

rin. Ich glaube, es liegt auf der Hand, dass man diese vielschichtige Aufgabe – die eines seelischen Bodyguards – nur erfahrenen Fachkräften mit einer qualifizierten Ausbildung anvertrauen kann.

Deswegen haben wir schon auf der Justizministerkonferenz im Jahre 2012 den Anstoß für eine länderübergreifende Arbeitsgruppe gegeben, die inhaltliche Vorgaben für die psychosoziale Prozessbegleitung ausarbeiten sollte. An dieser Arbeitsgruppe hat sich Nordrhein-Westfalen maßgeblich beteiligt.

Wir können deswegen schon heute auf gute, gesicherte Mindeststandards zurückgreifen, die für eine psychosoziale Prozessbegleitung nötig sind. Diese Standards, die wir in dieser Arbeitsgruppe gemeinsam festgelegt haben, bilden auch die Grundlage für den Vorschlag der Bundesregierung im Rahmen des Dritten Opferrechtsreformgesetzes. Deswegen unterstützt die nordrhein-westfälische Landesregierung dieses Vorhaben des Bundesjustizministers.

Allerdings sage ich auch: Auch hier müssen wir noch einmal auf den genauen Gesetzeswortlaut schauen. Oft steckt der Teufel im Detail. Wir haben noch folgende Fragen zu klären: Wie erfolgt die Beordnung? Wie erfolgt die Abrechnung? – In diesen und anderen Detailfragen besteht durchaus noch Beratungsbedarf im Bundesrat. Deswegen können wir als Landesregierung unser Abstimmungsverhalten im Bundesrat erst endgültig festlegen, wenn wir die abschließenden Beratungen im Rechtsausschuss und im Deutschen Bundestag hinter uns haben.

Der Vorschlag der CDU, nunmehr ein Modellprojekt für die letzten zwölf Monate aufzulegen – das ist gerade schon in dieser Diskussion zum Ausdruck gekommen –, halte ich für wenig zielführend. Ich habe gerade schon gesagt, dass wir als Justizministerinnen und Justizminister die Standards bereits in der länderübergreifenden Arbeitsgruppe definiert haben.

Selbstverständlich gibt es schon vorhandene Modellprojekte, die untersucht worden und Gegenstand des Bundesgesetzgebungsverfahrens gewesen sind. Jetzt geht es darum, die praktischen Umsetzungen vorzubereiten, alle Vorbereitungen zu treffen. Dabei geht es auch darum, über Ländergrenzen hinaus weiterhin in Kontakt zu bleiben; denn Opferschutz im Strafprozess sollte nicht an einer Landesgrenze haltmachen.

Wir wollen bei der Umsetzung gerade auch die Personen und die Organisationen mitnehmen, die sich bereits seit Jahren mit den gewachsenen Strukturen im Opferschutzbereich auskennen und im Bereich der Opferhilfe mit großem Engagement professionelle Arbeit leisten.

Wir sind also, meine Damen und Herren, wie Sie sehen können, in Nordrhein-Westfalen schon auf einem guten, erfolgreichen Weg. Ich freue mich, wenn es dafür eine breite Unterstützung gibt. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Minister. – Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Ich schließe deshalb an dieser Stelle die Beratung.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Antrages Drucksache 16/10064** an den **Rechtsausschuss** – er bekommt die Federführung – und mitberatend an den **Ausschuss für Arbeit, Gesundheit und Soziales** sowie an den **Ausschuss für Familie, Kinder und Jugend**. Die abschließende Abstimmung soll dann im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Gibt es jemanden, der sich gegen diese Überweisung aussprechen möchte? – Nein. Enthaltungen? – Auch nicht. Dann haben wir so überwiesen.

Ich rufe auf:

7 Schluss mit dem Betrug bei Verbrauchs- und Emissionswerten von Kraftfahrzeugen – Potenziale für den Verkehr von morgen mobilisieren

Antrag
der Fraktion der PIRATEN
Drucksache 16/10059

Ich eröffne die Aussprache. Für die antragstellende Fraktion der Piraten hat Herr Kollege Bayer das Wort.

Oliver Bayer (PIRATEN): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Verehrte Besucher hier und am Stream im Auto! Stellen Sie sich einmal vor, das Land Nordrhein-Westfalen hätte Ziele – Ziele wie Fortschritt, wirtschaftliche Stärke, außerdem den Schutz der Umwelt, unseres Klimas und der Gesundheit. Für den Umweltschutz und die Gesundheit der Bevölkerung gäbe es funktionierende Umweltzonen, und auf die Feinstaubbelastung in den Städten würde geachtet. Einen Beitrag zum Klimaschutz könnte ein konsequenter Klimaschutzplan leisten, dem ein Klimaschutzgesetz zugrunde liegt.

Aber ich frage Sie: Weshalb sollten wir uns lange über die Ziele und Maßnahmen streiten, wenn die Werte, mit denen wir arbeiten, und die Zahlen, die wichtig sind, damit Umweltzonen und Klimaschutz funktionieren, falsch sind? Wenn wir uns auf die Grundlagen nicht verlassen können, dann sind die Ziele rein gar nichts wert, auch die im Koalitionsvertrag nicht. Die Maßnahmen für Klimaschutz und Umweltschutz sind entwertet.

Tatsächlich wissen wir seit vielen Jahren, dass zugunsten der deutschen Autobauer getrickst und weggesehen wird. Allein den VW-Betrug aufzuklä-

ren, reicht daher nicht. Ebenso reicht es nicht, nur auf die Stickoxidemissionen zu achten. Unser Antrag weist besonders auf die Verbrauchswerte und die CO₂-Emissionen hin, die durchgängig weder ehrlich noch realistisch angegeben werden. Dabei brauchen gerade Maßnahmen mit Lenkungswirkung realistische und nachvollziehbare CO₂-Werte. Sogar die Kfz-Steuer wird damit berechnet.

Dass nun bei 800.000 Autos des VW-Konzerns die CO₂-Werte nicht stimmen, ist gar keine Überraschung. Das dürfte auch andere Autobauer betreffen. Dass es sich dabei vielleicht nicht nur um ganz legale Steuerprogrammricks handelt, die von Sigmar Gabriel und Alexander Dobrindt abgesegnet sind, ist eine Sache. Dass es sich hierbei womöglich um echten Betrug handelt, ist eine andere Sache und natürlich schlecht für VW.

Aber es ist ein Weckruf, damit die Chance, etwas an der Politik, etwas an diesen unehrlichen Werten und am Selbstbetrug zu ändern, nicht verpasst wird. Dafür steht auch unser Antrag.

(Beifall von den PIRATEN)

Politik und Autobauer wollen lieber zum Tagesgeschäft übergehen; das ist klar. Doch das würde allen Beteiligten schaden – auch den Autobauern. Uns Piraten wundert ja, dass der Drang gerade auch der Grünen hier in NRW – gut, Oliver Krischer im Bund kann es ja, wie wir heute Morgen gesehen haben – nicht größer ist, den VW-Betrug – „Dieselgate“ – für die Autoindustrie zu dem werden zu lassen, was Fukushima für die Energiebranche war, nämlich der Einstieg zum Ausstieg – konkreter: der Einstieg in das Zeitalter der Mobilität nach der digitalen Revolution, und der Ausstieg aus dem Zeitalter des Verbrennungsmotors. Das würde der Erreichung aller klimapolitischen Ziele weiterhelfen.

(Beifall von den PIRATEN)

Der Verbrennungsmotor – gerade der Dieselmotor – ist zu Ende entwickelt. Das ist kein Geheimnis. Für minimale Verbesserungen beim Wirkungsgrad und bei der Sauberkeit müssen Milliarden investiert werden. Hohe Investitionen in Lobbyismus sorgen dafür, dass das Geschäft dennoch weiterläuft – bis heute.

Durch die digitale Revolution gibt es große Umwälzungen auch in der Mobilität mit einem ordentlichen Technologiesprung. Es sind plötzlich neue Player im Markt und sehr viel Geld wartet darauf, mit hohem Risiko investiert zu werden. Denken Sie dabei nicht nur an Google, Apple, Tesla oder Uber, sondern auch an die neuen Zulieferer wie zum Beispiel Samsung, LG oder Panasonic.

Drei Entwicklungen werden die Zukunft der Mobilität entscheidend beeinflussen.

Die Elektromobilität: Der Elektromotor wird den Verbrennungsmotor und die komplizierten Teile eines

Autos ersetzen. Das wird auch jahrzehntelange Tüftel- und Entwicklungsarbeit entwerfen.

Das autonome Fahren: Assistenzsysteme werden ganz schnell immer wichtiger. Updates werden während der Lebenszeit eines Autos Systeme verbessern und ausbauen. Das Betriebssystem des Autos entkoppelt sich von der Hardware und wird kaufentscheidend.

Der offene Umgang mit Daten: Offene Standards oder nicht, Chancen für Start-ups oder Monopole – beim Datenschutz wird sich viel entscheiden.

Ich halte fest: Die Vergangenheit kann man nicht mit Tricks und Täuschung in die Gegenwart retten und schon gar nicht in die Zukunft. Die deutsche Verkehrslandschaft braucht den Wendepunkt dringend. Allein den VW-Betrug aufzuklären, reicht nicht. Nur wenn der Selbstbetrug der Automobilindustrie in Zusammenarbeit mit der Politik beendet wird, hat sie den nötigen Anreiz, die wichtigen Entwicklungen für den Verkehr von morgen anzugehen. Es ist ein Gebot der Transparenz, die Hersteller endlich dazu zu verpflichten, dem Kunden realistische Angaben zu machen.

Ich komme zum Schluss: Der Verbrennungsmotor ist eine Technologie von gestern. Wir fordern eine klare Ausstiegsperspektive. Nur dann können wir gemeinsam unsere Ziele zur Gesundheits-, Umwelt- und Klimaschutzpolitik erreichen. – Vielen Dank.

(Beifall von den PIRATEN)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Bayer. – Für die SPD-Fraktion spricht Frau Kollegin Philipp.

Sarah Philipp (SPD): Vielen Dank. – Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sehr geehrte Damen und Herren! Beim vorliegenden Antrag der Piratenfraktion, den wir heute beraten, haben wir uns schon in vielen Teilen die Frage gestellt, warum wir diesen Antrag heute im Plenum des Landesparlaments beraten und warum wir uns im weiteren Verlauf damit im Verkehrsausschuss beschäftigen sollen.

Sie haben am Ende die Stichpunkte genannt: Gesundheit und Umwelt. Das sind die Schwerpunkte, über die Sie heute geredet haben. Von daher ist uns heute die Zuständigkeit nicht so ganz klar geworden. Wir werden das Thema aber heute gerne mit Ihnen erörtern.

Einige Anmerkungen zum VW-Skandal: Ich denke, wir sind uns einig, dass es in erster Linie um lückenlose Aufklärung geht. Wer gestern oder heute Morgen die Nachrichten verfolgt hat, der hat festgestellt: Dieser Skandal wird uns noch weiter beschäftigen. Wir wissen heute noch gar nicht, wo das Ganze enden wird, was noch aufgedeckt wird.

(Oliver Bayer [PIRATEN]: Das ist ja das Problem!)

Es ist ein laufender Prozess, dem wir uns mit Sicherheit auch in der politischen Begleitung widmen werden.

Die eingestandenen Manipulationen von Millionen von Fahrzeugen sind zweifelsohne sehr schlimm. Das ist ein Schlag für die betroffene Kundschaft, aber vor allem auch für die Belegschaft von VW, die das jetzt auszubaden hat. Es ist ein wichtiger Faktor für die Politik, jetzt darauf zu achten, dass die Krise bei VW nicht auf dem Rücken der Beschäftigten ausgetragen wird.

(Beifall von Christof Rasche [FDP] – Christof Rasche [FDP]: Ihr könntet auch mal klatschen! – Gegenruf von Jochen Ott [SPD]: Ich bin so begeistert, dass du klatschst!)

Es ist aber vor allem auch ein Schlag für die Umwelt. Damit kommen wir zum eigentlichen Thema Ihres Antrags. Dass die Lebensqualität und die Gesundheit unserer Bürgerinnen und Bürger dem kurzfristigen Profit geopfert wurden, ist natürlich nicht hinnehmbar. So etwas muss in Zukunft mit allen Mitteln verhindert und auch sanktioniert werden.

Die aufgedeckten Machenschaften sind kriminell. Sie erfordern neben der vollständigen Aufklärung auch eine zügige Behebung. Die angekündigte Rückrufaktion von VW muss daher im Sinne der Verbraucher ganz schnell umgesetzt werden.

Durch den Betrug hat die Marke VW Schaden genommen. Es darf aber auch nicht eine komplette Branche, wie jetzt die Automobilbranche, unter Generalverdacht gestellt werden.

(Beifall von der SPD)

Dies gilt im Übrigen auch für die effiziente Diesels-technologie. Es geht fehl, einen Brennstoff gegen den anderen auszuspielen. Der Steuervorteil für Diesel macht zum Beispiel deswegen Sinn, weil die Motoreffizienz größer ist. Die Vorteile sind die höhere Verdichtung, der geringere Verbrauch und die größere Haltbarkeit der Motoren.

(Beifall von Josef Hovenjürgen [CDU])

Daher sollte die Diesels-technologie konsequent weiterentwickelt und nicht, wie Ihnen gerade gefordert, bekämpft werden.

(Beifall von der SPD, der FDP und Josef Hovenjürgen [CDU])

Die Umverteilung des Energiesteueraufkommens aus Diesel ist zudem nicht sinnvoll; denn schon heute werden von dem Gesamtaufkommen der Energiesteuer und Kfz-Steuer – im Gesamtvolumen 53 Milliarden € pro Jahr – nur 19 Milliarden € direkt in die Verkehrsinfrastruktur investiert. Wir reden in diesem Parlament sehr oft über kaputte Straßen und kaputte Brücken. Angesichts dieser Herausfor-

derungen wäre es abstrus, aus diesem Bereich Geld abzuziehen und es zum ÖPNV umzuleiten. Auf solche Scheindebatten sollten wir heute verzichten.

Zwar sind in den letzten fünf Jahren die CO₂-Emissionswerte von Pkw um mehr als ein Viertel gesunken, aber die Unternehmen in der Branche sind weiterhin gefordert; denn die Erfolgsfaktoren der Automobilbranche werden sich aufgrund neuer Umweltstandards und auch eines anderen Nachfrageverhaltens der Verbraucher wandeln. Das kann durch effektive Wirtschaftsförderung – da sind wir an Ihrer Seite – mittelfristig unterstützt werden.

Aus unserer Sicht sind vor allem einheitliche EU-Regelungen und Standards gefragt. Wir können dieses Thema heute sehr gerne hier diskutieren. Die Entscheidungskompetenz liegt aber sicherlich auf einer anderen Ebene.

(Oliver Bayer [PIRATEN]: Das ist ja keine Kompetenz!)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, der Wohlstand des Landes gründet selbstverständlich auch darauf, dass wir beim Automobil Innovationsführer sind. Krisen können deswegen für uns immer auch ein Wendepunkt sein, um Neues voranzubringen und Zukunftspotenziale besser auszuschöpfen. Die Möglichkeiten von schadstoffarmen Antrieben sollten natürlich genutzt werden. Die Förderung dazu läuft gerade in Nordrhein-Westfalen schon seit Jahren. Dabei wird auf die Marktgängigkeit der Produkte sowie die Energie- und Rohstoffbilanz geachtet.

VW hat deutlich gemacht, diesen Weg zu gehen und neue Antriebsformen wie Brennstoffzellen und Elektromobilität zu stärken. Das alles sind Ideen, die schon formuliert worden sind. Vielleicht steckt dahinter auch die Erkenntnis, dass die Mobilität der Zukunft durchaus eine andere sein wird, als wir sie heute diskutieren.

Der Fokus sollte nicht alleine auf Verkaufszahlen liegen, sondern es sollte immer auch um einen ressourcenschonenden Umgang mit der Umwelt gehen. Wenn die Unternehmen aus diesem Skandal zumindest das mitnehmen und lernen, hätte das Ganze für uns noch eine positive Seite.

Zum Abschluss, liebe Piratenfraktion, um noch einmal auf eine Forderung des Antrags zurückzukommen: Gute ressortübergreifende Mobilitätskonzepte, wie Sie sie heute fordern, haben wir unter Einbindung von Radverkehr und ÖPNV schon auf den Weg gebracht – siehe Radschnellwege, das Nahmobilitätskonzept der Landesregierung, die aktuelle Förderung des Stadtverkehrs usw. usw.; die Liste ließe sich noch fortführen. Die Maßnahmen sind also vorhanden.

Präsidentin Carina Gödecke: Die Redezeit.

Sarah Philipp (SPD): Daher bedurfte es Ihres Antrags aus unserer Sicht nicht. Wir freuen uns trotzdem auf die Beratung im Ausschuss und stimmen der Überweisung heute zu. – Danke schön.

(Beifall von der SPD und den GRÜNEN)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Frau Kollegin Philipp. – Für die CDU-Fraktion spricht Herr Kollege Moritz.

(Jochen Ott [SPD]: So viel Applaus von FDP und CDU wie nie zuvor!)

Arne Moritz (CDU): Frau Präsidentin! Sehr geehrte Damen und Herren! Konfuzius sagt:

„Wenn die Begriffe sich verwirren, ist die Welt in Unordnung.“

Jetzt will ich nicht so weit gehen und sagen, dass die Piraten mit ihrem Antrag die Welt in Unordnung bringen. Aber sie bringen damit etwas Unordnung in die Welt; denn die Begriffe verwirren sich schon in der Überschrift. Ich lese sie Ihnen noch einmal vor:

„Schluss mit dem Betrug bei Verbrauchs- und Emissionswerten von Kraftfahrzeugen – Potenziale für den Verkehr von morgen mobilisieren“

Man fragt sich: Was hat das eine mit dem anderen zu tun?

(Beifall von der CDU)

Was hat der Abgasskandal damit zu tun, dass wir Potenziale für den Verkehr von morgen mobilisieren sollen? Das ist wirklich absurd.

(Beifall von Josef Hovenjürgen [CDU])

Wir müssen einmal einen Blick zurückwerfen und uns ansehen, was überhaupt passiert ist. Der Volkswagen-Konzern hat zugegeben, mit einer verbotenen Software die Emissionswerte von rund 11 Millionen Fahrzeugen im Testbetrieb manipuliert zu haben. Ihm drohen daher Strafzahlungen in Milliardenhöhe. Dieser Sachverhalt muss von VW transparent aufgeklärt werden. VW muss auch sicherstellen, dass sich ein solcher Vorfall nicht wiederholt. Wir wissen, dass sich auch die Bundeskanzlerin dahin gehend geäußert hat.

(Oliver Bayer [PIRATEN]: Dann kann ja nichts mehr passieren!)

Der Bundesverkehrsminister hat Gespräche mit VW und dem Kraftfahrt-Bundesamt geführt. Eine vom Bundesverkehrsministerium eingesetzte Untersuchungskommission ermittelt derzeit den Sachverhalt. Ich denke, das kann niemand in diesem Hause kritisieren. Wir sollten die Ergebnisse abwarten.

Allen Beteiligten ist damit gedient, wenn Volkswagen sich a) neu aufstellt und b) den Skandal überwindet.

Deshalb sind solche Wirrwaranträge, die Abgase, Regionalisierungsmittel, Infrastruktur, Klimaschutz und Energiesteuer durcheinanderwerfen, nun wirklich der falsche Weg und bringen uns überhaupt nicht weiter.

(Beifall von der CDU)

Meine Damen und Herren, was Finanzminister Walter-Borjans zur Abgasaffäre gesagt hat, war aber einer der Skandale im Skandal. Er hat tatsächlich gefordert, den VW-Konzern für mögliche Steuer-schäden haftbar zu machen. Bevor überhaupt irgendein Sachverhalt ermittelt worden ist, spekuliert Herr Walter-Borjans über mögliche negative Folgen der VW-Affäre für die Kraftfahrzeugsteuer.

(Beifall von der CDU – Zuruf von Sigrid Beer [GRÜNE] – Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Die haben es doch zugegeben! – Jochen Ott [SPD]: Das Niveau ist so hoch!)

Eigentlich wäre seine Aufgabe, sich um die Haushaltspolitik in Nordrhein-Westfalen zu kümmern. Wie so oft, versucht der Landesfinanzminister, mit populistischen Forderungen von seinem eigenen Versagen abzulenken.

(Beifall von der CDU – Jochen Ott [SPD]: Das Niveau von Frau Philipp wird deutlich unterschritten!)

Wenn wir dabei noch bedenken, dass er nach der Verlagerung der Kfz-Steuer für das Thema gar nicht mehr zuständig ist, dann ist das umso bedenklicher. Außerdem ist der Landeshaushalt am Aufkommen der Kfz-Steuer schon seit dem 1. Juli 2009 nicht mehr beteiligt.

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Das ist ja nicht so schlimm! – Zuruf von Michael Hübner [SPD])

Daher sind seine Aussagen nicht mehr als heiße Luft.

Für eine seiner üblichen Schlagzeilen nimmt Herr Walter-Borjans daher billigend in Kauf, dass das Image des größten Autoherstellers Europas und die Marke „Made in Germany“ weiter beschädigt werden.

(Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE]: Das gibt es doch gar nicht!)

Das ist mehr als bedenklich.

Lassen Sie mich zum Schluss noch eine Bemerkung zu einer weiteren Forderung der Piraten in ihrem Antrag machen. Die Piraten fordern dort, die Landesregierung solle auf allen Ebenen darauf hinwirken, dass Dieselmotoren genauso besteuert wird wie Ottomotoren. Abgesehen davon, dass das gar nicht das Ziel sein kann, weil wir sonst gleichzeitig den Logistikstandort Deutschland schließen könnten, wird die Mineralölsteuer von der Bundeszollverwaltung erhoben. Es würde daher reichen, wenn

eine Ebene sich dafür einsetzt. – Dies als kleine Nachhilfe!

Der Überweisung des Antrags in den Ausschuss stimmen wir jedoch zu.

(Beifall von der CDU)

Präsidentin Carina Gödecke: Herr Kollege Moritz, danke schön für den Redebeitrag. – Wie Sie vielleicht gesehen haben, gibt es den Wunsch nach einer Kurzintervention, und zwar von Herrn Kollegen Bayer. Bitte.

Oliver Bayer (PIRATEN): Vielen Dank, Frau Präsidentin. – Ich musste zu den letzten beiden Beiträgen gar keine Zwischenfragen stellen. Jeder, der die Presse in den letzten Wochen verfolgt hat – selbst wenn er „Handelsblatt“ und „WirtschaftsWoche“ liest; ganz egal, wie das gefärbt ist –, hat wohl mitbekommen, dass es hier nicht nur darum geht, einen Betrugsskandal, vielleicht den größten Industriebetrugsskandal, den wir je hatten, aufzuklären und irgendwie Schaden abzuwenden, sondern dass es jetzt darum geht, die Chance – ich habe es mit Fukushima verglichen; das muss man nicht unbedingt –, die man durch diesen Weckruf hat, zu nutzen, um endlich etwas zu ändern, und zu begreifen, dass man Klima- und Umweltschutzpolitik ordentlich angehen muss, aber auch dafür sorgen muss, dass wir in Zukunft auf dem Gebiet noch wirtschaftsfähig sind, dass die Automobilindustrie hier nicht einfach stirbt und durch Technologien aus anderen Ländern ersetzt wird.

Wir haben in Nordrhein-Westfalen Zulieferer, die darauf warten, dass ihre Technik eingesetzt werden kann. Sie würden auch andere Kunden beliefern, auch Apple für sein Auto. Sie warten aber darauf, dass ihre Technik eingesetzt werden kann. Deshalb wird es für NRW nur gut sein, wenn die Automobilindustrie hier diesem Weckruf folgt.

Sich dem zu verschließen und zu sagen, dass wir das aufklären und dann mit der Verkehrspolitik so weitermachen wie bisher, wäre der völlig falsche Weg. Dann sitzen wir in zehn oder vielleicht 20 Jahren wieder hier und sagen: Hätten wir damals einmal etwas gemacht – so wie wir das jetzt bei vielen anderen Dingen tun.

(Beifall von den PIRATEN)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Bayer. – Herr Kollege Moritz, Sie haben jetzt für 1:30 Minuten die Gelegenheit, zu antworten.

Arne Moritz (CDU): Das geht auch sehr viel schneller. – Herr Bayer, wir diskutieren im Ausschuss darüber. Vielleicht können Sie sich bis zu der Diskussion im Ausschuss so weit vorbereiten, dass Sie nicht

in einen Antrag so viele verschiedene Punkte hineinschreiben,

(Simone Brand [PIRATEN]: Zwei!)

die alle nicht zueinander passen, sondern sich auf die wichtigen Punkte konzentrieren. Dann freuen wir uns auf die Diskussion mit Ihnen im Ausschuss.

(Beifall von der CDU – Simone Brand [PIRATEN]: Es sind zwei Sachen drin!)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Moritz. – Für die Grünen spricht jetzt Herr Kollege Klocke.

Arndt Klocke (GRÜNE): Sehr geehrte Damen und Herren! Ich möchte erst einmal feststellen, dass diese Debatte etwas mehr Publikum unter unseren Abgeordnetenkollegen verdient gehabt hätte, weil ich der festen Überzeugung bin, dass es sich hier um einen der größten industriepolitischen Skandale der Nachkriegszeit handelt.

(Zuruf von Christof Rasche [FDP])

Wir wissen bis jetzt nur das, was öffentlich bekannt ist. Es wird täglich etwas Neues aufgedeckt. Frau Kollegin Philipp hat eben gesagt, was gestern über die Benziner und den CO₂-Ausstoß bekannt geworden ist. Wer weiß, wie es bei anderen deutschen Automobilkonzernen aussieht? Wer weiß, wie es bei den Produktpaletten von BMW oder Mercedes aussieht?

Herr Moritz, ich hatte mir eine Pointe von einem CDU-Kollegen aus einer Bundestagsdebatte aufgeschrieben. Ich habe gedacht, das sei nicht zu toppen. Aber Sie haben das in Ihrer Rede wirklich geschafft. Man kann hier doch nicht unterstellen, dass diese Offenlegung ein Anschlag auf die deutsche Automobilindustrie sei. In der Bundestagsdebatte hat der CDU-Kollege vor einigen Wochen gesagt, es wäre eine Verschwörung der US-Automobilindustrie gegen den deutschen Autobauer VW. Sie haben völlig am Thema vorbeigeredet und unterstellen den Piraten auch noch, ihr Antrag würde in die falsche Richtung gehen.

Herr Moritz, Sie haben sich offensichtlich mit dieser ganzen Thematik – Sie können mir jetzt auch einmal zuhören, ohne nebenbei zu quatschen – überhaupt noch nicht beschäftigt. Ich gebe den Piraten zwar nicht immer recht. Aber das, was hier eben in den Raum gestellt worden ist, dass dieser ganze Skandal sozusagen das Fukushima der deutschen Automobilindustrie sein könnte, würde ich absolut unterstützen.

(Beifall von den GRÜNEN und den PIRATEN)

Es ist ein riesiger industriepolitischer Skandal.

Das wird noch an einer zweiten Sache deutlich, und zwar an der Kumpanei der Bundesregierung, insbe-

sondere der CDU/CSU, mit der deutschen Automobilindustrie schon seit vielen Jahren in persona von Herrn Wissmann und vielen anderen.

Warum ist es denn heutzutage so, dass es keine unabhängigen Abgaskontrollen mehr gibt? Warum werden die Abgaskontrollen von den Herstellern selbst durchgeführt? Früher wurden diese Abgaskontrollen vom Bundesumweltamt durchgeführt. Sie sind von der Großen Koalition abgeschafft worden. Heute gibt es einen Freifahrtschein für die deutsche Automobilindustrie. Alle Automobilhersteller können selbstständig die Abgaskontrollen durchführen.

Es wäre der entscheidende Schritt vonseiten der Bundesregierung, zu sagen: An diesem Punkt machen wir einen Schnitt, führen wieder eine unabhängige Abgaskontrolle ein und richten eine Bundesbehörde ein, die diese Abgaskontrollen durchführt.

(Beifall von Oliver Bayer [PIRATEN] – Zuruf von Christof Rasche [FDP])

– Wer auch immer das schon gesagt hat. Das ist auf jeden Fall eine der entscheidenden Forderungen.

Darüber hinaus ist es richtig und wichtig, zu sagen: Wann, wenn nicht jetzt, könnte es zu einer klaren Wende innerhalb der deutschen Automobilpolitik kommen? – Wer fährt denn auf den deutschen Straßen mit modernem Antrieb? Das sind die Japaner. Das sind nämlich die Hybridwagen. Toyota hatte hier ganz klar die Nase vorn. Das ist seinerzeit auch in einer sehr zugespitzten Formulierung von Frau Künast kritisiert worden. Die deutsche Automobilindustrie hat hier doch überhaupt nicht aufgeholt.

Wann, wenn nicht jetzt, wäre der Zeitpunkt gekommen, zu sagen: „Wir machen hier einen Einschnitt und setzen auf andere Antriebe“? Ich erinnere an das Bundesprogramm mit dem Ziel, 1 Million Elektromobile bis 2020 auf die Straße zu bringen. Wo sind wir denn da bis jetzt? Wir haben nicht einmal 10.000 zugelassene E-Autos auf deutschen Straßen. Offensichtlich ist das ganze Anreizprogramm, das aufgelegt worden ist, falsch.

(Zuruf von Christof Rasche [FDP])

Jetzt wäre doch die Möglichkeit, als positives Angebot für die Automobilhersteller zu überlegen: Was ist der Markt der Zukunft? Womit kann Geld verdient werden? Was für Fahrzeuge können in Zukunft wirklich am Markt bestehen? Welche Fahrzeuge können die sehr strengen Abgaswerte auch entsprechend einhalten? Jetzt wäre die Chance, da einen Schnitt zu machen. Wann, wenn nicht jetzt?

Herr Moritz, in Ihrer Rede haben Sie wirklich jegliche Vernunft vermissen lassen. Das war ein äußerst peinlicher Auftritt hier im Parlament.

(Beifall von den GRÜNEN)

Ansonsten haben Sie vonseiten der Piraten einige Punkte angesprochen, die ich auch teile, zu denen man aber auch sagen kann: Wir können das im Ausschuss weiter debattieren. – Sie haben ja zum Glück die Überweisung beantragt.

Es gibt eine Reihe von Punkten, die wir vonseiten der Landesregierung machen, zum Beispiel das Zukunftsprogramm ElektroMobilität NRW, der Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität oder die jetzt erreichte wichtige Einigung bei Regionalisierungsmitteln.

Es ist völlig richtig, sich zu überlegen: Wie sieht Mobilität der Zukunft aus? Was bewegt sich weg vom Privat-Pkw? Wie ist der ÖPNV ausgestattet? Was tut sich im Bereich der Fahrräder, bei den E-Antrieben usw. usf.?

An dieser Stelle unterstützt die Landesregierung wichtige Entwicklungen. Da kann man sicherlich noch ein Stück mehr machen, als wir bisher machen. Das werden wir in Zukunft entsprechend auf den Plan bringen.

Wir werden im Ausschuss debattieren, was wir hier schon vorangebracht haben und was hier noch zu tun ist.

Präsidentin Carina Gödecke: Die Redezeit.

Arndt Klocke (GRÜNE): Ich finde es auch richtig, dass Sie das im Antrag erwähnt haben.

Dieser Einschnitt in die Automobilindustrie ist bisher, glaube ich, insbesondere beim Hersteller, aber auch bei vielen Politikerinnen und Politikern nicht angekommen. Das sieht man leider hier in der Debatte.

Präsidentin Carina Gödecke: Die Redezeit!

Arndt Klocke (GRÜNE): Das hat man auch bei der Bundestagsdebatte bemerkt. Ich hoffe, wir können durch eine gute Beratung im Ausschuss mit dazu beitragen, dass hier entsprechende Veränderungen ein Stück auf den Weg kommen. – Ich danke für die Aufmerksamkeit.

(Beifall von den GRÜNEN)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Klocke. – Für die FDP hat Herr Kollege Rasche das Wort.

Christof Rasche (FDP): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Die Nachrichten von VW, die wir erst kürzlich wieder gehört haben, lassen schon Zweifel am Handeln von Aufsichtsrat, Vorstand und leitenden Personen in diesem Unterneh-

men aufkommen. Die Vorfälle müssen dringend aufgeklärt werden. Darin sind wir uns alle einig.

Politisch kann man das Thema für verschiedene Zielsetzungen einer jeden einzelnen Partei nutzen. Man kann zum Beispiel versuchen, es für die Ziele der Umweltpolitik auszunutzen, indem man Dieselmotoren prinzipiell bekämpft und prinzipiell weiterhin die Mobilität auf unseren Straßen mit Ausnahme des Fahrrads bekämpft.

Man kann aber auch politisch sagen: Ich setze mich für den Erhalt von weltweit 600.000 Arbeitsplätzen ein, die uns wichtig sind.

(Beifall von der FDP)

Für den Wirtschaftsstandort Deutschland ist VW mit seinen 250.000 Arbeitsplätzen von zentraler Bedeutung. Die Bedeutung geht weit über diese 250.000 Arbeitsplätze hinaus. Das ist mehr der Ansatz der FDP-Fraktion in diesem Haus, meine Damen und Herren.

Man kann natürlich auch versuchen, von diesen Skandalen als Partei, als Fraktion politisch zu profitieren. Ich glaube, das ist diesem Thema überhaupt nicht angemessen.

(Beifall von der FDP)

Frau Höhn fordert heute für die Grünen mehr staatliche Kontrolleure in diesem Bereich. Das ist ein typischer Reflex. Es ist schon bemerkenswert, für ein fast staatliches Unternehmen noch mehr staatliche Kontrolleure zu fordern. Das ist ein Witz schlechthin.

Noch bemerkenswerter, meine Damen und Herren, sind die Unterschiede, die hier wieder einmal in der Verkehrspolitik zwischen den Koalitionären zu erkennen sind. Die Kollegen Philipp spricht sich klar für Dieselfahrzeuge aus, weil sie für den Logistikstandort Nordrhein-Westfalen und Deutschland wichtig sind und weil es keine andere Möglichkeit gibt, als Dieselfahrzeuge zu nutzen.

Der Kollege Klocke will genau den anderen Weg. Er sagt kein Wort pro Dieselfahrzeuge. Es geht alles in Richtung E-Motoren – die wir auch wollen, die sich entwickeln müssen. Gerade in der Logistikpolitik finden wir damit aber keine Lösung. Es gibt in der Koalition also wieder einmal große Unterschiede in der Verkehrspolitik.

Präsidentin Carina Gödecke: Herr Kollege Rasche, Entschuldigung, dass ich Sie unterbreche. Herr Kollege Olejak würde Ihnen gern eine Zwischenfrage stellen.

Christof Rasche (FDP): Aber gerne.

Marc Olejak (PIRATEN): Vielen Dank, Herr Kollege. – Ich wollte Sie fragen, ob Ihnen die gestern vorgestellten Forschungsergebnisse des For-

schungszentrums Jülich bekannt sind. Danach wird es bei der Weiterentwicklung der Arbeitsplätze und der Logistikplätze in Nordrhein-Westfalen zukünftig darum gehen, wie wir sicher, einfach und CO₂- bzw. klimaneutral die Tankstellen mit Wasserstoff versorgen können; denn genau diese Ergebnisse werden dazu führen – da haben wir diesen zeitlichen Einschnitt –, dass es eine komplette Umwandlung der Mobilität geben wird und der Dieselmotor letztlich einfach stirbt.

Christof Rasche (FDP): Vielen Dank, Herr Kollege. Darauf darf ich gleich antworten. Ich konnte dieses Papier von gestern natürlich heute noch nicht lesen, habe es aber auf Wiedervorlage gelegt und werde das tun.

So, wie Sie es gerade geschildert haben, entspricht das aber genau Ihrer Realitätsferne, was Mobilitätspolitik in Deutschland und Nordrhein-Westfalen betrifft. Genau das, was Sie gerade vortragen, gefährdet den Logistikstandort Nordrhein-Westfalen. Das sind sehr langfristig bezogene Ziele, die uns heute, morgen und übermorgen nicht weiterhelfen. Wir brauchen in Nordrhein-Westfalen eine realitätsnahe Politik.

(Marc Olejak [PIRATEN]: Die Wissenschaft ist unabhängig, Herr Rasche! Sie greifen hier die Wissenschaft an! Ist Ihnen das überhaupt bewusst?)

Präsidentin Carina Gödecke: Entschuldigung, dass ich Sie schon wieder unterbreche. Aber bevor Sie Ihren nächsten Argumentationsstrang beginnen, würde ich Sie gerne fragen, ob Sie eine Zwischenfrage von Herrn Kollege Klocke zulassen möchten.

Christof Rasche (FDP): Ich habe sie fast erwartet.

Präsidentin Carina Gödecke: Das war ein Ja?

Christof Rasche (FDP): Ja.

Arndt Klocke (GRÜNE): Das ist nett, Herr Kollege Rasche. – Ich habe folgende Nachfrage: In seiner Rede hat Herr Kollege Moritz angesprochen, der Vorschlag sei vom Finanzminister gekommen. Ich hatte es so verstanden, dass der Justizminister darauf hingewiesen hat, dass im Fall von VW der Hersteller für die unrechtmäßige Inanspruchnahme von Steuervorteilen zu zahlen hat und nicht etwa die Kunden dafür in Anspruch genommen werden. Meine Frage an Sie ist, ob Sie diese Meinung teilen oder ob Sie meinen, dass die Kunden auf dieser Summe sitzen bleiben sollen?

Christof Rasche (FDP): Wie alle Fraktionen in diesem Hohen Hause, Herr Klocke, setzen wir uns immer für die Rechte von Kunden ein.

Ich habe in meiner Rede eingangs gesagt, dass wir ein laufendes Verfahren haben, dass wir große Zweifel am Handeln der führenden Persönlichkeiten von VW haben und dass Aufklärung dringend geboten ist. Diese Aufklärung müssen wir abwarten, bevor wir irgendwelche Schritte daraus ableiten. Das Vorgehen, das Sie gerade vornehmen, ist unangemessen.

Erster Schritt ist: Die Fragen müssen geklärt werden. Die Aufklärung muss betrieben werden. Anschließend müssen wir gemeinsam überlegen, wie wir handeln. Verbraucherschutz steht dabei ganz oben, meine Damen und Herren.

(Beifall von der CDU)

Abschließend, liebe Kolleginnen und Kollegen: Der Kollege Klocke sagte eben, dieser Skandal könne das Fukushima der deutschen Automobilindustrie sein. Ich glaube, das ist ein bisschen übertrieben. Es hilft dem Wirtschaftsstandort Deutschland und Nordrhein-Westfalen auch überhaupt nicht weiter. Ich würde es anders formulieren: Die Grünen setzen weiter ihren Kriegszug gegen die deutsche und nordrhein-westfälische Industrie fort. Das sollten alle anderen Fraktionen in diesem Haus beenden. – Herzlichen Dank.

(Beifall von der FDP)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Für die Landesregierung spricht Herr Minister Remmel.

Johannes Remmel, Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Sehr geehrte Frau Präsidentin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wer die Debatte aufmerksam verfolgt, auch draußen im Lande, der wird heute hier im Landtag feststellen, dass insbesondere aufseiten der Opposition, bei CDU und FDP,

(Christof Rasche [FDP]: Die SPD ist doch nicht Opposition!)

genau die Mentalität zutage getreten ist, die uns in die Situation gebracht hat, in der wir jetzt sind, nämlich eine Wagenburg-Mentalität, die nach dem Motto handelt: nichts sehen, nichts hören. Wir müssen uns um die Automobilbauer in Deutschland scheren und sie verteidigen, aber brauchen nicht an die Zukunft unseres Industriestandortes zu denken.

Darum geht es nämlich in der Sache, meine sehr geehrten Damen und Herren. Es ist doch eine Schande, auch für unseren Standort, für unsere Behörden und für alles, was wir an Politik, Entwicklung und Verwaltung in Deutschland haben, uns von amerikanischen Behörden erklären lassen zu müs-

sen, dass wir in Deutschland und in Europa offensichtlich nicht genau hingucken und nicht die richtigen Maßstäbe haben, um diese Manipulationen aufzudecken. Warum müssen uns andere das erklären? Warum können wir da nicht selber den Finger in die Wunde legen?

Es ist nämlich seit Jahren bekannt und ein Thema, dass es sowohl national als auch auf der europäischen Ebene gravierende Mängel bei der Abgasgesetzgebung gibt und dass wir hier nicht auf dem neuesten Stand sind. Wir können das an vielfältigen Aktionen nachweisen, die wir beispielsweise in den Bundesrat eingebracht haben. Wir haben mehrere Gespräche auf der europäischen Ebene geführt, um genau an diesem Punkt etwas zu verändern. Es ist doch in der Tat ein Irrsinn der Geschichte, dass erst durch Interventionen der Behörden und Umweltverbände in Amerika dieses Thema ganz oben auf die Tagesordnung gesetzt wird und wir uns erst jetzt damit beschäftigen.

In den letzten zwei Tagen ist bekannt geworden, dass es zusätzlich zu den Manipulationen im Bereich Stickoxide auch noch Manipulationen beim CO₂-Ausstoß, also beim Kraftstoffverbrauch, geben soll. Hierdurch wurde eine neue Dimension erreicht.

Dass Hersteller bei den CO₂-Prüfstandsmessungen alle gerade noch legalen Schlupflöcher des Messverfahrens nutzen, um niedrige CO₂-Werte zu erzielen, ist seit Langem bekannt.

Dass jetzt on top auch in diesem Bereich manipuliert worden ist, konterkariert aber nicht nur die Klimaschutzziele, sondern ist auch ein Betrug am Steuerzahler und an der Steuerzahlerin. Das muss man klar und deutlich festhalten. Die Kfz-Steuer wird nämlich nach Hubraum und CO₂-Ausstoß bemessen und damit nach der Emissionsklasse. Insofern haben doch alle recht, die sagen, hier werde dem Staat, der Allgemeinheit durch Manipulationen und durch falsche Messwerte Geld entzogen. Das muss man doch thematisieren dürfen.

(Beifall von Mehrdad Mostofizadeh [GRÜNE])

Darüber hinaus hat auch der Justizminister recht, wenn er sagt, dass es doch nicht sein kann, dass es wegen Manipulationen, die hier stattgefunden haben, zu Haftungsstrafzahlungen in den USA kommt, die aufgrund des deutschen Steuerrechts hier noch abgeschrieben werden können, sodass dies wiederum dem deutschen Steuerzahler und der deutschen Steuerzahlerin zur Last gelegt wird. Erst wird die Gesundheit geschädigt, und dann nimmt man auch noch das Geld von den Menschen in Deutschland und in Nordrhein-Westfalen. Das kann nicht sein. Das muss man an dieser Stelle auch ehrlich diskutieren dürfen.

(Beifall von den GRÜNEN)

Wenn es um die Frage der Umweltwirkung und entsprechender Überprüfungen geht, dann muss man

in der Tat festhalten, dass die Umweltbehörden im Land und auf der kommunalen Seite sehr wohl an verschiedenen Stellen überprüfen und nachhalten können. Wir können Osterfeuer kontrollieren, sollen Laubbläser kontrollieren, dürfen allenthalben Luft- und Lärmmessungen durchführen und können bei entsprechenden Ordnungswidrigkeiten Bußgelder aussprechen. Wir müssen und dürfen sogar große Industrieanlagen überprüfen. Sie müssen den Standards entsprechen. Wenn sie nicht den Standards entsprechen, werden sie nicht genehmigt oder stillgelegt. Aber gerade beim Automobil, bei dieser Maschine, dürfen wir das nicht. Das ist nach deutscher Gesetzgebung nicht erlaubt.

Da ist schon ein Blick dahin vonnöten, wo es aufgedeckt worden ist. Ich habe vor zwei Wochen einen Besuch in Kalifornien machen dürfen. Dort haben die Umweltbehörden das Recht, zu prüfen und anschließend das Inverkehrbringen von Fahrzeugen, die nicht dem Standard entsprechen, zu verhindern. Das ist ein Drohmittel, das dabei hilft, höchste Standards im Bereich der Automobilabgase in den USA und in Kalifornien zu gewährleisten. Da frage ich mich, warum das industriepolitisch in den USA möglich ist, aber in Deutschland und in Europa offensichtlich nicht.

(Beifall von den GRÜNEN)

Und das ist eine industriepolitische Frage, weil natürlich auch der Standort Nordrhein-Westfalen massiv mit der Automobilindustrie zusammenhängt.

Präsidentin Carina Gödecke: Die Redezeit.

Johannes Remmel, Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Wir sind das Automobilzulieferland. Natürlich fragen sich unsere Unternehmen in Nordrhein-Westfalen: Wo geht die Entwicklung hin? Was ist die Zukunft unserer Automobilpolitik? In welche Richtungen gehen die Modelle in Zukunft?

Deshalb ist es für unseren Standort elementar, dass wir an dieser Stelle auch eine politische Richtung vorgeben. Es kann doch nicht sein, dass wir das einfach zur Kenntnis nehmen und sagen, dass es ein paar schwarze Schafe gibt, aber über die industriepolitischen Dimensionen überhaupt nicht diskutieren.

Präsidentin Carina Gödecke: Die Redezeit!

Johannes Remmel, Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: Darüber hinaus haben wir ein Problem vor Ort. Stickoxidemissionen bereiten uns große Probleme. Gerade in den Umweltzonen ist das nach wie vor ein Problem. Beim Feinstaub kommen wir herunter, bei den Stickoxiden nicht.

Nun haben wir aktuell ein Vertragsverletzungsverfahren durch die Europäische Kommission. Was sollen wir denn machen, wenn wir möglicherweise bald zu Strafzahlungen verpflichtet werden? Ich finde nicht, dass wir dann zahlen sollten. Wir haben nämlich gar keine Mittel, um das zu verändern. Was ist denn mit den grünen Plaketten? Gelten sie nun oder nicht? Sind sie noch angemessen oder nicht?

An erster Stelle muss stehen, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher geschützt werden. Sie dürfen nicht darunter leiden. Deshalb ist es erforderlich, dass die Bundesregierung, aber auch die Europäische Kommission den Verursacher hier klar in den Mittelpunkt stellen.

Hier muss Ersatz geleistet werden, und das kann so weit reichen, dass gegebenenfalls auch Ersatzfahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Wir können nicht die Gesundheit der Menschen auf Kosten des Konzerns ruinieren. Deshalb muss es klare Anforderungen an den Verursacher geben.

Darüber hinaus steht natürlich auch die Perspektive zukünftiger Antriebe und Antriebstechnologien auf der Tagesordnung. Lassen Sie uns im Zuge der aktuellen Aufklärung bitte nicht die Frage nach dem Dieselpatent und den Steuern stellen. Diese Frage hat die Kommission im Zusammenhang mit dem Vertragsverletzungsverfahren auf die Tagesordnung gesetzt. Diese Frage muss man beantworten, jedoch steht das für mich nicht ganz oben auf der Tagesordnung.

Was neben der Aufklärung und dem Sich-schadlos-Halten der Verbraucherinnen und Verbraucher oben auf der Tagesordnung steht, ist die Frage, wohin sich zukünftig unsere Antriebstechnologie entwickelt. Natürlich muss das in Richtung Effizienz gehen und ...

Präsidentin Carina Gödecke: Herr Minister, Sie laufen Gefahr, gleich in der dritten Minute Ihre Redezeit zu überziehen.

Johannes Remmel, Minister für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz: ... in einen verstärkten Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger münden.

Selbstverständlich ist es ausgesprochen wichtig, nicht den Anschluss zu verlieren, wenn es um emissionsfreie Mobilität geht. In der Tat sind uns da andere Länder auf der Erde voraus. Insofern hat der Antrag der Piraten durchaus das richtige Thema angesprochen. Es handelt sich um eine industriepolitische Frage, wohin sich Industrie und Antriebstechnologie in unserem Land entwickeln.

Was derzeit in Kalifornien im Zusammenhang mit der Markteinführung von Elektrofahrzeugen passiert, führt dazu, dass man dort in dieser Technologie führend ist und dass wir hinterherlaufen. Das

darf dauerhaft nicht so sein, und deshalb müssen wir uns genau an dieser Stelle Gedanken machen. – Herzlichen Dank.

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

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Minister. Das war eine Überziehung der Redezeit von exakt drei Minuten dreißig. – Als weitere Redner haben sich jetzt Herr Moritz von der CDU und Herr Rasche von der FDP zu Wort gemeldet. Ihnen steht diese Redezeit entsprechend zur Verfügung.

Arne Moritz (CDU): Frau Präsidentin! Meine Damen und Herren! Herr Minister, ich fand es sehr interessant, dass gerade Sie jetzt zu diesem Tagesordnungspunkt gesprochen haben. Das war ein Punkt, der eher den Verkehrsminister betroffen hätte,

(Beifall von der CDU)

vielleicht auch noch den Wirtschaftsminister, der hier im Hause ist.

Es lässt in diesem Hause und insbesondere bei dieser Landesregierung schon tief blicken, wenn der Wirtschaftsminister hier im Raume sitzt und zu diesem Thema nicht sprechen darf.

(Beifall von der CDU)

Das ist für uns und für die Bürgerinnen und Bürger im Land der klare Beleg dafür, welchen Stellenwert die Industriepolitik bei dieser Landesregierung hat. – Vielen Dank.

(Beifall von der CDU und der FDP)

Präsidentin Carina Gödecke: Vielen Dank, Herr Kollege Moritz. – Für die FDP-Fraktion spricht jetzt noch einmal Herr Kollege Rasche.

(Zuruf von Jochen Ott [SPD])

Christof Rasche (FDP): Frau Präsidentin! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Lieber Kollege Ott, der Kollege Moritz hat doch recht. Umweltminister Johannes Rimmel hat von einer Kehrtwende und von den Kernfragen der Automobilindustrie gesprochen. Das ist Industriepolitik schlechthin.

Es ist schon verwunderlich, warum dazu nicht ein Verkehrsminister oder ein Wirtschaftsminister redet, sondern der Umweltminister, der ganz andere Ziele verfolgt. Genau das haben wir heute schon in der Debatte festgestellt, als nämlich der Kollege Klocke und Frau Philipp von der SPD völlig unterschiedliche Ansätze verfolgt haben, die sich elementar widersprochen haben.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Aber der Umweltminister spitzte es ja noch zu: Er sprach von einer „allgemeinen Industriepolitik in Nordrhein-Westfalen“, die er verändern möchte. Das ist doch eine Kernfrage der Landesregierung, insbesondere vom Wirtschaftsminister oder vom Verkehrsminister – eigentlich sogar von der Ministerpräsidentin unseres Landes,

(Beifall von der FDP und der CDU)

und nicht nur vom Umweltminister, der hier alleine vorprescht wie in vielen anderen Bereichen auch.

Gleich um 16 Uhr sind Vertreter der nordrhein-westfälischen Zementindustrie zu Besuch beim Wirtschaftsminister. Vielleicht hätten sie lieber zum Umweltminister gehen sollen;

(Beifall und Heiterkeit von der FDP und der CDU)

denn sie möchten bereden, wie es mit der Zukunftsfähigkeit der nordrhein-westfälischen Zementindustrie aussieht. Da kommen große Gefahren auf uns zu, weil der Umweltminister Gesetze vorgelegt hat, die diesen Industriestandort gefährden.

Man muss sich tatsächlich fragen, wer in der Landesregierung von Nordrhein-Westfalen zuständig ist für die Zukunft des Industriestandortes dieses Landes. Anscheinend ist es der Umweltminister. Das möchten wir als Freie Demokraten wieder ändern. Wir möchten, dass so etwas von Politikern bestimmt wird, die grundsätzlich ein wirtschaftsfreundliches Denken in diesem Land vertreten, so wie es eigentlich der Wirtschaftsminister tut. Er kann das Wort ja noch ergreifen, denn die Landesregierung darf ihre Redezeit immer überziehen.

(Beifall von der FDP und der CDU)

Vizepräsident Eckhard Uhlenberg: Vielen Dank, Herr Kollege Rasche. – Für die Piratenfraktion hat sich der Kollege Bayer gemeldet.

Oliver Bayer (PIRATEN): Vielen Dank, Herr Präsident! Ich gehe davon aus, dass wir diesen Antrag in den Verkehrsausschuss, in den Wirtschaftsausschuss und in den Umweltausschuss überweisen werden. Insofern haben alle drei Ausschüsse die Möglichkeit, darüber noch einmal zu debattieren. Mir wurde gerade angetragen, dass das Ganze auch noch bei dem Ressort Gesundheit hätte angesiedelt sein müssen;

(Beifall von den PIRATEN)

denn das betrifft zu einem großen Teil auch die Gesundheit der Menschen in diesem Land.

Herr Rasche, wir stellen fest, dass Herr Rimmel seine Redezeit deutlich überzogen hat. Daran und auch anhand der öffentlichen Wahrnehmung wird klar, dass die Politik auf diesen Skandal reagieren muss. Sie hat die Pflicht, das Ganze politisch aus-

zunutzen. Das muss nicht parteipolitisch erfolgen; wir könnten uns ja auch einig sein.

Klar ist jedoch, dass sie diesen Weckruf nutzen muss. Diese Gelegenheit verstreichen zu lassen, wäre fahrlässig. Dann hätten Sie recht, und es würde weiterhin versucht, den Dieselmotor mit Milliarden Euro weiter auszureizen. Das führt aber zu nichts, weil der Dieselmotor zu Ende entwickelt ist und irgendwoher etwas Neues kommt, was möglicherweise noch viel günstiger zu produzieren ist. Dann haben die Zuliefererbetriebe in Nordrhein-Westfalen das Nachsehen.

Ich werde gleich nicht zur Zementindustrie gehen, sondern zum Parlamentarischen Abend des DLR. Da erkennt man die politische Ausrichtung.

(Beifall von den PIRATEN)

Vizepräsident Eckhard Uhlenberg: Vielen Dank, Herr Kollege Bayer. – Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen spricht Herr Kollege Priggen.

Reiner Priggen (GRÜNE): Herr Präsident! Liebe Kolleginnen, liebe Kollegen! Das war jetzt wirklich ein Paradebeispiel. Ich will es dem Kollegen Rasche nicht übel nehmen, dass er versucht, sich als potenzieller Koalitionspartner anzubieten, indem er immer wieder diese Nummer von der Zwietracht zwischen den Ministern fährt – alles geschenkt.

Ein solches Paradebeispiel für das Ignorieren von Problemen und Aufgabenstellungen, wie es der Kollege Moritz gerade geboten hat, habe ich jedoch nicht erwartet.

(Zurufe von der CDU)

Ich sage das als jemand, der seit 30 Jahren einen VW Passat Diesel fährt und der vor drei Jahren stolz auf den letzten neuen Passat war – ein Passat BlueMotion, 1.500 km Reichweite, wenn man vernünftig fährt. Ich habe gedacht, dass ich mir ein technisch hervorragendes neues Fahrzeug kaufe. Ich war bislang immer dankbar für die Zuverlässigkeit, mit der diese Autos gefahren sind.

Ich fühle mich jetzt ein Stück weit betrogen von einem Konzern, der offensichtlich wusste, was er da machte, der aber, wenn er zu solchen Methoden greift, nicht daran denkt – darauf sind Sie nicht eingegangen –, welche Auswirkungen das für unsere Automobilindustrie hat, die – das ist völlig richtig – ein Kernelement der Beschäftigung und des industriellen Wohlstands darstellt.

Aus den USA und auch aus anderen Ländern kennen wir Elektrofahrzeuge wie den Tesla mit einer Reichweite von 400 oder 500 km. Wenn Sie bei uns einen neuen Wagen kaufen wollen und sich nach Elektrofahrzeugen erkundigen, dann fragen Sie: Was ist mit unseren Premiumfirmen? Was ist mit VW? Dann sehe ich bei VW ein Elektrofahrzeug,

und das hat eine Reichweite von maximal 130 km, im Winter oder Sommer hat er 60 km netto Reichweite. Das ist doch ein völlig unzureichendes Angebot. Insofern hat der Kollege Klocke völlig recht.

Fukushima war für die Japaner eine Katastrophe. Wir hoffen nicht, dass diese Vorfälle zu einer Katastrophe für unsere Autoindustrie werden.

Das Warnsignal, dass man nicht auf eine Technologie setzen sollte, die möglicherweise nicht in den Griff zu bekommen ist, muss man jedoch zur Kenntnis nehmen. Sie haben in der Großen Koalition unter Merkel immer wieder gesagt: 1 Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen in fünf Jahren. Damit waren nicht Elektrofahräder gemeint, sondern damit waren Autos gemeint.

(Beifall von den GRÜNEN)

Kollege Klocke hat recht, wenn er die Zahl 10.000 nennt. Wo sind diese Autos denn in der deutschen Produktion zu finden? Wir brauchen sie unbedingt als Alternative. Wir wissen genau, dass unsere Verbrennungsmotoren, die technisch eigentlich sehr gut sind – so ist zumindest ihr Ruf –, noch eine Zeit lang laufen werden. Hier etwas Neues aufzubauen, das ist genau die Aufgabe.

Wenn man die Augen so verschließt, wie Sie das eben gemacht haben, Herr Moritz, wenn man die Prozesse so verdrängt, dann werden alle anderen uns zuvorkommen. Wir als Grüne waren immer dafür, eine Ankaufsprämie als Anreiz zu setzen – so wie das damals Ihr Bundeskanzler Kohl im Zuge der Entwicklung der Windindustrie gemacht hat –, damit die ersten 100.000 Elektrofahrzeuge tatsächlich auf die Straße kommen, nach dem Motto: Ankaufprämie statt Abwrackprämie. Wenn wir eine solche Prämie jetzt aussetzen würden, würden wir die französische Autoindustrie anschieben; denn die sind in Europa weiter als wir. Das ist doch der Kern der Katastrophe.

Wie sieht denn das Angebot unserer Firmen aus? – Wenn ich richtig informiert bin, hält lediglich BMW ein halbwegs vernünftiges Angebot vor. Alle anderen deutschen Premiummarken bieten im Elektrobeereich nichts, was Sie als normale Autonutzer tatsächlich kaufen oder nutzen würden. Das ist doch das Bedauerliche.

Wenn man dann die Augen derart verschließt und alles verdrängt, wenn man mit Unterstellungen operiert, dann schadet man im Kern diesem Industriestandort. Man schadet ihm, weil man nicht dabei mitwirkt, dass die Entwicklung nach vorne geht. Das ist im Kern Ihr Fehler. Da gibt es keine Differenz zwischen den beiden Regierungsfractionen. Das ist alles Quatsch, das ist alles Popanz. Sie drücken sich am Kern des Problems vorbei, und ich weiß nicht, warum. Aber das könnte sich bitter rächen. – Danke.

(Beifall von den GRÜNEN)

Vizepräsident Eckhard Uhlenberg: Vielen Dank, Herr Kollege. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen mehr vor. Wir sind damit am Schluss der Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung. Der Ältestenrat empfiehlt die **Überweisung des Antrages Drucksache 16/10059 an den Ausschuss für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr** – federführend –, an den **Ausschuss für Klimaschutz, Umwelt, Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz** sowie an den **Ausschuss für Wirtschaft, Energie, Industrie, Mittelstand und Handwerk**. Die abschließende Abstimmung soll im federführenden Ausschuss in öffentlicher Sitzung erfolgen. Wer dem seine Zustimmung geben kann, den bitte ich um das Handzeichen. – Wer kann dem nicht seine Zustimmung geben? – Wer enthält sich? – Damit ist die Überweisungsempfehlung einstimmig angenommen.

Ich rufe auf:

8 Digitalen und stationären Einzelhandel zusammendenken – Innerstädtische Quartiere und ländliche Räume brauchen Vielfalt und Versorgungssicherheit

Antrag
der Fraktion der SPD und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 16/10072

Ich eröffne die Aussprache und erteile für die SPD-Fraktion der Frau Kollegin Müller-Witt das Wort.

Elisabeth Müller-Witt (SPD): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der boomende Onlinehandel saugt die Kaufkraft aus den Innenstädten, vor allem aus den kleinen – so Bundeswirtschaftsminister Gabriel im Rahmen der Dialogplattform Einzelhandel.

Ja, der Trend hält unvermindert an und verstärkt damit einen anderen Trend, nämlich den kontinuierlichen Rückgang des inhabergeführten Einzelhandels zugunsten der sogenannten Ketten, die oft schon als Multi-Channel-Anbieter aufgestellt sind. Im ländlichen Raum ist der Verlust an örtlicher Nahversorgung noch zusätzlich dem sich dort stärker auswirkenden demografischen Wandel geschuldet. Dabei ist es gerade die Vielfalt des Einzelhandels, die die Innenstädte und Unterzentren neben anderen Einflüssen lebendig und attraktiv macht oder auch im ländlichen Raum für die örtliche Nahversorgung sorgt.

Innenstädte, Mittel- und Unterzentren haben über die Versorgung mit Produkten des Einzelhandels als Quartierszentren und Ortszentren weit mehr zu bieten. Sie sind Ort für soziale Kontakte und für ehrenamtliches Engagement. Der zunehmende Leer-

stand in diesen Gebieten aufgrund des Umsatzrückganges im stationären Einzelhandel hat weit mehr Folgen als leere Ladenlokale.

SPD und Bündnis 90/Die Grünen legen deshalb heute einen Antrag vor, der zum Ziel hat, Impulse zu setzen, beide Welten des Handels – digital und stationär – miteinander zu verbinden. Gleichzeitig soll auch die Stärkung des Quartiersgedankens der Innenstädte und der ländlichen Unterzentren durch die Erschließung neuer Chancen für den stationären Einzelhandel bewirkt werden.

Der vorliegende Antrag möchte die Verbindung von stationärem und Onlinehandel, also den Multi-Channel-Vertrieb, für den Einzelhandel im Rahmen eines Projektaufrufs in allen fünf Regierungsbezirken unseres Landes systematisch untersuchen. Der Projektaufruf soll sowohl Städte unterschiedlicher Größe als auch den ländlichen Raum erfassen. Diese ganz bewusst angelegte Erfassung unterschiedlicher Voraussetzungen wird damit auch der Vielfalt unseres Landes gerecht.

Initiativen wie beispielsweise in Wuppertal oder Mönchengladbach sind zwar erste Versuche, den Multi-Channel-Handel in zwei Städten des Landes aufzubauen, lassen aber nicht ohne Weiteres Rückschlüsse auf Kommunen anderer Größe in anderem Umfeld zu, im ländlichen Raum zum Beispiel.

Es ist jetzt schon festzustellen, dass gerade der inhabergeführte Einzelhandel, aber auch häufig die ehrenamtlich geführte Werbegemeinschaft, zunächst eine Begleitung auf dem Weg zum Onlinevertrieb benötigt – sei es, weil das nötige Know-how fehlt, oder sei es, weil die individuelle Schaffung einer Onlineplattform nicht wirtschaftlich darstellbar ist. Dies zeigen auch die teils individuell gestalteten Versuche des Handels, online ein zweites Standbein aufzubauen.

Insbesondere durch eine gemeinsame professionelle Plattform können Synergieeffekte erzielt werden, die auf jeden Fall mit in die Betrachtung einbezogen werden müssen.

Schließlich soll der Projektaufruf auch wissenschaftlich begleitet werden. Im Rahmen einer Evaluierung des Projektes werden die Ergebnisse der zukünftigen Aufstellung des Einzelhandels in unserem Land zur Verfügung stehen.

Da ein solcher Projektaufruf nur dann sinnvoll ist, wenn alle mit den skizzierten Fragestellungen befassten Ministerien und Verbände eingebunden sind, sollen neben dem federführenden Wirtschaftsministerium auch das Ressort Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes, das Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur und Verbraucherschutz, die kommunalen Spitzenverbände, die Industrie- und Handelskammern sowie der Einzelhandelsverband gemeinsam den Projektaufruf vorbereiten und starten.