn wir die heutigen Pkws mit Verbrennungsmotoren durch Elektro-Pkws ersetzen. – Die Straßen werden genauso voll sein, die Stausituation wird sich nicht ändern, und der Rohstoffeinsatz bei der Herstellung dieser Pkw ist hoch. Aber da, wo der Staat handeln kann, sollte er das tun.

Es geht darum, dass wir die Lieferverkehre insbesondere auf der letzten Meile auf Elektromobilität umstellen, und darum, dass wir entsprechende Lademöglichkeiten schaffen. Der Kollege Rehbaum hat es eben schon angesprochen. Das ist das A und O. Wir müssen Ladesäulen installieren – auch für unsere Elektrofahräder.

Damit könnten wir, finde ich – Herr Präsident, das sage ich auch als Anregung –, direkt hier im Hohen Haus anfangen. Unternehmen und Institutionen, die sich durch moderne Mobilität auszeichnen, haben entsprechende Lademöglichkeiten. Ich würde mir wünschen, dass der Landtag entsprechende Möglichkeiten für E-Pkws und für E-Bikes einrichtet, damit diese während der Plenarsitzungen bzw. während der Arbeitszeit aufgeladen werden können. Ich fände es gut, wenn das Landtagspräsidium sich dafür einsetzen würde.

(Beifall von den GRÜNEN und den PIRATEN)

Ganz klar ist: Die Automobilindustrie hat diesen Innovationsmarkt verschlafen. Ich erinnere mich an einen Bundesparteitag der Grünen im Jahr 2000 in Münster. Da gibt es ja immer einen Markt der Möglichkeiten. Ungewöhnlich für einen grünen Parteitag war, dass mehrere Automobilhersteller anwesend waren: BMW, VW etc. Ich habe damals für die Fraktionsvorsitzende der Grünen gearbeitet und erinnere mich noch ganz genau daran, dass VW und BMW bei einem Messerudgang sagten: In fünf Jahren sind die E-Pkws und die Wasserstofffahrzeuge marktreif; bis 2010 haben wir 20 % Elektromobilität auf unseren Straßen.

Jetzt sind wir im Jahr 2016. Es gibt seit 2009 das Förderprogramm der Bundesregierung für 1 Million E-Mobile auf unseren Straßen, und wir sind heute

nicht einmal bei 25.000 verkauften Fahrzeugen. Das macht deutlich, dass sowohl die deutsche Automobilindustrie hier geschlafen hat und diesen Innovationsmarkt nicht für sich erkannt hat als auch die entsprechende Anreizförderung nicht ausreichend ist.

Deswegen muss doch unser Appell in Richtung Bundesregierung sein, bei einem zweiten Elektromobilitätsgesetz gut zu überlegen, welche Anreizmechanismen hier geschaffen werden.

Es geht auch noch einmal der Appell an die deutsche Automobilindustrie: Wenn ihr nicht wie die deutschen großen Energieversorger enden wollt, also mit einem großen Problem im Innovationsbereich und was die Arbeitsplätze angeht, dann geht es heute darum, die Chance zu nutzen, mit guten Angeboten im Bereich von E-Autos die Zukunftsmärkte zu erschließen.

Das muss, finde ich, am Ende der Appell sein. Das richtet sich sowohl an den Bund mit guten Vorschlägen als auch an die deutsche Automobilindustrie. Wir brauchen hier Innovationen. Das werden wir aus Nordrhein-Westfalen auch entsprechend unterstützen und begleiten. – Danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN und der SPD)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Klocke. – Als nächster Redner spricht für die FDP-Fraktion Herr Rasche.

Christof Rasche (FDP): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Arndt Klocke, ich stelle schon einmal die Unterschiede zwischen FDP und Grünen dar. Aber deswegen ist doch nicht alles schlecht, was ihr macht –

(Zurufe von den GRÜNEN: Oh! – Arndt Klocke [GRÜNE]: Schönen Dank!)

ein bisschen viel vielleicht, aber nicht alles.

(Beifall von der FDP)

Wir gehen schon vernünftig miteinander um. Das bleibt auch so.

Ich würde mir auch wünschen, dass man seitens der Grünen den VDV nicht nur in diesem einen Punkt hier thematisiert und zitiert, sondern in vielen Punkten, bei denen der VDV völlig anders denkt als die Kollegen von Bündnis 90/Die Grünen.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die FDP steht der Elektromobilität grundsätzlich positiv gegenüber, hat jedoch große Zweifel an der Wirksamkeit einer Kaufprämie. Die Zweifel werden von vielen Experten nicht nur aus der Wirtschaft, sondern auch aus der Wissenschaft geteilt.

Dazu kommt, dass die FDP die Finanzierung der Kaufprämie über eine erhöhte Dieselsteuer grundsätzlich ablehnt. Diese würde erneut Mittelstand und

Handwerk in Nordrhein-Westfalen stark treffen. Das wird sicherlich gleich Wirtschaftsminister Duin hier an diesem Rednerpult bestätigen.

Zudem werden die E-Mobilitätsziele der Bundesregierung auch durch diese Subventionen bei Weitem nicht erreicht. Dazu müssen andere Fragestellungen gelöst werden, die sich vor allem auch an der Nachfrage orientieren.

Wir erleben das doch, liebe Kolleginnen und Kollegen, am Beispiel der Erdgasfahrzeuge. Mit rund 900 Tankstellen gibt es in Deutschland eine hervorragend ausgebaute Infrastruktur. Trotzdem stagniert in diesem Bereich der Markt, weil die Autofahrer zu wenig über die Vor- und Nachteile der Erdgasmobilität wissen. Die Angst, unterwegs liegenzubleiben, ist einfach zu groß. Bei der Elektromobilität ist sie leider noch viel größer. Dort müssen wir einfach mehr informieren.

Für E-Mobilität gibt es heute kein tragfähiges Geschäftsmodell, und die Zukunft der Mobilität verändert sich rasend schnell. Auch ist vollkommen unklar, welche Infrastruktur wir tatsächlich benötigen. Wichtig wären daher Anreize für den Ausbau der halböffentlichen Ladeinfrastruktur. Es fehlt bisher eine intelligente automotivgerechte Fertigungstechnologie in Deutschland. Da sind uns andere Länder in Europa, aber auch darüber hinaus weit voraus.

Die Probleme bezüglich der Speicherbarkeit von Strom sind bei E-Autos die gleichen wie bei der Stromerzeugung durch Wind und Sonne. Die mangelnde Speicherkapazität bleibt die Achillesferse der Elektromobilität. Hier muss die Forschungsförderung in Bezug auf Batterietechnologie erheblich ausgebaut werden. Herr Rehbaum hat zwar eben aufgezeigt, was in Münster geschieht. Das reicht aber bei Weitem nicht aus.

Liebe Kolleginnen und Kollegen, ich sage es noch einmal: Grundsätzlich steht die FDP der Elektromobilität positiv gegenüber. Sie wird sich aber nur durchsetzen, wenn wir die bestehenden Probleme lösen. Eine Erhöhung der Dieselsteuer zur Finanzierung einer Kaufprämie für E-Mobilität lehnt die FDP ab. – Vielen Dank.

(Beifall von der FDP)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Rasche. – Die Landesregierung wird nun durch Herrn Minister Duin vertreten.

Garrelt Duin, Minister für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk: Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die von den Piraten geforderten Maßnahmen sind – darauf ist gerade schon hingewiesen worden, unter anderem von der Kollegin Blask – in vielfacher Weise in der Umsetzung und auf den Weg gebracht. Der Masterplan

Elektromobilität zeigt, dass in NRW mit einem umfassenden Bündel an Maßnahmen die Elektromobilität gefördert wird.

Insbesondere auch für einen wirksamen Klimaschutz ist das Thema „Mobilität“ insgesamt von wesentlicher Bedeutung. Der Verkehr mit den Handlungsfeldern Personenverkehr, Wirtschaftsgüterverkehr, Fahrzeugtechnik, Kraftstoffe sowie Verkehrsinfrastruktur ist auch deshalb einer der großen Sektoren im Klimaschutzplan. Die dort festgeschriebenen Strategien und Maßnahmen beinhalten ebenfalls in erheblichem Umfang die Stärkung der Elektromobilität in Nordrhein-Westfalen.

Unter anderem ist es unser Ziel, im Rahmen einer klimaneutralen Landesverwaltung den Elektromobilitätsanteil an der Fahrzeugflotte deutlich zu erhöhen.

Wir befürworten außerdem unter dem Gesichtspunkt des Gesundheitsschutzes die Minderung der verkehrsbedingten Luftschadstoffbelastung durch Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität.

Die Kaufprämie spielt in Ihrem Antrag sozusagen die auslösende Rolle. Das gilt auch für die Debatte, die wir dazu gerade in Berlin beobachten.

Nordrhein-Westfalen hat stets betont – und untermauert dies auch mit intensiven Ausgaben für Forschung und Entwicklung sowie mit der Förderung des Infrastrukturausbaus –, dass eine Kaufprämie nicht das entscheidende Element für die Akzeptanz und Verbreitung von elektromobilen Fahrzeugen sein wird. Vielmehr müssen die Rahmenbedingungen dafür geschaffen werden, dass Elektromobilität als verlässlicher Verkehrsträger wahrgenommen wird. Eine Kaufprämie wäre daher aus unserer Sicht eine finanzielle Ergänzung und nicht der entscheidende Startschuss für die Elektromobilität.

Die Piraten fordern in ihrem Antrag eine ganze Reihe von Maßnahmen, zum Beispiel zum Thema „alternative Antriebe und Verkehrsmittel“. Die Landesregierung engagiert sich seit Jahren nicht nur für das Thema „Elektromobilität“, sondern sieht das Thema der nachhaltigen Mobilität – das haben ja viele Redner für sich auch in Anspruch genommen – in einem größeren Zusammenhang. In den Landesförderwettbewerben wurden zahlreiche Vorhaben zu den Themen „Elektromobilität“, „Wasserstoff“, „Brennstoffzelle“ und entsprechende Infrastrukturvorhaben gefördert.

Mit der aktuellen Förderrunde der Leitmarkt und Klimaschutzwettbewerbe wird allen Interessierten in NRW weiter eine Möglichkeit zur Vernetzung und Förderung geboten. Aktuell werden innovative Ideen unter anderem im Bereich der Wasserstoff- und Brennzellentechnik sowie im Mobilitätsbereich im Förderwettbewerb HydrogenHyway.NRW gesucht.

Mit dem Netzwerk Mobilität der EnergieAgentur.NRW steht darüber hinaus ein etablierter Netzwerkpartner zur Verfügung, der NRW als attraktiven und führenden Standort für alle Aktivitäten im Bereich zukunftsfähiger Kraftstoffe und entsprechender Antriebe der Zukunft präsentiert.

Ein zweiter Punkt, den Sie in Ihrem Antrag aufgreifen, ist das Thema „Umweltboni/Umweltmali“. Sofern sich Umweltmali auf Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote für Fahrzeuge mit bestimmten Antriebsarten beziehen sollten, besteht für die Landesregierung keine rechtliche Handhabe, Maßnahmen, die über die sogenannte Kennzeichnungsverordnung hinausgehen, zu ergreifen. Die Landesregierung beabsichtigt im Übrigen auch nicht, die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel vorzuschreiben.

Im Weiteren gehen Sie auf die Innovation der mittelständischen Automobil-, Fahrrad- und E-Bike-Hersteller ein. Die nordrhein-westfälische Landesregierung ist sich des Potenzials der Elektromobilität als Wirtschaftsfaktor, als wichtiges Innovationsfeld und als Baustein einer klimaschonenden Mobilität der Zukunft für NRW sehr bewusst. Deswegen fördern wir die Elektromobilität seit vielen Jahren.

Mit den Förderwettbewerb „ElektroMobil.NRW“, aber auch den aktuellen Wettbewerben Produktion.NRW, IKT.NRW, Mobilität & Logistik. NRW, die mithilfe der EU-Mittel durchgeführt werden, wurden zahlreiche Projekte gefördert. Mit einem Fördervolumen von 110 Millionen € wurden Projekte mit einem Gesamtvolumen von knapp 150 Millionen € finanziert.

Bekannteste Beispiele für die Fördermaßnahmen sind sicherlich die Unterstützung und Realisierung des Streetscooters in Aachen, die mittlerweile weit über Deutschland hinaus bekannten Kompetenzzentren Batterie-, Fahrzeugtechnik und Infrastruktur sowie das erst vor Kurzem eingeweihte Forschungszentrum Elektromobilitätslabor Aachen, wo die mittelständische Industrie ihre Anwendungen und Prototypen testen kann. Ich durfte beim Startschuss dabei sein. Kollege Schultheis, wir haben uns vor Ort von der Innovationsfähigkeit dieses Labors überzeugen können.

Eine Erfolgsstory ist auch die Modellregion Elektromobilität Rhein-Ruhr. Im Rahmen der Modellregion und darüber hinaus werden diverse Flotten mit Elektrofahrzeugen auf den nordrhein-westfälischen Straßen betrieben.

Die notwendige korrespondierende Ladeinfrastruktur in Städten und Kommunen wird direkt parallel dazu aufgebaut. Wir fördern im Rahmen unseres Nahmobilitätsprogramms im Zusammenhang mit Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Verkehrsraum auch Ladestationen für Elektrofahrräder. – Das wurde noch eingefordert. Es ist bereits auf dem Weg und Realität.

Beim Thema „Ladeinfrastruktur“ hat der Bundesrat erst jüngst die Ladesäulenverordnung beschlossen. Teil 2 wird für November erwartet. Die Bundesländer sind sich einig, dass ein Ausbau der Ladeinfrastruktur nur in enger Abstimmung funktionieren kann. Nur so wird gesichert sein, dass in allen Regionen der Bundesrepublik elektromobile Fahrzeuge an allen Säulen verlässlich aufgeladen werden können.

Wir engagieren uns stark in diesem Bereich und werden uns an einem für dieses Jahr geplanten Bundesländer-Programm Normalladeinfrastruktur – das ist der Aufbau von Ladesäulen auf öffentlichen Flächen – beteiligen.

Im kommenden Jahr plant das Bundesverkehrsministerium ein Programm zum Schnellladen an Hauptverkehrsstraßen. Auch hier nehmen wir bereits intensiv an der Erarbeitung dieses Programms teil.

ElektroMobilität.NRW als Kompetenzzentrum im Land berät zudem Privatpersonen, aber auch Kommunen und die Wirtschaft hinsichtlich der Anforderungen und Möglichkeiten der Ladeinfrastruktur. Diese Maßnahmen wirken sich nicht nur positiv auf den Ausbau des Infrastrukturnetzes aus, sondern stärken auch die nordrhein-westfälische Wirtschaft. Denn von dem Ausbau der Ladeinfrastruktur in NRW profitieren in ganz besonderem Maße die in Nordrhein-Westfalen angesiedelten Hersteller.

Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Landesregierung bereits seit vielen Jahren das Thema „Elektromobilität“ nicht nur im engeren Sinne unterstützt und der Antrag der Piraten somit an der falschen Stelle ansetzt. Ergänzende, begleitende Maßnahmen müssen in NRW nicht erst noch gestartet werden. Sie laufen bereits – und das erfolgreich. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Vizepräsident Oliver Keymis: Vielen Dank, Herr Minister Duin. – Für die CDU-Fraktion hat Herr Hovenjürgen das Wort.

Josef Hovenjürgen (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Lieber Herr Minister Duin, niemand ist in der Lage, Stillstand so schön zu beschreiben wie Sie.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Insofern kann ich nur sagen: Ja, die Landesregierung kann sicherlich ein ganzes Stück mehr tun. Das einzig Richtige am Piraten-Antrag ist, den Finger noch mal in die Wunde zu legen. Das, was Sie hier vorgebracht haben, war nicht unbedingt das, was man als Fingerzeige in die Zukunft erleben konnte.

Die CDU hat hier ja keinen besonderen Nachholbedarf, sondern hat im Gegenteil schon 2009 im Rahmen der schwarz-gelben Landesregierung den Masterplan „Elektromobilität NRW“ auf den Weg gebracht, um Batterietechnik, Fahrzeugtechnik, Infrastruktur und Netze zusammen mit relevanten Akteursgruppen zu entwickeln. Leider ist dieses Ziel danach seitens der Landesregierung nicht mehr mit dem nötigen Herzblut verfolgt worden. Das kann man schon daran erkennen, meine Damen und Herren,

(Zuruf von Michael Hübner [SPD])

dass es gar keine Bestrebungen gibt, als Landesregierung mit gutem Beispiel voranzugehen und etwa den eigenen Fuhrpark zu überprüfen. Kollege Rehbaum hat dies bereits ausgeführt.

Wenn man mit Menschen in der Wirtschaft redet, kann man erkennen, dass man zu wenig Unterstützung bekommt und zu wenig an die Hand genommen wird, um zu sagen: Lasst uns diese Ziele gemeinsam mit einer Landesregierung, die etwas erreichen will, vorantreiben.

Vielleicht sei mir der Hinweis gestattet, dass ich für eine erfolgreiche Elektromobilität auch eine intakte Verkehrsinfrastruktur brauche. Verschiedene Dinge gehören also in der Gesamtsituation einer Landespolitik zusammen, und darauf sollte man achten.

Wir waren vor Kurzem bei der E-world, und wenn man dort mit betroffenen Firmen redet, wird einem bewusst, was in diesem Land nicht richtig läuft und woran es krankt. Als bei der E-world gesagt wurde, natürlich sei man etwa mit der Umsetzung der Energiewende nicht glücklich, der Bund müsse da mehr tun, habe ich versucht, ein Stückchen Verständnis für die Bundespolitik zu erreichen, und gesagt, schließlich gebe es 16 Bundesländer, und jedes versuche, eine Energiewende zu betreiben. – Dafür erntete ich heftigen Widerspruch, es gebe nur 15 Landesenergiewenden; denn in Nordrhein-Westfalen gebe es gar keine.

Herr Minister Remmel, das ist vielleicht der Beleg dafür, dass Sie irgendwann einmal die Bereitschaft haben müssen, im Verantwortungsbereich Ihrer Politik endlich Rahmen zu setzen, damit wir es in Nordrhein-Westfalen bei der Entwicklung zum Beispiel der Energiewende nicht Gerichten überlassen müssen, welche Maßstäbe angelegt werden dürfen.

Hier darf eine Politik auch durchaus führen, und hier muss man den Mut haben, letztendlich eine gemeinsame, in der Regierung erarbeitete Zielsetzung auch in Gesetzgebung zu fassen. Das haben Sie bis heute nicht getan. Das, was wir in Nordrhein-Westfalen im Bereich der Energiewende etc. erleben, wird von Gerichten herbeigeführt. Die Rahmenbedingungen werden von der Justiz gesetzt, aber nicht von der politischen Führung.

Insofern, meine Damen und Herren, nimmt die Ministerpräsidentin zur Kenntnis – vielleicht kann sie das auch am Krankenbett; wir wünschen ihr natürlich gute Besserung –, dass es Sinn macht, die Energiepolitik in einem Haus zu bündeln. Mittlerweile komme ich zu dem Schluss, dass diese Energiepolitik im Hause Duin vielleicht doch besser aufgehoben wäre als im Hause Remmel. Insofern gebe ich die Empfehlung: Dort eine vernünftige und gute Politik zu machen, wäre sicherlich auch im Bereich von Elektromobilität erfolgreicher.

Ich will meine Redezeit nicht unnötig weiter in Anspruch nehmen. Die Landesregierung kann besser werden, sie muss besser werden. Elektromobilität ist ein Stiefkind in Nordrhein-Westfalen. Also Landesregierung: Kommen Sie in die Hufe. Füllen Sie endlich das, was wir auf den Weg gebracht haben, mit Leben. Seien Sie mutig, setzen Sie Ziele und schaffen Sie gesetzliche Rahmenbedingungen. Fangen Sie endlich an, zu arbeiten. Dann kommen wir in Nordrhein-Westfalen weiter. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Kollege Hovenjürgen. – Für die SPD-Fraktion erteile ich Herrn Kollegen Thiel das Wort.

Rainer Christian Thiel (SPD): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Die Debatte besteht eigentlich im Wesentlichen darin, dass jeder einmal etwas zu dem Thema sagt. Damit wird auch eine gewisse Bandbreite beim Thema „E-Mobilität“ deutlich. Der Kollege Hovenjürgen bemühte sich – nachdem von der CDU dazu schon etwas gesagt wurde –, dann noch einmal ein bisschen Zwietracht bei Rot-Grün zu thematisieren. Dieses Bemühen hat, glaube ich, wenig Erfolg gehabt. Es war auch mehr ein Pflichtbeitrag. Im Bereich der E-Mobilität aber sind wir damit sicherlich nicht weitergekommen.

Bei Ihrem Kollegen von der CDU stimmen die Bilder ja auch nicht. Bei E-Mobilität in die Hufe zu kommen, das stelle ich mir schwierig vor.

(Beifall von der SPD – Zurufe von der CDU)

Ihr Kollege sprach auch von „Gas geben bei der E-Mobilität“. Das ist vielleicht auch nicht das richtige Bild. Wir sind da also sicherlich, glaube ich, noch ein bisschen dabei, für das Thema die richtigen Bilder zu finden.

Auf jeden Fall ist es gut, dass wir heute über E-Mobilität bzw. darüber reden, wie der Verkehrssektor endlich seinen Beitrag zur CO₂-Minderung leisten kann. „Die Energiewende auf deutschen Straßen ist bisher nicht mehr als ein Wunschdenken“, schreibt das „Handelsblatt“ dazu. Dass auch die Autobranche einen Beitrag leisten muss, ist längst überfällig. Der

Verkehrssektor verursacht immerhin 80 % der CO₂-Emissionen. Er liegt aktuell sogar über den Ausgangswerten von 1990. Sein Beitrag zur CO₂-Einsparung beträgt also weniger als null.

Wenn zukünftig 95 g CO₂-Ausstoß je gefahrener Kilometer gelten sollen, brauchen wir Innovationen bei der Antriebstechnik und nicht Manipulationen bei der Software. Bisher gibt es lediglich 23.500 E-Autos. In diese Zahl eingeschlossen sind – das muss dazu ja auch sagen – Autos mit Hybridantrieb. Der Anteil bei den Neuzulassungen beträgt 0,7 %. Es besteht also Handlungsbedarf.

Volkswagen, Daimler und BMW drängen auf Kaufanreize, um das Geschäft anzukurbeln. Eine Prämie von 5.000 € soll den Anteil der E-Autos erhöhen. Ob das nachhaltig wirkt, ist eine durchaus berechtigte Frage. Die E-Autos von BMW haben derzeit eine geringe Reichweite. Das einzige E-Auto, das BMW im Angebot hat, hat eine Reichweite von lediglich 160 km. Hohe Preise und eine noch durchaus fragwürdige Umweltbilanz sind keine guten Verkaufsargumente. Dass man erst einmal über 40.000 km fahren muss, um den CO₂-Mehraufwand bei der Herstellung zu kompensieren, zeigt, dass hier noch eine Herausforderung gegeben ist.

Der Kollege Klocke hat deutlich darauf aufmerksam gemacht: Die Automobilbranche muss in diesem Bereich innovativ werden. Sie muss, was das Antriebssystem angeht, insgesamt neue Dinge auf den Markt bringen. Ob das allein die E-Mobilität sein wird, wird man sehen. Wahrscheinlich wirkt eine Kaufprämie besonders bei den Hybridantrieben; denn eine E-Mobilitäts-Infrastruktur fehlt noch. Darum sollen ja auch 15.000 Ladestationen entstehen.

NRW – darauf ist eben aufmerksam gemacht worden – hat bereits einen Masterplan E-Mobilität, der explizit ein Fokusthema in der Strategie der Landesregierung darstellt. Richtigerweise – ich sage das auch in Richtung Piraten, die sich das einmal genauer angucken sollten – wird die E-Mobilität als Gesamtsystem betrachtet. Es reicht eben nicht aus, gute technische Einzelsysteme zu entwickeln. Minister Duin hat es bereits gesagt: In der Modellregion Rhein-Ruhr erfolgt bereits eine systemische Betrachtung in der Praxis. Dabei geht es um die Frage, wie all das zusammen im Gesamtsystem Verkehr wirkt.

Großen Handlungsbedarf gibt's beim Thema „Batterie“. Die Batterien müssen effizienter und billiger werden. Es geht dabei um folgende Punkte: bessere Energiedichte, Leistungsdichte, Lebensdauer, Kosten, Sicherheit und letztlich auch Recycling. Man stelle sich nur einmal vor, dass all die 44 Millionen Pkws, die wir haben, große Batterieblöcke hätten. Dann hätten wir, was das Thema „Recycling“ angeht, eine große Herausforderung vor uns. Das alles muss noch mit bedacht werden.

Auch die Enquetekommission zur Zukunft der chemischen Industrie Nordrhein-Westfalens hat zum Thema „Elektrochemie“ gute Handlungsfelder angesprochen. Der Aufbau von Batterieforschungszentren ist hier schon genannt worden, und die Einrichtung eines Zentrums für Elektrochemie ist bereits in der Umsetzung. Die Vernetzung bestehender Einrichtungen zu einem Cluster Energieforschung NRW wird gefördert bzw. ist auf den Weg gebracht. Der Klimaschutzplan NRW greift das Thema „E-Mobilität“ – das betrifft sowohl die Strategie als auch die Maßnahmen – ebenfalls auf. Ich nenne einmal ein paar Beispiele: Maßnahme 84, Fortschreibung des Masterplans E-Mobilität, Forschung und Entwicklung zur E-Mobilität und alternative Antriebe mit geeigneten Projekten in den Leitmarktwettbewerben, und so weiter und so fort.

Die Situation in NRW, meine Damen und Herren, ist so, dass die Initiative aus Berlin, den Markthochlauf der E-Mobilität zu fördern, hier auf eine gute Voraussetzung trifft und auch zum Umsetzungsplan NRW zur E-Mobilität – denn den gibt es auch – gut passt. Es gibt also nicht nur einen Masterplan, sondern auch einen konkreten Umsetzungsplan, der übrigens, wenn ich das richtig wahrgenommen habe, vorsieht, dass die Landesflotte 10 % E-Mobilität erreichen soll.

(Minister Johannes Remmel nickt.)

– Der Herr Minister nickt. Ich liege damit also nicht völlig verkehrt.

E-Mobilität hat Potential, kann Innovationen antreiben, kann ein Baustein umweltgerechter Mobilität sein, die als Mobilitätssystem insgesamt gesehen werden muss, und ist wirtschaftlich sicherlich auch interessant. Gut gemacht, bedarf es weder Kaufprämien noch Malussysteme, die andere Nutzungen bestrafen. Das wollen wir nicht. Wir wollen den Menschen nicht vorschreiben, wie sie ihre Mobilität zukünftig organisieren und den Zukunftsentwicklungen entsprechend anpassen.

(Vereinzelt Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Was wir wollen, ist: mehr bewegen, und zwar mit Strom. – Schönen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Kollege Thiel. – Als nächstem Redner erteile ich das Wort Herrn Kollegen Priggen von Bündnis 90/Die Grünen. Bitte.

Reiner Priggen (GRÜNE): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Rehbaum, ich fange für Sie mit einem Zitat von Kaiser Wilhelm

an. Das musste ich eben nachgucken. Es gibt das berühmte Zitat von ihm:

„Ich glaube an das Pferd. Das Automobil ist eine vorübergehende Erscheinung.“

– Wir wissen, dass sich der Mann da geirrt hat.

Ich möchte es trotzdem erwähnen, weil die Diskussion um Motoren spannend ist: Die älteste Motorenfabrik der Welt war und ist bis heute in Nordrhein-Westfalen, in Köln-Deutz. Die Deutzer Motorenwerke, 1864 von Otto gegründet, produzieren seit 151 Jahren Motoren. Gottlieb Daimler und Wilhelm Maybach haben da gearbeitet. Auch Ettore Bugatti hat dort gearbeitet und in Köln-Mülheim in einem Keller ein Rennauto entwickelt. Es besteht also eine uralte lange Tradition.

Trotzdem kann man das Gefühl bekommen, dass die Hochphase der Verbrennungsmotoren aufhört und wir uns in der Übergangssituation in Richtung Elektromobilität befinden. Wir wissen, dass die Verbrennungsmotoren technisch hervorragend sind. Aber wir kennen die großen Probleme, die wir gerade in den Ballungsräumen, in den Städten mit den Stickoxydbelastungen haben. Wir wissen, dass wir sie kaum wegbekommen.

Bei großen Motorenherstellern – wir sind neulich noch einmal bei den Deutzer Motorenwerken gewesen – geht mittlerweile die Hälfte der Kosten eines Motors in die Abgasbehandlung. Das heißt: Das Problem stellt sich uns, und es stellt sich uns immer stärker.

Deswegen ist es richtig, wenn man noch dazu weiß, dass ein Elektromotor ungefähr achtmal so lange wie ein Verbrennungsmotor hält, sich damit zu befassen. Wenn wir wissen, dass die Motorenherstellung und alles, was mit den Fahrzeugen zusammenhängt, der industrielle Kernbereich in der Bundesrepublik ist, stellt sich jetzt die Frage: Sind wir fit genug in diesem Bereich, oder kommen die neuen Techniken woanders her?

Nicht umsonst kommt der modernste und attraktivste Elektro-Pkw nicht von Mercedes, er kommt auch nicht von Porsche, sondern er kommt von Tesla, von einem Unternehmen, das mit Autoherstellung nichts zu tun hatte. Es ist nicht ganz aus der Welt, sich vorzustellen, dass Elektrofahrzeuge in unseren Ballungszentren unter Umständen demnächst von Apple oder Google kommen. Das wäre katastrophal gerade für unsere Automobilindustrie und die Arbeitsplätze, die daran hängen.

Deswegen ist es so wichtig, dass wir hier Startschritte machen und nicht die Augen zumachen vor dem Hintergrund des Skandals bei Volkswagen – des Betrugsskandals – um die Täuschung mit den Emissionswerten. Es wäre wichtig, dass unsere Au-

toindustrie Angebote auf den Markt bringt, die alltagstauglich sind und die für diejenigen, die die Autos kaufen sollen, akzeptabel sind.

Da gibt es das Hochpreissegment von Tesla, und es gibt das, was in Aachen mit dem Streetscooter entwickelt wurde, ein Niedrigpreissegment für kürzere Strecken, was den Nachteil der Elektromobilität, nämlich die Reichweite, aufgreift, sodass es die Probleme nicht gibt.

Das, was wir machen müssen, ist, Einsatzmöglichkeiten bei uns zu nutzen: bei Bussen, bei Lieferfahrzeugen, bei Taxen, bei Pendlerfahrzeugen. Meines Erachtens werden wir nicht darum herumkommen, einen Anreiz zu setzen. Ich halte auch die Überlegung einer Anschaffungsprämie für richtig, um überhaupt in den Markt Bewegung hineinzubringen und dafür zu sorgen, dass unsere Autohersteller Angebote bringen. Sonst kaufen wir die Autos nachher woanders. Das wäre für das, was wir an Arbeitsplätzen in dem Bereich brauchen, jedenfalls die aller-schlechteste Lösung.

Deswegen muss man die Bundesregierung natürlich daran messen, wenn sie sagt, 1 Million Elektrofahrzeuge bis 2020, und nicht meint, dass das Fahrräder sein sollen. Dann muss die Bundesregierung das auch irgendwann mit Maßnahmen hinterlegen. Das ist die Forderung. Wie das im Detail aussieht, wie diese Anreize aussehen sollen, darüber kann man streiten. Aber ohne die Anreize werden unsere großen Autounternehmen keine vernünftigen Angebote machen.

Zusätzlich müssen wir die Hausarbeit machen, nämlich Ladestationen und alles andere entwickeln, auch in den Kommunen. Wir müssen Parkhäuser haben, in denen man ein Fahrzeug aufladen kann, so wie wir es hier im Haus wahrscheinlich bekommen werden. Wir haben gehört, das Präsidium ist entsprechend am Arbeiten. Das alles sind vernünftige Begleitschritte. Auch die Standardisierung gehört dazu. Trotzdem braucht es den Schub, wenn wir nicht das, was an Arbeitsplätzen in dem Bereich daran hängt, verlieren wollen.

Deswegen ist die Aktuelle Stunde richtig gewesen. Es muss diskutiert werden. Wir werden auch in diesem Bereich vorangehen müssen, weil wir ansonsten genau diese Arbeitsplätze verlieren werden und sie woandershin abgeben werden. – Herzlichen Dank.

(Beifall von den GRÜNEN – Vereinzelt Beifall von der SPD)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Kollege Priggen. – Für die Fraktion der Piraten spricht noch einmal der Kollege Bayer.

Oliver Bayer (PIRATEN): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Frau Blask hat den Masterplan erwähnt, ein Sammelsurium, der immerhin einmal alles zusammenfasst.

Ja, natürlich brauchen wir ein Gesamtkonzept, Herr Thiel. Aber genau das sehe ich nicht. Wo ist denn der „Wums“, die Priorität? Selbst wenn ein Masterplan alles enthalten würde, muss man ihn doch sehen. Es müssen ihn doch alle im Land wahrnehmen, damit so ein Masterplan auch funktioniert.

Klar ist: Einen Batterietechnologiestandort im Energieland NRW kann man zwar als Politik initiieren, aber der funktioniert nur mit einer ganz außerordentlichen Kraftanstrengung, die ich hier längst nicht sehe.

Bei den Energielieferanten zum Elektroantrieb stellt sich die Frage, wenn es darum geht, Akkus auszuwählen: Welche Akkus? Gibt es vielleicht ganz neue Akkus oder gibt es Brennstoffzellen? Ich sehe da durchaus noch Luft für Anbieter außerhalb von Asien. Aber ich weiß, Energieland steht hier leider für veraltete Technik und Braunkohle.

Das, was vor allem wichtig ist, ist: Der Rest der Politik muss zu dem Plan passen und das Ganze annehmen. Das heißt: Die Verkehrspolitik muss darauf abgestellt sein, die Wirtschaftspolitik ebenso. Wenn es um landeseigene Gebäude und Grundstücke geht, muss man an dieser Stelle anfangen, vor allem wenn es um Lademöglichkeiten geht.

Wir haben hier im Landtag bereits 2014 über Elektromobilität gesprochen. Es gab einen Antrag der CDU „Elektromobilität ermöglichen“. Dazu gab es eine Anhörung, die sehr gut war. Es ging bei dem Antrag der CDU erst einmal um öffentliche Fuhrparks. Aber bei der Anhörung sahen die Experten die Elektromobilität als Teil eines neuen Energie- und Mobilitätsgesamtsystems an, und hervorgehoben wurde die große Relevanz einer Ladeinfrastruktur und von Ladestationen.

Daher kam dann 2014 auch unser Antrag mit dem schönen Titel „Vorweggehen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“. Hauptmaßnahme dabei war, landeseigene Gebäude und Parkflächen massiv auf Elektrofahrzeuge auszurichten und 10 % der dortigen Parkplätze mit Ladestationen auszustatten.

Hätten wir damals begonnen, wären wir heute schon weiter. Aber die Landesregierung tat da bisher nichts. Selbst wenn man auf Standards warten wollte, könnten die Vorbereitungen ja längst laufen. Wer auf andere wartet, kann eben leider nicht vorweggehen und fährt hinterher; so einfach ist das.

Sowohl Frau Blask als auch – deutlicher – Herr Rehbaum und Herr Klocke haben erwähnt, dass eigentlich der öffentliche Verkehr und andere Verkehrsmittel als Autos im Mittelpunkt stehen müssen und dass Nordrhein-Westfalen da auch eine Stärke hat, die

man fördern kann. Bahnen werden ja meistens schon elektrisch betrieben. Die Umrüstung der Busse bzw. der ÖPNV-Flotte von Diesel auf diverse Elektrovarianten, und zwar als Landesprogramm, das wäre ein Konzept.

Bei Fahrrädern gibt es einen Hype. Bei der Politik geht es in Bezug auf die Fahrräder jetzt vor allem darum, diesen Hype nicht abzuwürgen, sondern mit der Verkehrsinfrastruktur zumindest hinterher zu gehen. Carsharing, Lieferverkehre, Taxis – es wurde alles genannt.

Momentan sieht es jedoch, vor allem bei den Automobilen, so aus: „Vorsprung durch Technik“ ist eine Werbeslogan, und dabei bleibt es dann leider auch. Die deutsche Automobilindustrie fährt augenscheinlich hinterher. Der Dieseldieselskandal hat deutlich gemacht, dass rückwärtsgewandtes Management und die Politik zusammen die wirtschaftlichen Chancen verspielen. Merke: Eine Industrie, die das Betteln nötig hat, ist bereits tot.

Ich habe – wie Herr Klocke – Elektromobilität lange nicht als Feld der Politik gesehen. Einfach Autos mit Verbrennungsmotoren durch solche mit Elektromotoren zu ersetzen, löst die meisten Verkehrsprobleme – von Feinstaub zum Beispiel einmal abgesehen – nicht. Platzbedarf, Staus, Infrastrukturprobleme, das alles bleibt bestehen.

Aber – das geht an Herrn Rasche – es gibt einen deutlichen Unterschied zwischen Elektromotoren und Erdgas, nämlich: Bei den Elektromotoren handelt es sich um eine völlig andere Technologie. Man braucht die ganzen Erfahrungen der alten Autoindustrie überhaupt nicht mehr. Getriebe, Antrieb, Motor – alles ist überflüssig. Damit wird die Elektromobilität zusammen mit dem autonomen Fahren zum Killer-Feature für eine Verkehrswende oder eben nur für neue Marktteilnehmer, die unsere Bewegungsdaten verkaufen. Das liegt dann ganz bei der Politik.

Tesla kann das neue Apple sein, natürlich, kann aber auch das neue Netscape sein. Die Ausgangssituation für die Netscape-Herausforderer hier in Deutschland ist eigentlich ganz gut. Sie müssten nur „all in“ für eine Verkehrswende gehen, eine allumfassende moderne Verkehrswende, das ist die Chance. Die Chance wäre jetzt da. Der Mut fehlt leider offensichtlich.

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Und die Zeit auch, Herr Kollege.

Oliver Bayer (PIRATEN): Mir fehlt auch die Zeit. So fährt Deutschlands Branche momentan der Sache hinterher. Das ist sehr schade.

Sehr schade ist auch, dass ich jetzt noch viele Umweltmali aufzählen könnte, die auf jeden Fall auch zum Gesamtkonzept gehören. Es geht nicht um eine

Förderung in allen Bereichen, sodass man Verbrennung und Elektromobilität fördert; das bringt natürlich nichts. Man muss sich schon für eines entscheiden. – Danke schön.

(Beifall von den PIRATEN)

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

Johannes Rimmel, Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sie haben es erwarten können – Reizreaktionsschema –, wenn Herr Hovenjürgen in diesem Parlament irgendetwas zur Energiewende sagt, dass das nicht unwidersprochen bleiben kann. So sehr ich Herrn Hovenjürgen auch außerhalb des Parlaments als redlichen Menschen schätze, so muss ich hier doch sagen:

(Heiterkeit bei der CDU)

Herr Hovenjürgen, dass Sie nicht rot angelaufen sind, als es darum ging, die Erfolge der schwarz-gelben Landesregierung in Sachen Energiewende hervorzuheben, erstaunt mich schon. Was das mit Ehrlichkeit und Redlichkeit zu tun hat, weiß ich nicht. Mir scheint es so zu sein, dass Sie offensichtlich auch einen Auftrag Ihrer Fraktion haben, sozusagen als vertuschungspolitischer Sprecher

(Widerspruch bei der CDU)

über die Schandtaten Ihrer Regierung hier hinwegzusehen.

Ich muss deshalb daran erinnern: Es war einer Ihrer Minister, der damals erklärt hat, die Windenergie in Nordrhein-Westfalen kaputt machen zu wollen. Das Ergebnis dieser Politik haben wir dann auch in schwarzen Zahlen mitbekommen: 2010 war der Windausbau irgendwie bei 90 MW.

Wir sind derzeit wieder bei 400 MW, und wir haben es geschafft, den Ausbau in diese Richtung zu bringen. Wir sind 2015 als Bundesland auf Platz 2 hinter Schleswig-Holstein. Es ist eine gewaltige Anstrengung, die wir hinter uns haben,

(Vereinzelt Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

und das, meine Damen und Herren, trotz Ihrer Politik, die Sie an der Stelle jedenfalls in die Grütze gefahren haben.

(Zurufe von Josef Hovenjürgen [CDU] und von Christof Rasche [FDP])

Auf diesem Weg würden wir gerne weitergehen, Herr Hovenjürgen.

Sie mahnen an, dass wir landesgesetzliche Regelungen treffen sollen. Bitte sagen Sie uns, welche wir treffen sollen. Zurzeit behindern uns eher die bundespolitischen Diskussionen. Herr Hovenjürgen, da wären Sie sehr gefragt, bundespolitisch das eine oder andere auch im Zusammenhang mit diesem Thema zu bewegen.

Es war Ihr Bundesumweltminister, der Kollege Altmaier, der 2013 bei der letzten EEG-Novelle die Mieterstrommodelle kaputt gemacht hat mit einer Sonnensteuer, einer Umlage, die er eingeführt hat, und einer drastischen Verringerung der Möglichkeiten, Solaranlagen auch in Mietwohnungen unterzubringen und damit Elektromobilität sozusagen im Quartier zu unterstützen und zu fördern. Es ist auch Ihre Bundestagsfraktion, die zurzeit mit kruden Vorstellungen über Obergrenzen für Onshore – Wind an Land – Ausbaumöglichkeiten in unserem Bundesland zu behindern versucht.

Also, da wäre Ihre Unterstützung dringend gefragt, auch wenn es darum geht, erneuerbare Energien für Elektromobilität zu verwenden.

Ich möchte aber auch ein paar grundsätzliche Anmerkungen machen, wenn es um die Förderung dieses – für den Klimaschutz, aber auch für den Gesundheitsschutz in unseren Städten – wichtigen Feldes geht. Ich hätte die Bitte, für Nordrhein-Westfalen zumindest, über Elektromobilität auch als emissionsfreie Mobilität zu reden und das technikoffen zu diskutieren; denn wir haben in Nordrhein-Westfalen mit einer über 240 km langen Wasserstoffinfrastruktur durchaus große Chancen für eine andere technische Entwicklung der Mobilität.

Wir haben nämlich die Chance, in der Verknüpfung industrieller Prozesse Wasserstoff auch aus dem Bereich der erneuerbaren Energien umgewandelt als Treibstoff für Mobilität zu gewinnen. Auch in diesem Bereich gibt es bereits viele Forschungseinrichtungen und eine vorhandene Infrastruktur, um diese Technologie voranzubringen.

Im Übrigen haben wir ein Netzwerk in Nordrhein-Westfalen, das Wasserstofftechnologie befördert. Ich glaube, dass Wasserstoff auch ein technischer Pfad sein kann, zukünftig emissionsfreie Mobilität zu gestalten.

Ich möchte noch auf ein Paradoxon hinweisen, das uns zurzeit sehr bewegt. Auf der einen Seite müssen wir die Grenzen insbesondere der Gesundheitsbelastung der Menschen durch Stickoxide beachten. Dafür haben wir Umweltzonen eingerichtet und Maßnahmen zur Luftreinhalteplanung ergriffen. Wir stehen vor Vertragsverletzungsverfahren, die die Europäische Union angestrengt hat.

Auf der anderen Seite stehen uns kaum Mittel zur Verfügung, um Maßnahmen oder Instrumente auf

den Weg zu bringen, die dazu dienen, die Gesundheit der Menschen besser zu schützen, was jedoch notwendig wäre. Deshalb brauchen wir neue Instrumente, neue Technologien wie E-Mobilität oder Wasserstoffmobilität, um emissionsfreie Innenstädte zu schaffen. Hierfür allerdings setzen die Bundesregierung und auch die Europäische Union meines Erachtens zu geringe Rahmenbedingungen.

Wenn es so weitergeht, werden wir in naher Zukunft Vertragsverletzungsverfahren führen und Zahlungen leisten müssen, ohne im Gegenzug Förderungen für erneuerbare Energie und emissionsfreie Mobilität zu erhalten. Das ist einfach irrsinnig, und deshalb besteht die dringende Notwendigkeit, dass uns die Bundesebene hilft, um aus dieser Umklammerung zu kommen.

Ich möchte noch einen letzten Punkt ansprechen, der uns in der Tat sehr nachdenklich machen sollte. Im Übrigen ist es nicht so, Herr Bayer, dass wir uns nicht für Standards einsetzen. Es ist diese Landesregierung, die sich in Brüssel dafür eingesetzt hat, den wichtigen Standard für die E-Mobilität – dabei geht es um die Frage, welche Steckerkonfiguration eingeführt wird – auf den Weg zu bringen. Wir haben hierbei insbesondere nordrhein-westfälische Unternehmen im Blick gehabt, die jetzt aufgrund der Standardsetzung eine große Chance haben – jedenfalls auf dem europäischen Markt gerade im Bereich der Elektromobilität –, die wichtige Zulieferkomponente, nämlich die Steckerkonfiguration, tatsächlich in einer breiten Marktdurchdringung sicherzustellen.

Ich hatte vor ein paar Monaten einen sehr interessanten Abend mit Vertreterinnen und Vertretern aus der zweiten Reihe der Automobilindustrie und der Automobilzuliefererindustrie. Was die Kolleginnen und Kollegen dort sehr beschäftigt hat, war nicht die Frage, wie das mit der Energie- und dem Klimaschutz weitergeht, sondern sie hat vielmehr die Frage sehr beschäftigt, die eben auch schon Thema war: Was ist, wenn sich Google, wenn sich Amazon, wenn sich die Datenunternehmen dafür interessieren, sozusagen die industriellen Kernbereiche der Automobilindustrie oder auch sonstige industrielle Kernbereiche zu übernehmen?

Das muss uns doch in der Tat hellwach machen. Das muss uns so wach machen, dass wir uns Gedanken darüber machen, wie wir es schaffen können, ähnlich wie bei der Energiewende, einen Systemwechsel bzw. eine Transformation hinzubekommen. Ich meine, es reicht nicht aus, nur über Förderprämien nachzudenken. Vielmehr müssen wir auch Hersteller an der Hand haben, die Elektrofahrzeuge in Deutschland produzieren. Insofern ist auch die Zulieferindustrie in Nordrhein-Westfalen darauf angewiesen, hier eine Orientierung und Richtungsvorgabe zu haben.

Deshalb sollte sich Förderpolitik auf Bundesebene auch darauf ausrichten, dass es zukünftig Herstellerinnen und Hersteller am Markt gibt, die Elektrofahrzeuge in den Markt einführen können.

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Ihre Redezeit, Herr Minister.

Johannes Remmel, Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Deshalb lassen Sie uns schauen, wo eine solche Förderung in der Welt gut funktioniert. Es gibt gute Beispiele, bei denen die Adressaten unter den Herstellern gesucht werden und ein entsprechender gesetzlicher Anspruch besteht, einen Anteil von E-Mobilität in den Markt einzufügen. Ein Beispiel, in dem das funktioniert, ist Kalifornien. Warum sollte das nicht auch in Europa oder der Bundesrepublik funktionieren?

Das heißt, nicht diejenigen, die die Autos kaufen, sind die Adressaten, sondern diejenigen, die sie herstellen; denn diese müssen ein Interesse daran haben, sich am Markt platzieren zu können. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Minister. – Für die CDU-Fraktion hat sich noch einmal Herr Kollege Hovenjürgen zu Wort gemeldet.

(Wolfgang Jörg [SPD]: Das Beste zum Schluss! – Gegenruf von Lutz Lienenkämper [CDU]: Das stimmt allerdings!)

Josef Hovenjürgen (CDU): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Lieber Kollege Remmel, es ist sicherlich richtig, dass wir uns als Union in Sachen Windkraft zu Zeiten Oliver Wittkes – den meinen Sie schließlich – anders verbal artikuliert haben. Aber sicher und richtig ist auch, dass wir uns korrigiert haben und auch bereit sind, konsequent zu agieren.

Diese Konsequenz fehlt Ihnen leider in Ihren Handlungssträngen; denn Sie bringen keine Rechtssicherheit in die Planungsabläufe zum Beispiel der Windkraftentwicklung in Nordrhein-Westfalen.

(Minister Johannes Remmel: Das sind doch Ihre Bürgermeister!)

Wenn wir über die Situation reden, wie wir heute Windkraft entwickeln, dann reden wir über Anlagen, die eine Leistungsfähigkeit von 3 MW und eine Gesamthöhe von circa 200 m haben. Das sind BImSchG-Anlagen. In diesem Bereich sind Sie zum Beispiel nicht willens, klare Regeln zu schaffen. Vielmehr erfolgen in Nordrhein-Westfalen Einzelfallprüfungen.

(Minister Johannes Remmel: Welche denn?)

Das heißt, jede einzelne Anlage muss separat geprüft werden, und am Ende kann sich kein Investor sicher sein, ob er das Ziel erreichen kann.

Wenn wir über Planungszeiten reden, dann reden wir von Planungszeiten zwischen fünf bis acht Jahren in einem BlmSchG-Verfahren. Da braucht Herr Hübner auch nicht mit dem Kopf zu schütteln, denn das kann ich aus eigener erlebter Realität bestätigen.

Eines ist auch richtig: ...

(Minister Johannes Remmel: Wir sind schneller als in jedem anderen Bundesland!)

– Sie sind nicht schneller als in jedem anderen Bundesland.

(Minister Johannes Remmel: Doch! Den Vergleich machen wir!)

Der Ausbau ist langsamer als in jedem anderen Bundesland, Herr Remmel,

(Minister Johannes Remmel: Das stimmt doch nicht!)

und am Ende können sich die Investoren nicht auf Sie verlassen, weil keine klaren Rechtsrahmen gelten. Dinge wie der dreifache Anlagenabstand zu Wohnbebauung sind ein erklagter Rechtsfakt. Die Unterschreitungsmöglichkeit auf den zweifachen Abstand bei Gutachten, die belegen, dass keine nachteilige Wirkung für die Wohnbebauung zu erwarten ist, ist ein erklagter Rechtsfakt. Es gibt kein durch die Regierung vorgegebenes rechtliches Handeln, sprich kein Gesetzeswerk. Sie überlassen es vielmehr Gerichten, auszutarieren, was in Nordrhein-Westfalen möglich ist, und das ist ein Versagen von Politik, und zwar Ihrerseits, meine Damen und Herren.

(Beifall von der CDU – Minister Johannes Remmel: Ihr habt doch den Abstand eingeführt, nicht wir!)

Deswegen sage ich es noch einmal: Machen Sie Ihre Hausaufgaben, und zeigen Sie nicht permanent mit dem Finger auf andere. Sie haben durch Ihr Haus den Konflikt, der zwischen den Klimaschützern und den Umweltschützern besteht, bis heute nicht gelöst.

Dieser Konflikt verschärft sich im Übrigen. Denn wir erleben mittlerweile, dass auch Umweltverbände gegen Windparks klagen. Im Übrigen frisst da die Revolution ihre Kinder. Sie hatten sie sehr wahrscheinlich mit dem Verbandsklagerecht ausgestattet, um im Bereich der konventionellen Landwirtschaft agieren zu können. Dass es jetzt auch noch an den Bereich der regenerativen Energien geht, ist sehr wahrscheinlich nicht in Ihrem Sinne.

Also noch einmal ganz klar und deutlich, Herr Remmel: Das, was Sie hier abliefern, ist im Vergleich zu

anderen Bundesländern zu wenig. Das müssen Sie sich gefallen lassen. Also, zeigen Sie nicht mit dem Finger auf Amtsvorgänger. Schließlich sind Sie seit sechs Jahren für das, was hier im Land passiert, verantwortlich.

(Minister Johannes Remmel: Das war ja auch eine gute Zeit!)

Sie haben bis heute keine Rechtssicherheit oder Grundlagen geschaffen.

Und auch mit Blick auf das angestrebte Bieterverfahren sage ich Ihnen eines ganz deutlich: Das wird das Ende der Bürgerwindparks und damit einer größeren Akzeptanz vor Ort sein, weil die Risiken, die in diesen Verfahren liegen, nicht kalkulierbar sind. Letztendlich werden nur noch Großinvestoren dieses Risiko mit Windkraftanlagen eingehen können. Denn die Menschen, die vielleicht bereit wären, sich vor Ort zu engagieren, sehen sich mit nicht mehr kalkulierbaren Risiken konfrontiert, und ihnen fehlen, weil Nordrhein-Westfalen sie nicht gesetzt hat, die Rahmenbedingungen, um selbst aktiv zu werden.

Es gibt also viel zu tun. Fangen Sie endlich an.

(Beifall von der CDU)

Vizepräsident Dr. Gerhard Papke: Vielen Dank, Herr Kollege Hovenjürgen. – Meine Damen und Herren, weitere Wortmeldungen liegen mir nicht vor. Deshalb schließe ich die Aussprache und damit diese Aktuelle Stunde.

Ich rufe auf:

3 Lage und Perspektiven der Freien Berufe in Nordrhein-Westfalen

Große Anfrage 18
der Fraktion der CDU
Drucksache 16/10146

Antwort
der Landesregierung
Drucksache 16/11081

Ich eröffne die Aussprache und erteile als erstem Redner für die CDU-Fraktion Herrn Kollegen Wüst das Wort. Bitte.

Hendrik Wüst (CDU): Verehrter Herr Präsident! Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Üblicherweise steht am Anfang der Debatte über die Beantwortung einer Großen Anfrage der Dank – der Dank an das Ministerium, an die Mitarbeiter, die die viele Arbeit in der Regel geleistet haben, und das in der Regel auch gewissenhaft und ausführlich. Dieser Dank fällt mir dieses Mal nicht ganz so leicht, obwohl ich nicht in Abrede stellen will, dass auch hier Arbeit geleistet