

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Europa und Internationales

**zu der Mitteilung des Ministeriums für Verkehr
vom 25. April 2018
– Drucksache 16/3950**

**Unterrichtung des Landtags in EU-Angelegenheiten;
hier: Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personen-
kraftwagen und für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rah-
men des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung
der CO₂-Emissionen**

Beschlussempfehlung

Der Landtag wolle beschließen,

von der Mitteilung des Ministeriums für Verkehr vom 25. April 2018 – Drucksache 16/3950 – Kenntnis zu nehmen.

06. 06. 2018

Der Berichterstatter:

Der Vorsitzende:

Wolfgang Drexler

Willi Stächele

Bericht

Der Ausschuss für Europa und Internationales beriet öffentlich die Mitteilung Drucksache 16/3950 in seiner 18. Sitzung am 6. Juni 2018.

Vorsitzender Willi Stächele machte darauf aufmerksam, im Bundesrat sei der Beschluss zu dieser Mitteilung bereits gefasst worden.

Abg. Wolfgang Drexler SPD brachte vor, da der Bundesrat die Mitteilung bereits behandelt habe, sehe er von inhaltlichen Ausführungen ab und gehe lediglich noch auf das Verfahren ein.

Der Landtag von Baden-Württemberg habe sich hier als einer von wenigen Landtagen ein Mitspracherecht erkämpft. Dieses sollte auch genutzt werden.

Im vorliegenden Fall stelle sich die Frage, wie es sein könne, dass die Landesregierung bzw. das Verkehrsministerium bei einem für Baden-Württemberg und die

Ausgegeben: 13.06.2018

1

baden-württembergische Automobilindustrie so wichtigen Thema wie der Festsetzung von Emissionsnormen nicht selbst aktiv geworden sei und von sich aus den Landtag unterrichtet habe. Die Unterrichtung sei von einer Fraktion angefordert worden und sei überdies auch noch abgelehnt worden. Deswegen gebe es nun die Situation, dass der Bundesrat seinen Beschluss bereits gefasst habe. Das gehe nicht.

Alle Ausschüsse des Landtags sollten daher formal zum Ausdruck bringen, dass sich die Landesregierung so etwas nicht erlauben könne. Ansonsten sei das Mitspracherecht in Angelegenheiten der Europäischen Union obsolet. Es sei inakzeptabel, dass die Landesregierung dem Wunsch einer Fraktion nach Unterrichtung nicht entsprochen habe. Die Mitteilung des Verkehrsministeriums sei erst zur Verkehrsausschusssitzung am 25. April 2018 beim Landtag eingegangen. Es müsse klar sein, dass die Abgeordneten in dieser Art und Weise nicht mit sich umgehen ließen.

Abg. Josef Frey GRÜNE regte an, das Verfahren im Rahmen des auf die nächste Sitzung verschobenen Tagesordnungspunkts – Unterrichtungen der Landesregierung an den Landtag nach dem Gesetz über die Beteiligung des Landes in Angelegenheiten der Europäischen Union (EULG) – genauer zu betrachten. Seines Erachtens sei das ein klassischer Fall, bei dem überprüft werden müsse, wo es geklemmt habe. Der anwesende Vertreter des Verkehrsministeriums sollte die Hintergründe erläutern. Auch bei anderen Ministerien werde bisweilen zu spät informiert.

Er fuhr fort, inhaltlich gehe es um ein wichtiges Thema. Dabei sei zu differenzieren zwischen der Festsetzung von Emissionsnormen der Europäischen Kommission und dem strafbaren Vorgehen der Automobilindustrie. Bei Letzterem sei mit falschen Zahlen bzw. mit Technik Unrecht begangen worden. Hier gehe es um die EU-CO₂-Flottengrenzwerte. Die Vorschläge der Kommission zielten darauf ab, die CO₂-Emissionen zu verringern. Nach Berechnungen des Öko-Instituts fielen die jetzt angesetzten Werte im Jahr 2030 zweieinhalbmal so hoch aus. Damit würden die Reduktionsziele nicht erreicht.

Die Vorschläge der EU-Kommission griffen also zu kurz. Wenn der Verordnungsvorschlag noch vor der Befassung im Bundesrat hier im Ausschuss behandelt worden wäre, hätte die Fraktion GRÜNE rechtzeitig interveniert, um zu verhindern, dass er im Bundesrat quasi durchgewunken werde.

Es gebe eine Verpflichtung gegenüber dem Klimaschutzabkommen von Paris, aber auch gegenüber den Klimaschutzzielen im Land. Bis Mitte des Jahrtausends gelte es, im Bereich der Mobilität weitgehend ohne fossile Verbrennung auszukommen. Aufgrund des Klimawandels würden beispielsweise bis 2030 in Bangladesch ganze Landstriche von der Landkarte verschwinden, in denen viele Millionen Menschen lebten. Auch hier sei Baden-Württemberg in der Verantwortung und müsse die CO₂-Emissionen verringern. Je mehr CO₂ jetzt in die Atmosphäre abgegeben werde, desto mehr müsse in den kommenden Jahren unternommen werden.

Seines Erachtens brauche es daher ambitioniertere Grenzwerte als die, die jetzt von der Kommission vorgeschlagen worden seien. Nun müsse auf anderen Wegen versucht werden, die ambitionierten Ziele des Landes durchzusetzen. Der Vorschlag der Kommission zur Festsetzung von Emissionsnormen reiche nicht, um die gesetzten Ziele zu erreichen.

Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP schloss sich den Ausführungen seiner Vordner hinsichtlich der Beteiligung des Landtags in Angelegenheiten der Europäischen Union an und bekräftigte, es sei nicht in Ordnung, wie hier mit Anforderungen des Landtags und der Fraktionen umgegangen werde.

Aus diesem Grund habe er auch in der letzten Sitzung des Europaausschusses um eine Auflistung der Landtagsunterrichtungen in EU-Angelegenheiten seit Beginn der Legislaturperiode gebeten. Er regte an, den vorliegenden Fall in der nächsten Europaausschusssitzung zu behandeln. Dann sei auch der Europaminister anwesend, und dann werde das Beteiligungsverfahren anhand einer Aufstellung des Ministeriums kritisch in den Blick genommen.

Er fuhr fort, er halte es durchaus für legitim, schärfere Grenzwerte zur Erreichung der gesteckten Ziele zu fordern. Als Vertreter der Opposition hätte er aber gern

gewusst, wo die Landesregierung eigentlich stehe. Im Bundesrat habe das Land Baden-Württemberg im Verkehrsausschuss und im Wirtschaftsausschuss unterschiedlich abgestimmt. Daher interessiere ihn, was denn jetzt die Positionierung der Landesregierung sei. Er hätte gern Auskunft darüber, ob nun schärfere CO₂-Grenzwerte gewünscht seien oder nicht. Dann könne sich auch die Opposition positionieren.

Abg. Paul Nemeth CDU äußerte, letztlich gehe es hier um den Klimaschutz. Den Emissionen des Mobilitätssektors komme mit einem Anteil von rund 22 % an den Gesamtemissionen eine große Bedeutung zu. Entscheidend sei, dass sich hier die Werte in den letzten Jahren eher nach oben statt nach unten bewegt hätten.

Insofern sei es richtig, dass die EU hier Verschärfungen vornehme. Jedoch sei für ihn nach wie vor unverständlich – es gebe einen gewissen Faktor, aber der sei sehr schwach eingerechnet –, dass beispielsweise ein Fiat Punto und ein Peugeot 108 die gleichen Ergebnisse bringen müssten wie eine Limousine von Audi oder von Mercedes.

Das Thema sei – insofern verstehe er auch die Kritik der Opposition – essenziell für die Arbeitsplatzsituation in Baden-Württemberg. Daher müssten alle Interessen in den Blick genommen werden. Seines Erachtens sei der Beschluss, der jetzt im Bundesrat verabschiedet worden sei, tragbar. Die Automobilbranche trage ihn mit. Ein Basiswert von 95 g CO₂ pro Kilometer sei ambitioniert. Bei Nichteinhaltung seien Strafzahlungen in Höhe von 95 € pro Gramm CO₂ und neu zugelassenem Fahrzeug vorgesehen.

Seines Erachtens dürfe in der politischen Diskussion, die im Landtag geführt werde, nicht außer Acht gelassen werden, dass der Dieselmotor zumindest in der Zeit bis 2030 – nach seinem Dafürhalten auch darüber hinaus – benötigt werde, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Im Markt – daran seien die Politiker, aber auch die Automobilhersteller nicht unschuldig – gebe es eine große Verunsicherung. Der Markt für Dieselfahrzeuge sei eingebrochen. Das wirke sich schon heute negativ auf die CO₂-Bilanz aus.

Es müsse daher wieder Klarheit und Transparenz herrschen. Die Fraktion der CDU und die Fraktion GRÜNE befürworteten die Einführung der blauen Plakette ab 2021 bzw. 2022, um diese Sicherheit zurückzugeben. Das halte er für den richtigen Weg, um den Vertrauensverlust, der im Markt aus vielerlei Gründen stattgefunden habe, zu überwinden. Es gehe nicht nur um NO_x und um Feinstaub, sondern auch darum, die CO₂-Emissionen zu reduzieren. Das sei auch als Ziel im Klimaschutzgesetz verabschiedet worden. Hier müssten die Prioritäten stärker gesetzt werden.

Abg. Dr. Bernd Grimmer AfD schloss sich den kritischen Äußerungen seiner Vordröner an und ergänzte, das Thema sei deshalb brisant, weil es hier nicht in erster Linie um Klimaschutz, sondern zunächst einmal um den Umgang mit gesetzlichen Vorgaben, mit Grenzwerten gehe.

Es sei ein Novum, dass sich die EU hier durch ein direktes Abschöpfen dieser Strafzahlungen eine Einnahmequelle eröffnen könne. Das sei gewissermaßen ein Selbstbedienungsladen. Nach Ansicht der AfD-Fraktion liege hierin die eigentliche Brisanz.

Die bereits angesprochene ökologische Komponente sei seines Erachtens weitgehend vorgeschoben. Im Grunde gehe es um einen Transformationsprozess in Richtung Elektromobilität, der Null-Emission unterstellt werde. Es werde davon ausgegangen, dass durch einen höheren Anteil an Elektrofahrzeugen die Flottengrenzwerte besser eingehalten werden könnten. Die Realität sehe aber ganz anders aus.

Er habe durchgerechnet, wie hoch der CO₂-Ausstoß nach den in der Literatur gängigen Definitionen im Strommix sei. Auf den Verkehrssektor umgerechnet ergebe das 70 g CO₂ pro Kilometer. So wenig sei das nicht. Überdies sei das sogar noch fiktiv wenig. Denn hier werde nicht zwischen Grenzkosten und Durchschnittskosten differenziert. Die Grenzkosten sähen anders aus, weil die zuletzt produzierte Einheit immer die teuerste bzw. schädlichste sei. Denn die auf ökologischer Basis

hergestellte Strommenge könne nicht beliebig gesteigert werden. Der Wert müsste also noch erheblich höher angesetzt werden.

Überdies sei völlig vernachlässigt, dass die Elektromobilität insbesondere im Bereich der Batterien und der dafür erforderlichen Rohstoffe mit hohen Umweltbelastungen einhergehe.

Nach seinem Dafürhalten sei es nicht ehrlich, hier in dem Maße ökologische Argumente anzuführen und dafür diese Transformation in Kauf zu nehmen, die Baden-Württemberg ganz massiv beeinträchtigen werde. Das führe ihn wieder zum Anfang zurück: Die Landesregierung habe eigentlich die Verpflichtung, der Beeinträchtigung entgegenzuwirken und sich entsprechend zur Wehr zu setzen.

Abg. Wolfgang Drexler SPD wollte vom Ministerium wissen, ob die Mitteilung auf Ersuchen der FDP/DVP-Fraktion dem Landtag deshalb nicht vorgelegt worden sei, um den hier offensichtlichen Streit zwischen den Regierungsparteien zu negieren. Es habe erst kurz vor der Beratung im Bundesrat eine politische Äußerung gegeben. Es könnte der Eindruck entstehen, dass bei dieser Vorgehensweise auf elegante Art erreicht worden sei, dass der Landtag keine EntschlieÙung fassen müsse.

Er fuhr fort, die FDP/DVP-Fraktion habe im Verkehrsausschuss den Wunsch geäußert, dass das Ministerium Bericht erstatte. Doch die Regierung habe erst einen Tag vor der Verkehrsausschusssitzung die Mitteilung verschickt. Der Europaausschuss sei nicht eingebunden gewesen. Im Verkehrsausschuss sei diesbezüglich darum gebeten worden, dass sich das Versäumnis nicht wiederhole und dass das nicht zur Gewohnheit werde, weil ansonsten alle Bitten gegenüber dem Ministerium noch einmal bekräftigt und überprüft werden müssten.

Der Verkehrsausschuss sei also auch vor den Kopf gestoßen worden. Bei einem derart wichtigen Thema wäre es wichtig gewesen, dass das Parlament eine Stellungnahme abgebe. Die wäre dann vielleicht auch im Bundesrat zur Kenntnis genommen worden. Das sei unterlaufen worden.

Vorsitzender Willi Stächele hielt fest, Mitteilungen müssten dem Landtag rechtzeitig zugehen. Im vorliegenden Fall habe sich der zuständige Fachausschuss zwar mit dem EU-Vorschlag beschäftigt, jedoch erst unmittelbar vor der Bundesratssitzung. Der genaue Verfahrensablauf werde in der nächsten Sitzung im Rahmen des Tagesordnungspunkts „Unterrichtungen der Landesregierung an den Landtag nach dem Gesetz über die Beteiligung des Landtags in Angelegenheiten der Europäischen Union (EULG)“ nochmals in den Blick genommen.

Abg. Josef Frey GRÜNE wies darauf hin, der Auszug aus dem Protokoll der Verkehrsausschusssitzung, in der der Verkehrsminister den Ablauf in diesem Fall darstelle, sei den Mitgliedern des Europaausschusses zugegangen. Möglicherweise könne der anwesende Vertreter des Verkehrsministeriums noch näher auf Eingangs- oder Sitzungstermine und die Bearbeitungszeit eingehen.

Im Übrigen sei das Verhalten der Landesregierung im Bundesrat völlig normal und unspektakulär. Wenn in einer Landesregierung bis zum Zeitpunkt einer Abstimmung im Bundesrat nicht in allen Punkten Einigkeit hergestellt werden können, sei die übliche Verhaltensweise eine Enthaltung. Das werde auch in den Ländern, in denen die FDP mit an der Regierung sei, so gehandhabt. Seines Erachtens wirke es auch nicht sonderlich seriös, dass sich die FDP/DVP nun so sehr um die Grenzwerte in Baden-Württemberg und Europa Sorge. Das hätte sie schon früher machen können.

Aus dem Protokollauszug gehe hervor, in welchen Punkten Einigkeit erzielt worden sei – das seien viele. In einigen Details sei das nicht möglich gewesen. Dann enthalte sich eine Landesregierung eben.

Insofern sollte sich der Ausschuss nun auf das Thema „Einhaltung von Fristen“ konzentrieren, damit der Europaausschuss arbeitsfähig bleibe. Es sollten keine Nebenkriegsschauplätze aufgemacht werden.

Abg. Joachim Köbler CDU regte an, den Verfahrensablauf zu klären und auf rechtzeitige Unterrichtungen zu drängen.

Er merkte an, die inhaltliche Seite sei von Herrn Abg. Frey bereits erklärt worden. Es gebe Gründe dafür, warum hier keine völlige Einigkeit bestehe. Diese müsse es in einer Koalition auch nicht immer geben.

Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP stellte klar, er habe sich keineswegs positioniert, ob er mehr oder weniger Grenzwerte oder mehr oder weniger Umweltschutz haben wolle. Er habe lediglich eine Haltung der gesamten Landesregierung angemahnt. Diese Haltung könne auch eine Enthaltung sein. Im Bundesrat sei aber in verschiedenen Ausschüssen unterschiedlich abgestimmt worden. Baden-Württemberg hätte sich in den Ausschüssen enthalten können. Das wäre für ihn in Ordnung gewesen. Ihm sei es darum gegangen, dass in den Ausschüssen unterschiedliche Signale gesetzt worden seien. Im Rahmen der Komplementärkoalition könne dann jede Regierungsfraktion für sich verbuchen, sie habe im Bundesrat so und so abgestimmt. Das sei es, was er kritisch sehe.

Als Vertreter einer Oppositionspartei tue er sich schwer, zu akzeptieren, dass die Landesregierung aus Koalitionsräsongründen keine Position vertrete. Der Verkehrsminister führe an, er habe für höhere Grenzwerte gestimmt, und die Wirtschaftsministerin führe an, sie habe das Gegenteil gemacht. Deshalb sei in der Presse auch zu lesen gewesen, dass sich die Wirtschaftsministerin für eine Verschärfung der CO₂-Grenzwerte ausgesprochen hätte, worüber die CDU-Fraktion wiederum sehr unglücklich gewesen sei.

Für die Opposition wäre es schon wichtig, zu wissen, wo die Landesregierung eigentlich stehe.

Vorsitzender Willi Stächele hielt fest, der Minister werde gebeten, die Abläufe nochmals genauer in den Blick zu nehmen.

Des Weiteren wies er darauf hin, die Opposition habe immer auch die Möglichkeit, ein für sie so wichtiges Thema im Rahmen einer Plenardebatte – etwa als Aktuelle Debatte – behandeln zu lassen.

Abg. Dr. Erik Schweickert FDP/DVP warf ein, angesichts der Vielzahl an Themen, bei denen ebenfalls eine Behandlung im Plenum gewünscht werde, sei es recht unwahrscheinlich, dass dies zeitnah gelinge.

Abg. Wolfgang Drexler SPD erinnerte, im Verkehrsausschuss sei zugesagt gewesen, dass der FDP/DVP eine Antwort auf ihre Frage von der Landesregierung gestellt würde. Das sei aber nicht erfolgt.

Ein Vertreter des Verkehrsministeriums erläuterte, seiner Erinnerung nach sei die Stellungnahme im Januar oder Anfang Februar, also sehr spät, angefordert worden. Aus verschiedenen organisatorischen und krankheitsbedingten Gründen sei es im Verkehrsministerium zu einer Terminnot gekommen.

Abg. Wolfgang Drexler SPD warf ein, die Unterrichtung sei erst Ende April erfolgt.

Der Vertreter des Verkehrsministeriums fuhr fort, was den Ablauf betreffe, so erhalte das Verkehrsministerium die Tagesordnung der Verkehrsausschüsse mit den Frühwarndokumenten und gebe diese zur Prüfung in die entsprechende Abteilung. Teil dieser Prüfung sei auch die Frage, ob eine Unterrichtung des Landtags zu erfolgen habe. In der Regel lägen dem Verkehrsministerium zu diesem Zeitpunkt schon die Berichtsbitten der Fraktionen vor – so auch in diesem Fall. Diese kämen binnen weniger Tage nach Eingang der Frühwarndokumente, sodass dann nicht mehr vom Verkehrsministerium aus habe geprüft werden müssen, da die Bitte schon vorgelegen habe. Der Bitte sei das Ministerium – wenn auch bedauerlicherweise sehr spät – nachgekommen.

Hinzu komme, dass der EU-Vorschlag auf Ressortebene sehr lange und sehr intensiv diskutiert worden sei. Es sei lange versucht worden, einen gemeinsamen

Antrag zu stellen. Das sei nicht gelungen. Dann sei die Verständigung getroffen worden, die auch in der Unterrichtung dargelegt sei. Das Abstimmungsverhalten im Bundesrat sei bekannt.

Es sei völlig normal, dass die Ressorts mit ihrer Ressorthoheit in den einzelnen Fachausschüssen des Bundesrats ihre Meinung verträten und sich die Landesregierung dann in dem seit jeher praktizierten Verfahren koordiniere und eine gemeinsame Position finde. Das sei auch in diesem Fall geschehen.

Hinzu komme, dass die Beratung im Bundesrat zu dieser Drucksache mehrfach vertagt worden sei. Das habe das Ganze auch etwas verzögert.

Abg. Karl Zimmermann CDU fragte, ob in zwei Worten gesagt werden könne, woran es eigentlich gelegen habe.

Der Vertreter des Verkehrsministeriums antwortete, es sei auf ein Versehen des Ressorts und auf Krankheit zurückzuführen.

Vorsitzender Willi Stächele bat um eine schriftliche chronologische Aufarbeitung des Ablaufs bis zur nächsten Europaausschusssitzung.

Überdies wies er darauf hin – er sei auch schon einmal Bundesratsminister gewesen –, im Bundesrat gebe es zwei Methoden. Die erste sei, dass jeder in seinem Ressort vorgehe, wie er könne. Das halte er aber nicht für die erfolgreiche Methode. Die richtige Methode sei die, sich vorher abzustimmen und dann in den Ausschüssen regierungseinheitlich zu agieren. Dann habe das Land eine stärkere Position.

Abg. Wolfgang Drexler SPD bekräftigte, die chronologische Aufstellung sollte mit der Mitteilung des Ministeriums der Justiz und für Europa vom 19. Dezember 2017, Drucksache 16/3194, beginnen. Da sei das Arbeitsprogramm der Europäischen Kommission für 2018 vorgestellt worden. Da beginne das Ganze. In der Sitzung des Verkehrsausschusses vom 24. Januar 2018 habe der Abgeordnete der FDP/DVP-Fraktion dann gefragt, bis wann die in Erarbeitung befindliche Positionierung der Landesregierung zu den CO₂-Grenzwerten vorliegen werde. Daraufhin habe der Ausschussvorsitzende festgehalten, dass dem Abgeordneten der FDP/DVP die Antwort auf seine Frage von der Landesregierung zugestellt werde – Drucksache 16/3581. Das sei monatelang nicht erfolgt.

Schließlich habe die FDP/DVP-Fraktion das Thema auf die Tagesordnung der Sitzung des Verkehrsausschusses am 25. April 2018 setzen lassen. Prompt sei einen Tag vor der Sitzung die Berichterstattung gekommen. Am 27. April sei die Drucksache bereits im Bundesrat behandelt worden. Da sei nichts mehr möglich gewesen.

Vorsitzender Willi Stächele hielt fest, die Übersicht werde erstellt, und dann werde auch ein Gespräch mit dem Minister der Justiz und für Europa über die generelle Abwicklung geführt.

Einvernehmlich empfahl der Ausschuss dem Plenum, von der Mitteilung Drucksache 16/3950 Kenntnis zu nehmen.

13. 06. 2018

Wolfgang Drexler