

Dr. Hans-Peter Uhl

- (A) mehr leisten. Ein Polizeibeamter, der einen Kriminalfall in München bearbeitet, darf die Papiere nicht ausdrucken und nach Hamburg faxen müssen, damit die dortige Polizei den Fall übernimmt. Das alles muss koordiniert werden. Das heißt, wir wollen das volle Potenzial der Informationstechnik durch Vernetzung und Kooperation ausschöpfen.

Art. 91 c des Grundgesetzes ist die Grundlage für das, was wir heute beschließen. Es geht um zwei Aufgaben: Erstens. Dem Bund wird die Aufgabe zugewiesen, die informationstechnischen Netze des Bundes und der Länder miteinander zu verbinden.

Zweitens. Die verbindliche Abstimmung und gemeinsame Steuerung der Informationstechnik in der Verwaltung wird verfassungsrechtlich ausdrücklich festgeschrieben. Damit überwinden wir auf dem Gebiet der Informationstechnologie unsere föderalen Strukturen, die ohne eine solche Überwindung auf Abschottung ausgerichtet wären.

Der IT-Planungsrat ist die Lösung des Problems. Der zur Abstimmung stehende Vertrag setzt die Möglichkeiten des Grundgesetzes um und schafft die Grundlage für die Errichtung eines IT-Planungsrats, in dem diejenigen sitzen – es ist bereits gesagt worden –, um die es geht, also auch der Bundesdatenschutzbeauftragte. Meine lieben Kollegen von den Grünen, Herr von Notz, wenn im Einzelfall ein Landesdatenschutzbeauftragter benötigt wird, dann wird auch er im IT-Planungsrat seinen Platz finden. Da habe ich überhaupt keine Sorgen. Dort müssen natürlich die kommunalen Spitzenverbände vertreten sein; schließlich sollen die informationstechnischen Netze der Kommunen an dieses Netz angeschlossen werden.

Die Probleme bei der Vernetzung sind kein deutsches Phänomen; in jedem Land gibt es diese Probleme. Es muss gesagt werden: Deutschland ist das erste Land, das seine Verwaltung mit dieser modernen Technologie der Vernetzung, der Vereinheitlichung und der gemeinsamen Steuerung in dieser Weise regelt. Es ist gut, dass wir hier an der Spitze des Fortschritts marschieren. Eine Grundgesetzänderung, ein Staatsvertrag, ein hochrangiges Abstimmungs- und Steuerungsgremium, eben der IT-Planungsrat, und die heutige Verabschiedung im Parlament – deutlicher kann man nicht zum Ausdruck bringen, für wie wichtig man diese Aufgabe hält.

Das zur Abstimmung stehende Gesetz und damit der IT-Planungsrat sind ein großer Schritt zur Modernisierung unserer Verwaltung. Ich wünsche daher einen IT-Planungsrat, der sich seiner Verantwortung bewusst ist und mit strategischer Gestaltungskraft dafür sorgt, dass die Informationstechnik der deutschen Verwaltung einen internationalen Maßstab für Effektivität und Effizienz darstellt. Die breite Zustimmung dieses Hauses – dass es sie gibt, den Eindruck habe ich heute – gibt dem zukünftigen IT-Planungsrat für diese Aufgabe ein klares Mandat. Daher bitte ich Sie, meine lieben Kolleginnen und Kollegen, heute um Zustimmung zu dieser richtungsweisenden Entscheidung für die deutsche Verwaltung.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

(C)

Präsident Dr. Norbert Lammert:

Ich schließe die Aussprache.

Wir kommen zur Abstimmung über den von der Bundesregierung eingebrachten Entwurf eines Gesetzes zum Vertrag über die Errichtung des IT-Planungsrats und über die Grundlagen der Zusammenarbeit beim Einsatz der Informationstechnologie in den Verwaltungen von Bund und Ländern – Vertrag zur Ausführung von Artikel 91c GG. Der Innenausschuss empfiehlt in seiner Beschlussempfehlung auf der Drucksache 17/571, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf der Drucksache 17/427 anzunehmen. Ich bitte diejenigen, die dem Gesetzentwurf zustimmen wollen, um das Handzeichen. – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist der Gesetzentwurf in zweiter Beratung mit Mehrheit angenommen.

Wir kommen zur

dritten Beratung

und Schlussabstimmung. Ich bitte diejenigen, die dem Gesetzentwurf zustimmen wollen, sich zu erheben. – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Der Gesetzentwurf hat in dritter Beratung ganz offenkundig die erforderliche Mehrheit auskömmlich erhalten und ist damit angenommen.

Wir stimmen nun über den Entschließungsantrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf der Drucksache 17/793 ab. Wer stimmt für den Entschließungsantrag? – Wer stimmt dagegen? – Wer enthält sich? – Damit ist der Entschließungsantrag abgelehnt.

(D)

Ich rufe den Tagesordnungspunkt 12 auf:

Beratung des Antrags der Abgeordneten Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD

Kommunen die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen ermöglichen

– Drucksache 17/781 –

Überweisungsvorschlag:
Ausschuss für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (f)
Ausschuss für Wirtschaft und Technologie
Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit

Nach einer interfraktionellen Vereinbarung ist für die Aussprache eine halbe Stunde vorgesehen. – Ich höre keinen Widerspruch. Dann ist das so beschlossen.

Ich eröffne die Aussprache und erteile dem Kollegen Sören Bartol für die SPD-Fraktion das Wort.

(Beifall bei der SPD)

Ich verbinde den Aufruf des ersten Redners mit der heimlichen Hoffnung, dass wir vielleicht schon während der ersten Wortmeldung eine überzeugende Übertragung des englischen Begriffs ins Deutsche erhalten

(Sören Bartol [SPD]: Autoteilen! Ganz einfach!)

Präsident Dr. Norbert Lammert

- (A) und damit noch zutreffender über diesen Sachverhalt miteinander debattieren können.

Bitte schön, Herr Kollege Bartol.

Sören Bartol (SPD):

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Gleich am Anfang, wie gewünscht, ein Übersetzungsvorschlag zu Carsharing: Autoteilen.

„Besser frühzeitig einsteigen“, kommentierte der *Focus* letzte Woche die neueste Prognose zu den Wachstumsaussichten von Carsharing. 1,1 Millionen Menschen werden sich in Deutschland 2016 19 000 Autos teilen, prognostiziert die Unternehmensberatung Frost & Sullivan. Die Ende Januar veröffentlichte Studie ist noch druckfrisch. Ich empfehle sie Ihnen zur Lektüre, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen von der CDU/CSU und FDP, und hoffe, dass Sie noch den rechtzeitigen Einstieg in die Zukunft der Mobilität schaffen. Ich würde mich freuen, wenn wir in dieser Legislaturperiode endlich den Beschluss des Bundestages von 2005 umsetzen könnten.

Ein kleiner Rundblick; denn das Thema Carsharing-Parkplätze beschäftigt uns ja nun in der dritten Legislaturperiode, leider bisher ohne erkennbare Fortschritte: 2005 hat der Bundestag noch mit den Stimmen von SPD und Grünen beschlossen, die Rahmenbedingungen für Carsharing zu verbessern. Ziel unserer Initiative war es, dass Kommunen die Möglichkeit erhalten, Parkplätze für Carsharing-Autos auszuweisen. Das SPD-geführte Bundesverkehrsministerium hat daraufhin einen Gesetzentwurf vorgelegt. Dieser stieß auch auf breite Zustimmung bei den Verbänden vom Städtetag bis hin zum ADAC, und auch die Mehrheit der Länder unterstützte ihn. Allein das CDU-geführte Bundeswirtschaftsministerium witterte damals einen Angriff auf die Automobilindustrie und die Autovermietungen und verweigerte seine Zustimmung. Diese allerdings haben inzwischen längst den Zukunftsmarkt „Carsharing“ für sich entdeckt.

Daimler hat in Ulm und Neu-Ulm sein Pilotprojekt „Car2Go“ eingeführt, eine neue und noch flexiblere Form des Carsharings: Die Autos können spontan genutzt und an fast beliebigen Orten wieder abgestellt werden. Das Modell hat Erfolg: 200 Smarts sind dort unterwegs, 12 000 Kundinnen und Kunden haben sich registriert.

Auch Autovermieter wie Hertz und Sixt bieten inzwischen eigenes Carsharing an, und auch sie nutzen gerne das Angebot von reservierten Parkplätzen, die Senat und Bezirke zum Beispiel in Berlin zur Verfügung stellen.

Es wird endlich Zeit, dass Sie das, was in Berlin und anderswo auf eigene Kappe ohne bundesgesetzliche Grundlage praktiziert wird, auf eine bundesweite und auch rechtssichere Grundlage stellen. Zu Recht ist das deutsche Straßenverkehrsrecht restriktiv, was die Ausweisung von Stellplätzen anbelangt. Ausnahmeregelungen gibt es aber nicht nur für behinderte Menschen, sondern auch für Handwerker. Auch eine Bevorrechtigung von Carsharing-Autos lässt sich meiner Meinung nach sehr gut begründen:

Erstens. Carsharing-Parkplätze führen nicht etwa dazu, dass Parkraum knapper wird. Das Gegenteil ist der Fall: Sie entlasten vom Parkdruck. Das ist im Interesse der Anwohner, aber auch aller anderen Verkehrsteilnehmer. (C)

Zweitens. Carsharing trägt dazu bei, die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich zu erreichen. Eine Studie aus der Schweiz, die Vorreiter beim Carsharing ist, belegt das: Jeder Carsharing-Nutzer emittiert jährlich 290 Kilogramm CO₂ weniger; denn Carsharing ändert das Mobilitätsverhalten. Carsharing-Kunden fahren seltener Auto, sie nutzen häufiger Busse und Bahnen, fahren Rad oder gehen zu Fuß.

Ich finde, das sind starke Argumente dafür, dass die Förderung von Carsharing endlich auf die Agenda dieser Bundesregierung kommt.

(Beifall bei der SPD sowie der Abg. Bettina Herlitzius
[BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN])

Inzwischen gibt es genügend Erfahrungen, die die praktische Umsetzung erleichtern werden, zum Beispiel bei der Frage, wie die Stellplätze gegen Falschparker zu sichern sind. Im Dialog mit Ländern, Kommunen und Vertretern der Branche wird sich hier sicherlich eine sehr praktikable Lösung finden lassen. Ich bin überzeugt, dass die Kommunen die Möglichkeit – ich betone ganz bewusst: die Möglichkeit – zur Einrichtung solcher Stellplätze sinnvoll nutzen werden. Denn um nichts anderes geht es, als den Kommunen ein zusätzliches Instrument einer nachhaltigen Stadtverkehrspolitik an die Hand zu geben. (D)

Die Akzeptanz für Carsharing wächst; denn es entlastet die Umwelt in den Städten und verbessert die Lebensqualität. Die geteilte Autonutzung ermöglicht bezahlbare und flexible Mobilität, und zwar ohne eigenes Auto. Wer nach Feierabend mehrere Runden um den Block fahren muss, um einen Parkplatz zu finden, ist schnell von den Vorzügen von Carsharing zu überzeugen. Wer dann noch einen Carsharing-Parkplatz in der Nähe seiner Wohnung oder mit guter Bus- bzw. Bahnanbindung findet, wird noch bereitwilliger auf sein Auto oder sein Zweitauto verzichten.

Beispiel Bremen: 2003 wurden im öffentlichen Straßenraum zwei sogenannte „mobil.punkte“ eingerichtet. Das sind Carsharing-Stationen mit guter Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz und mit Informationsterminals. Das Ergebnis sind 170 neue Carsharing-Kunden, von denen ein Drittel das eigene Auto abgeschafft hat.

Nicht nur technologische, sondern auch soziale Innovationen sind gefragt, wenn wir das Ziel sozial- und umweltverträgliche Mobilität erreichen wollen. Elektromobilität und Carsharing sind ideale Partner auf dem Weg in die Mobilität der Zukunft. Sie sind wie geschaffen für eine Stadt der kurzen Wege und neue multimodale Nutzergruppen, die sogenannte „Generation ohne Golf“, wie die *Welt* vorgestern schrieb. Damit Carsharing-Anbieter die höheren Kosten für die Anschaffung von Elektroautos und die Erprobung neuer Fahrzeugkonzepte aufbringen können, brauchen sie Förderung. Hier ist auch die Bundesregierung gefragt. „Deutschland hat das Poten-

Sören Bartol

- (A) zial, sich zu einem Schlüsselmarkt für Elektroauto-Sharing zu entwickeln“, heißt es in der Studie von Frost & Sullivan. Ich glaube, dass diese Chance genutzt werden muss. Ich fordere Sie auf, hier endlich tätig zu werden.

(Beifall bei der SPD)

Gute Beispiele für Carsharing-Förderung gibt es bei unseren europäischen Nachbarn zuhauf. Italien hat eine nationale Koordinierungsstelle für Carsharing eingerichtet und eine Abwrackprämie zugunsten von Carsharing gezahlt. In den Niederlanden und Belgien können Kommunen selbstverständlich selber darüber entscheiden, welchen Verkehrsdiensten sie Parkflächen anbieten. Was neue Mobilitätskultur heißt, machen uns die Franzosen vor. Nach dem Erfolg von Velib, dem kostenlosen Leihfahrradsystem, kommt jetzt Autolib: 4 000 Carsharing-Autos mit Elektroantrieb, 1 400 Leihstationen über die Stadt verteilt. Die Abkürzung Autolib steht für „automobile“ und „liberté“. Damit interpretieren sie in Frankreich neu, was in Deutschland leider allzu oft noch unter dem Motto „Freie Fahrt für freie Bürger“ steht. Hoffen wir, dass Paris auch diesmal zum Trendsetter für Deutschland wird und unser dritter Versuch, dieses Thema in Ihre Köpfe zu bekommen, endlich zum Erfolg führt!

Vielen Dank.

(Beifall bei der SPD sowie bei Abgeordneten des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN)

Präsident Dr. Norbert Lammert:

- (B) Volkmar Vogel ist der nächste Redner für die CDU/CSU-Fraktion.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP)

Volkmar Vogel (Kleinsaara) (CDU/CSU):

Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Sich ein Auto zu teilen ist eine gute Sache. Deshalb begrüßt die CDU/CSU außerordentlich die sehr guten Wachstumsquoten, die das Carsharing als ein wesentliches Element des Individualverkehrs aufzuweisen hat. Das bisherige Wachstum zeigt, dass sich diese Branche kontinuierlich und eigenständig entwickeln kann, ohne große Eingriffe von staatlicher Seite. Das Carsharing hat im Krisenjahr 2009 sehr beachtliche Zuwachsraten von über 15 Prozent verzeichnen können. Damit ist die Branche aber nicht zufrieden. Ohne Krise und Umweltprämie – letztere haben wir veranlasst – wäre der Zuwachs noch höher, so die Branchenvertreter. Wir sehen beim Carsharing ein gesundes Wachstum von stets zweistelligen Prozentzahlen pro Jahr. Es kann festgestellt werden: Der Branche geht es gut, im Vergleich zu anderen Branchen sogar sehr gut. Daher, liebe Antragsteller, besteht nun wirklich kein akuter Handlungsbedarf bei diesem aus unserer Sicht wichtigen Element im Individualverkehr. Es sollte nichts überstürzt werden.

Parkraumbewirtschaftung ist kommunale Aufgabe. Dorthin gehört sie. Carsharing hilft, die hauptsächlich urbane Mobilität zu sichern, und ist auch ein umweltpolitischer Baustein, um die ambitionierten Klimaziele zu

verwirklichen. Allerdings gibt es außer den genannten positiven Effekten für Mobilität und Umwelt auch Schattenseiten, die wir in den folgenden Ausschusssitzungen beleuchten müssen. Ein Problem ist, dass wir bei Zustimmung zum vorliegenden Antrag in Zeiten knappen Parkraums in unseren Städten einer künstlichen Verknappung Vorschub leisten könnten, und zwar zulasten anderer Verkehrsteilnehmer. Das kann zur Verdrängung und Benachteiligung anderer Individualverkehrsträger wie hauptsächlich der privaten Pkws, der Taxen und der Mietwagen führen. Das kann nicht in unser aller Sinn sein. Zurzeit ist es so, dass die erwähnten Verkehrsträger nebeneinander den knappen Parkraum in unseren Innenstädten nutzen und zur Belebung des Einzelhandels beitragen.

Es bleibt nun an uns, in den folgenden Ausschusssitzungen gemeinsam mit den Verkehrsexperten und externen Sachverständigen diese Probleme zu erörtern. Die CDU/CSU wird sich weiterhin für einen kooperativen Stil in der Verkehrspolitik einsetzen. Dazu gehört Carsharing.

Carsharing wird mit Sicherheit in Ballungsräumen immer attraktiver werden, auch ohne ein massives Eingreifen von staatlicher Seite. Daher möchte ich Sie, meine liebe Kolleginnen und Kollegen, bitten, mit diesem Antrag ergebnisoffen umzugehen und die Beratungen in den zuständigen Gremien abzuwarten. Wir sollten nicht gesetzlich dazu beitragen, dass die einzelnen Verkehrsteilnehmer gegeneinander ausgespielt werden. Gleiches Recht für alle heißt, dass auch andere Akteure Sonderrechte für sich in Anspruch nehmen können.

Die CDU/CSU-Fraktion lehnt den vorliegenden Antrag nicht per se ab,

(Beifall des Abg. Sören Bartol [SPD])

meldet aber Bedenken an, da die Umsetzung dieses Antrags Konkurrenz statt Kooperation zwischen den Verkehrsteilnehmern fördern könnte und vielleicht die kommunale Selbstverwaltung beschränkt.

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der CDU/CSU und der FDP – Sören Bartol [SPD]: Da müsste ich eigentlich fast klatschen!)

Präsident Dr. Norbert Lammert:

Nächster Redner ist der Kollege Herbert Behrens für die Fraktion Die Linke.

(Beifall bei der LINKEN)

Herbert Behrens (DIE LINKE):

Sehr geehrter Herr Präsident! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Meine Damen und Herren! Das Thema „Carsharing-Stellplätze“ auf der Tagesordnung des Bundestages zu finden, war für mich zunächst überraschend. Ich bin davon ausgegangen, dass das andernorts geregelt wird, eher dort, wo es Carsharing-Angebote gibt. Ich selber kenne Carsharing aus Hannover. Ich habe dort als Nutzer von diesem Angebot profitieren können.

Herbert Behrens

- (A) Mich überrascht, dass es dem Bundestag seit 2004, seit dieses Projekt auf dem Tisch ist, nicht möglich gewesen ist, die Frage der Stellplätze für Carsharing-Autos zu regeln. Wenn man Carsharing machen will, kann man bei einer entsprechenden Stelle, zum Beispiel bei teilAuto, anrufen und nachfragen, ob noch ein Auto frei ist. Egal, für welchen Anlass man ein Auto braucht, ob für eine Fahrt allein oder für einen Transport, bisher war klar: An irgendeiner Stelle in der Stadt steht ein Auto zur Verfügung. Man fährt hin und findet im Parkhaus oder auch auf reservierten Parkflächen in Anwohnerstraßen ein Auto vor.

(Patrick Döring [FDP]: Eben!)

Das war bislang völlig selbstverständlich. Es war ohne großen Aufwand möglich und ohne dass man den Eindruck hatte, mit seinem Carsharing-Auto einen Parkplatz zu blockieren.

Mich überrascht allerdings nicht nur, dass ich dieses Thema heute auf der Tagesordnung finde, sondern es ärgert mich auch. Die Vorstellung, dass wir uns im Bundestag mit diesem Thema über Jahre beschäftigen müssen, will mir nicht so richtig plausibel erscheinen. Ich kann mir das eigentlich nicht vorstellen.

(Beifall bei der LINKEN sowie des Abg. Sören Bartol [SPD])

2007 legte das Verkehrsministerium zwar einen Entwurf zur Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes vor; dieser verschwand dann allerdings irgendwo. Man sagt, er sei in die Lücke zwischen den Bundesministerien gerutscht; man habe sich nicht darauf einigen können, und möglicherweise bestünden sogar verfassungsrechtliche Bedenken, Parkflächen für Carsharing-Autos einzurichten. Aber schließlich hieß es im März 2008, also vor knapp zwei Jahren, dann doch: Die Bundesregierung arbeitet derzeit an einer abgestimmten Formulierung, die diese Bedenken ausräumt. – Wenn es allerdings zwei Jahre dauert, diese Formulierung dem Bundestag vorzulegen, dann vermag ich nicht einzuschätzen, wie sich das auswirkt, wenn wir uns im Gesetzgebungsverfahren wichtigen, vordringlichen Themen zuwenden müssen.

(Beifall bei der LINKEN)

Die Linke macht sich beim Carsharing stark für Autos. Das mag Sie vielleicht überraschen, denn es ist ja nicht immer so. Grundsätzlich haben wir eine andere Position zum Verkehrskonzept der Bundesregierung, aber auch mancher Oppositionspartei. In diesem Fall machen wir uns stark fürs Auto und unterstützen deshalb den Antrag der SPD, der ermöglichen soll, dass wir in der 17. Legislaturperiode endlich eine entsprechende Regelung herbeiführen.

Jedoch weniger aufgrund meiner persönlichen Erfahrungen, sondern eher aus grundsätzlichen Erwägungen steht die Linke dafür, dass das Carsharing verbessert wird. Wir sind dafür, weil ein Fahrzeug beim Carsharing 25 Autos ersetzt. So sagen es die Experten aus der Carsharing-Branche. Wenn Sie die Frage beantworten wollen, ob ein Carsharing-Auto Parkplätze wegnimmt oder ob es überhaupt erst wieder die Chance eröffnet, Parkflä-

chen in den Städten zu finden, dann nehmen Sie sich diese Zahlen einfach einmal vor. Allein das wäre ein Grund, Carsharing zu fördern. (C)

(Beifall bei der LINKEN)

Es gibt weitere gute Gründe, Carsharing zu fördern; ich will sie nicht aufführen, auch deshalb nicht, weil die Uhr hier langsam auf null geht.

Im Unterschied zur Anfangszeit von Carsharing verzichten die heutigen Nutzerinnen und Nutzer bewusst auf das eigene Auto. Sie nutzen dabei eine Vielzahl von unterschiedlichen Verkehrsmitteln und suchen immer das für den entsprechenden Zweck passende Fahrzeug aus. Das ist intelligente Verkehrspolitik, das unterstützen wir, und das wollen wir auch erreichen.

(Beifall bei der LINKEN)

Wir wollen eine linke Verkehrspolitik. Wir müssen in der Tat „anders verkehren“. Wir müssen auch Carsharing-Angebote in die entsprechenden Offerten einbeziehen, die uns in der Stadt zur Verfügung stehen. Meines Erachtens können wir mit Carsharing beispielsweise die Lücke zwischen Fahrradverkehr und öffentlichem Personennahverkehr schließen. Dazu gehört einfach ein Konzept, das Carsharing möglich macht und es nicht behindert. Die Frage von Stellplätzen möge doch bitte in der 17. Legislaturperiode endgültig zu regeln sein.

Vielen Dank.

(Beifall bei der LINKEN)

Präsident Dr. Norbert Lammert:

Lieber Kollege Behrens, ich gratuliere Ihnen herzlich zu Ihrer ersten Rede im Deutschen Bundestag, (D)

(Beifall)

verbunden mit allen guten Wünschen für die weitere parlamentarische Arbeit.

Es wird möglicherweise in der Legislaturperiode nicht oft vorkommen, dass ein Vorredner von der CDU/CSU-Fraktion die Redezeit einspart, die ich Ihnen dann zu Ihrer von der Fraktion gemeldeten hinzugeben kann.

(Heiterkeit und Beifall)

Deswegen werden Sie dies als besonderen Höhepunkt Ihrer Laufbahn sicherlich unauslöschlich in Erinnerung behalten.

Das Wort hat jetzt der Kollege Patrick Döring für die FDP-Fraktion.

(Beifall bei der FDP)

Patrick Döring (FDP):

Verehrte Kolleginnen und Kollegen! Herr Präsident! Insbesondere am Anfang hat mir die Rede des geschätzten Kollegen Behrens gut gefallen, denn er hat eindrucksvoll beschrieben, was es alles schon gibt, und zwar ohne Gesetzentwurf, weil private Unternehmen, private Initiativen, Parkhausbetreiber und andere die Flächen zur Verfügung stellen, weil sie all das ermöglichen, was Sie und auch ich schon in Anspruch genom-

Patrick Döring

- (A) men haben, ebenso viele andere aus meiner Fraktion, nämlich Carsharing. Niemand hier im Haus ist gegen Carsharing, unterstelle ich erst einmal, und niemand ist dagegen, dass sich diese Verkehre entwickeln.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU)

Deshalb muss man zunächst einmal anerkennen: Bei diesem Thema hat sich unheimlich viel getan, obwohl, wie Sie beklagen, der Diskussionsprozess über die Frage von Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum schon etwas länger andauert.

(Sören Bartol [SPD]: Es könnte sich mehr tun!)

Erstens haben wir selbstverständlich – das ist eben nicht so trivial, wie es vielleicht auch der Antrag darstellt – auch im öffentlichen Straßenraum bei der Parkraumbewirtschaftung erhebliche Nutzungskonkurrenzen. Ich sage voraus – deshalb freue ich mich auf die Diskussion im Ausschuss –, dass natürlich auch andere am Verkehr in der Stadt beteiligte Verkehrsteilnehmer sagen werden: Einen extra markierten Parkplatz im öffentlichen Straßenraum für meine Zwecke fände ich eigentlich ganz witzig.

Wir haben diese im öffentlichen Personennahverkehr für das Taxi. Übrigens haben wir sie, geschätzter Kollege Bartol, für den Handwerker, der in Ihrer Rede vor kam, nicht. Er hat eine Ausnahmegenehmigung, die hinter seiner Windschutzscheibe liegt und ihn in der Regel ermächtigt, in die Fußgängerzone einzufahren und keine

- (B) Gebühren bezahlen zu müssen. Aber wenn im öffentlichen Straßenraum kein Parkplatz da ist, dann nützt ihm auch der Schein nichts; in diesem Fall muss er genauso in der zweiten Reihe parken wie jeder andere ohne Schein.

Anders ist das bei den Menschen mit Behinderungen: Sie haben extra ausgewiesene Parkräume. Wenn sie besetzt sind, nützt ihnen dieses extra ausgewiesene Feld übrigens auch relativ wenig. Das muss man wohl hinzufügen.

Bleibt also, dass wir für einen weiteren Nutzer, nämlich den Benutzer eines Carsharing-Fahrzeugs, im öffentlichen Straßenraum – Parkhäuser, private Grundstücke, das ist alles erledigt und machbar – spezielle Parkplätze markieren oder beschildern und gleichzeitig – das gehört dann wohl dazu – die Fahrzeuge speziell kennzeichnen oder beschildern; denn mir nützt nicht allein die Abholstation. Vielmehr müsste ich, wenn es etwas bringen soll, in jeder Wohnsiedlung zwei, drei Plätze entsprechend markieren und vor allem kontrollieren können, ob das Fahrzeug, das auf diesen Plätzen steht, auch tatsächlich ein Carsharing-Fahrzeug ist.

(Bettina Herlitzius [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist Quatsch! So funktioniert das System nicht!)

Nun höre ich von denen, die Carsharing-Fahrzeuge benutzen, dass nicht unbedingt alle wollen, dass man es dem Fahrzeug ansieht, dass es nicht dem Fahrer gehört,

sondern dass es ein Fahrzeug einer Institution, die Carsharing betreibt, ist. Damit fängt es an. (C)

(Wolfgang Wieland [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist wieder so ein FDP-Problem! – Florian Pronold [SPD]: Carsharing mit Maserati!)

Man muss sich gut überlegen, ob man das will.

Zweitens. Wir würden die Nutzungskonkurrenz in den Stadtteilen mit wenig öffentlichem Parkraum erhöhen. Das ist keine Frage. Was nützt mir der ausgewiesene Stellplatz, wenn am Ende großer Parkraumangel beispielsweise in einem Wohnviertel aus der Gründerzeit herrscht?

Präsident Dr. Norbert Lammert:

Herr Kollege Döring, lassen Sie eine Zwischenfrage des Kollegen Bartol zu?

Patrick Döring (FDP):

Unbedingt.

Präsident Dr. Norbert Lammert:

Ich nehme das mit besonderem Respekt zur Kenntnis. Als Sie ans Rednerpult schritten, kam ein von mir überhört Zwischenruf aus den Reihen der SPD-Fraktion, ob ich bei Ihnen nicht die Redezeit in dem Maße kürzen könnte, wie ich beim Kollegen Behrens draufgelegt habe. Jetzt wird der Zwischenruf durch den Versuch wieder gutgemacht, Ihre Redezeit durch eine Zwischenfrage zu verlängern, was ich besonders sympathisch finde. (D)

Sören Bartol (SPD):

Herr Präsident, das mache ich sehr gerne. – Lieber Patrick, nimmst du bitte zur Kenntnis, dass Folgendes relativ logisch ist: Wenn man in einem Wohngebiet einen Carsharing-Parkplatz ausweist und sich daraufhin Menschen für Carsharing entscheiden und sich kein Zweitauto beschaffen, sondern Carsharing-Autos nutzen, dann wird der Parkraumdruck dort deutlich abnehmen. Das heißt, ein Carsharing-Parkplatz vermindert Parkraumdruck, weil sich mehrere Leute – das steckt schon im Wort, ich sage es noch einmal auf Deutsch – das Auto teilen, das heißt, es gibt weniger Autos im Wohngebiet. Ich finde, das ist nicht so schwierig zu verstehen.

(Heiterkeit bei der SPD)

Patrick Döring (FDP):

Geschätzter Kollege Bartol, auch das ist ein Effekt, der eintritt. Aber auch ich habe mich vorbereitet und mit Carsharing-Unternehmen gesprochen.

(Sören Bartol [SPD]: Das ist schon mal ein Fortschritt!)

Die, mit denen ich spreche, sagen: Mehr als die Hälfte ihrer Mitglieder oder Nutzer hatten vorher kein Fahrzeug. Die erhöhen den Parkdruck in einem Wohngebiet, weil sie jetzt mit einem Fahrzeug bis vor die Tür fahren können.

Patrick Döring

- (A) (Bettina Herlitzius [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die Alternative ist, dass sie sich eines kaufen!)

Es gibt immer zwei Seiten einer Medaille.

Ich akzeptiere, dass das zum Teil möglich ist, aber es gibt auch den anderen Fall. Das muss man für dicht bebauter Gründerzeitwohngebiete durchaus anmerken dürfen. Ich bin gar nicht so skeptisch, was den Antrag angeht, aber ich möchte deutlich machen, dass man die Belange anderer berücksichtigen muss.

Am Ende bleibt zu fragen: Was ist rechtlich zu tun? Das wird im Straßenverkehrsgesetz und in der Straßenverkehrs-Ordnung geregelt. Wir müssen gleichzeitig dafür sorgen, dass wir nicht eine Tür öffnen, dass zum Beispiel Mietwagenunternehmer, sich auf eine solche Regelung berufend, für sich eine Sonderrechtssituation in Anspruch nehmen könnten. Das will hier keiner.

Drittens. Wir müssen deutlich machen: Wir wollen alles das, was auf der privaten Ebene im Bereich Carsharing derzeit möglich ist, fördern und unterstützen.

Wenn wir in diesem Geist den Antrag in der zweiten und dritten Beratung diskutieren, kommen wir zu einem guten Ergebnis. Dazu will die FDP-Fraktion beitragen, weil das Carsharing für die Entwicklung der Verkehre in den Städten unseres Landes ein ausgesprochen sinnvoller Beitrag ist. Das erkennen wir sehr wohl an. Wir wollen alle privaten und unternehmerischen Initiativen befördern.

- (B) Abschließend komme ich zu einem Punkt, der nicht meine Zustimmung findet. Er steht zwar nicht im Antrag, wurde aber in der Rede angesprochen. Ich glaube nicht, dass diejenigen, die Carsharing betreiben, eine zusätzliche Förderung für innovative Fahrzeugkonzepte brauchen. Stichwort: Elektromobilität.

(Florian Pronold [SPD]: Aber wenn Sie es bei Hotels machen?)

Wir halten es für richtig, dass wir bei der Elektromobilität die Technologieentwicklung, zum Beispiel die Speichertechnologie, fördern und uns die Frage stellen: Wie organisieren wir ein effizientes Wiederaufladesystem in Deutschland? Für die unmittelbare Anschaffung des Fahrzeuges macht es, glaube ich, keinen Sinn, zusätzliche Subventionen einzuführen. Der effiziente Verbrennungsmotor wird genauso eine umweltpolitische Rolle und eine Rolle für die Verkehre unserer Städte spielen wie der Elektromotor. Deshalb sollten wir das den Initiativen bzw. den Unternehmen, die Carsharing betreiben, überlassen. Wir werden im Rahmen der Diskussion feststellen, ob wir das Problem lösen können. Ich bin guter Dinge, dass wir einen zusätzlichen Beitrag zu einer noch stärkeren und noch besseren Entwicklung von Carsharing leisten können.

Herzlichen Dank.

(Beifall bei der FDP und der CDU/CSU – Wolfgang Wieland [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Da sind wir gespannt!)

Präsident Dr. Norbert Lammert:

Bettina Herlitzius ist die nächste Rednerin für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)

Bettina Herlitzius (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich bin froh, dass Sie diesem SPD-Antrag durchaus aufgeschlossen gegenüberstehen. Ich möchte diese Stimmung aufnehmen. Ich freue mich über diesen Antrag. Wir werden ihm wahrscheinlich zustimmen. Wir hatten ja einen fast deckungsgleichen Antrag letztes Jahr im Sommer eingebracht, der von der Großen Koalition leider abgelehnt worden ist.

(Patrick Döring [FDP]: Der war viel schlechter!)

Aber ich sehe: Es hat sich etwas entwickelt. Insofern bin ich sehr optimistisch, was die Debatte angeht.

Worum geht es bei Carsharing?

(Manfred Grund [CDU/CSU]: Gute Frage!)

Man muss das wohl doch etwas ausführen. Nachdem ich einige Beiträge hier gehört habe, glaube ich, dass grundsätzliche Missverständnisse bestehen. Wir können ruhig bei den deutschen Wörtern bleiben: Auto teilen. Menschen teilen sich ein Auto, aber nicht mit dem Schraubenzieher oder mit dem Schweißgerät. Nein, sie teilen sich die Nutzung. Bis zu 20 Personen – teilweise sind es sogar mehr – können sich durch geschicktes Zeitmanagement ein Auto teilen. Diese 20 Personen müssen nicht alle ein Auto haben. Wenn es aber auch nur zehn Autos mehr werden, entstehen genau die Probleme, die Sie gerade beschrieben haben, Herr Döring: der verstärkte Parkdruck und die Erhöhung des Verkehrs in den Innenstädten. Deswegen ist das ein interessantes Modell.

Der Schritt zum Carsharing ist weniger in der Überlegung begründet: „Ich habe noch nie ein Auto gehabt; jetzt probiere ich das mal aus“, sondern eher darin: Bevor ich mir ein Auto kaufe, mache ich Carsharing; vielleicht kann ich meinen Bedarf damit decken. – Insofern ist das schon eine wichtige Variante.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie des Abg. Sören Bartol [SPD])

Schauen wir ein bisschen weiter; betrachten wir Unternehmen oder Behörden. Ein Großteil der Carsharing-Fahrten sind mit fast 40 Prozent berufliche Fahrten. Wir reden hier also nicht über privaten Individualverkehr, sondern über berufsbedingte Fahrten. Wir reden darüber, dass Behörden, dass Unternehmen ihre Dienstflotte abbauen. Das ist wichtig und in der Innenstadt interessant.

Es profitieren vor allem unsere Innenstädte: Es gibt weniger Parkplatzbedarf, der Individualverkehr wird eingeschränkt, aber vor allen Dingen bietet das Carsharing eine Mobilitätsmöglichkeit für Menschen mit kleinem Geldbeutel. Ein Carsharing-Auto zu nutzen, ist natürlich wesentlich günstiger, als ein eigenes Auto zu besitzen. Davon profitieren unsere Innenstädte und unsere Wohnviertel, da die Wohnqualität gesteigert wird.

(C)

(D)

Bettina Herlitzius

- (A) Vor 20 Jahren entstanden die ersten Initiativen zum Carsharing, zum Stadtteilauto, zum Gemeinschaftsauto; so wurde es damals genannt. Das waren teilweise ideologisch tief verwurzelte Gesellschaften. Ich kann mir vorstellen, dass Ihre Bedenken daher rühren. Seit zehn Jahren ist dieser Markt aber professionell. Er hat sich entwickelt. Es bestehen Wachstumspotenziale. Hier ist eine interessante ökologische Mobilitätsdienstleistung entstanden.

Trotzdem ist Carsharing nach wie vor ein Nischenprodukt im Bereich der städtischen Mobilität.

(Manfred Grund [CDU/CSU]: Auch im Parlament!)

Woran hapert es? Von Nutzern geteilte Autos sind Teile einer Mobilitätskette. Das heißt, sie können den öffentlichen Nahverkehr, auch den Individualverkehr nicht ersetzen. Da machen wir uns gar nichts vor. Die Nutzer von Carsharing brauchen den öffentlichen Nahverkehr. Sie brauchen als Grundvoraussetzung die direkte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, an zentrale Haltestellen, an Busse und Bahnhöfe.

(Patrick Döring [FDP]: Haben sie doch! Es sind doch überall Parkhäuser! An jedem Bahnhof ist ein Parkhaus! – Gegenruf des Abg. Jörn Wunderlich [DIE LINKE]: Bei mir am Bahnhof aber nicht! Da ist kein Parkhaus!)

– Herr Döring, schön, dass Sie zuhören. – Aber genau das ist das Problem. Der Parkraum an zentralen Stellen des öffentlichen Nahverkehrs ist knapp und teuer.

- (B) Viele Kommunen scheuen davor zurück, Parkflächen für Carsharing-Modelle auszuweiten. Wir brauchen daher eine klare bundesrechtliche Regelung, die den Kommunen bei ihren nachhaltigen Mobilitätskonzepten den Rücken stärkt. Das sind wichtige Rahmenbedingungen, die mit diesem Antrag gefordert werden. Wir müssen das Straßenverkehrsrecht und die Straßenverkehrs-Ordnung ändern. Es kann nicht sein, dass Taxen, für die wir extra Stellflächen reservieren, gegenüber Stadtteilautos bevorzugt werden.

(Patrick Döring [FDP]: Taxen sind ÖPNV nach dem Gesetz!)

Hier muss Gleichbehandlung herrschen. Hier müssen beide Mobilitätsbranchen die gleiche Chance haben.

Lassen Sie mich zum Schluss der Ehrlichkeit halber sagen: Auch wir haben diesen Antrag abgeschrieben,

(Patrick Döring [FDP]: Nichts anderes hatten wir erwartet!)

zumindest zum Teil. Er ist abgeschrieben von einem im Bundesrat mit Mehrheit beschlossenen Antrag. Im Verkehrsausschuss und im Umweltausschuss dort ist dieses Thema behandelt worden.

(Sören Bartol [SPD]: Ich habe den nicht abgeschrieben! Das ist eine Unterstellung! – Wolfgang Wieland [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Die SPD hat das Rad noch einmal erfunden, behauptet sie!)

Der Antrag ist im Bundesrat mit großer Mehrheit beschlossen worden. CDU, CSU und SPD müssen dabei gewesen sein; denn wir sind nicht allein im Bundesrat. (C)

Insofern kann man feststellen, dass sich die Länder einig sind. Umso ärgerlicher ist dieses Trauerspiel, das Sie hier im Deutschen Bundestag aufführen. Lassen Sie uns beim Thema Carsharing endlich zum letzten Akt kommen! Treffen Sie eine fachpolitisch richtige Entscheidung! Stärken Sie nachhaltige, kostengünstige Mobilitätsformen in unseren Städten!

Danke schön.

(Beifall beim BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie bei Abgeordneten der SPD)

Präsident Dr. Norbert Lammert:

Nun erhält der Kollege Gero Storjohann das Wort als letzter Redner zu diesem Tagesordnungspunkt.

Gero Storjohann (CDU/CSU):

Herr Präsident! Meine sehr verehrten Kolleginnen und Kollegen! Carsharing, Auto teilen, das ist eigentlich ein ganz altes Thema. Ich komme vom Dorf. Als dort die ersten Landwirte anfangen, sich die Mähdrescher zu teilen, wurden sie erst belächelt; aber inzwischen ist es üblich. Dass man inzwischen auch die Anhänger von Traktoren gemeinsam nutzt, ist gang und gäbe.

(Beifall der Abg. Bettina Herlitzius [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN] – Manfred Grund [CDU/CSU]: Das war „Bauer sucht Mähdrescher“?) (D)

Das macht man aus wirtschaftlichen Gründen und aus marktwirtschaftlicher Vernunft. Insofern ist es wunderbar.

Dieses Modell ist inzwischen in den Städten angekommen. Damit kann man Geld verdienen. Denn es gibt ein Angebot, das andere gern nutzen wollen. Dieses Angebot kann man laufend hinterfragen und verbessern. Das ist, glaube ich, der Ansatz des vorliegenden Antrags. Wir als Bundespolitiker haben jetzt zu entscheiden: Was bedeutet es, wenn wir für unsere Kommunen einen Rahmen schaffen? Hier ist viel Richtiges gesagt worden. Mein Kollege Vogel hat die Bedenken vorgetragen, die wir als Union bisher gehabt haben und die aus der kommunalen Familie an uns herangetragen worden sind. Patrick Döring hat hier sehr engagiert vorgetragen, dass damit auch viele freiwillige Entscheidungen zusammenhängen.

Wir sind, glaube ich, alle für Carsharing. Jetzt geht es um die Frage, inwieweit wir es vielleicht privilegieren, inwieweit wir gewisse Dinge für dieses Gewerbe erleichtern können. Auch in meiner Familie betreiben wir Carsharing. Die Söhne möchten gerne mit dem Auto des Vaters fahren. Deswegen gibt es nicht unbedingt weniger Fahrzeuge in einer Familie. Vielmehr bestehen die Söhne selbstverständlich darauf, dass sie das Auto nehmen, das ihnen gerade für ihren Zweck gefällt. Wenn man mit drei oder vier Leuten durch die Gegend fährt, ist

Gero Storjohann

- (A) es besser, ein größeres Auto zu haben. Insofern ist Car-sharing ein zusätzliches Angebot.

Wir als Union haben viele neue Kollegen in unserer Arbeitsgruppe. Sie hatten noch nicht die Gelegenheit, dieses Thema intensiv zu beraten. Deshalb lautet das Angebot, dass wir sehr intensiv über die Fragen, wie man Carsharing attraktiv machen kann und inwieweit es Vorgaben für die Kommunen geben soll, beraten werden. Das ist hier die Ansage. Ich bitte darum, dass wir diesen Antrag in die Ausschüsse überweisen. Wir freuen uns auf eine interessante und vertiefende Debatte. Ich glaube, so werden wir allem gerecht: dem Problem der Mobilität und den Verkehrskonzepten. Ich habe mich besonders gefreut, dass sogar von den Grünen ein Plädoyer für das Auto kam.

(Wolfgang Wieland [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Für das geteilte Auto!)

Nicht ein einziges Mal wurde das Fahrrad im Stadtverkehr erwähnt; aber auch dafür sind wir als Union.

Ich freue mich auf eine spannende Debatte im Ausschuss.

(Beifall bei der CDU/CSU sowie bei Abgeordneten der FDP und des Abg. Sören Bartol [SPD] – Wolfgang Wieland [BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN]: Das ist vom Land über uns gekommen!)

Präsident Dr. Norbert Lammert:

- (B) Ich schließe die Aussprache.

Ich greife die Anregung des Kollegen Storjohann auf, die Vorlage an die in der Tagesordnung aufgeführten Ausschüsse zu überweisen, so denn das Plenum diesem kühnen Vorschlag folgen will. Sind Sie damit einverstanden?

(Iris Gleicke [SPD]: Ja! – Patrick Döring [FDP]: Unbedingt!)

– Unbedingt. – Ist jemand anderer Meinung?

(Jörn Wunderlich [DIE LINKE]: Wir haben noch Beratungsbedarf! – Dr. Kirsten Tackmann [DIE LINKE]: Ja, für den neuen Kollegen!)

– Aha. – Unbeschadet des hilfsweise angemeldeten Beratungsbedarfs

(Zuruf von der LINKEN: Das war ein Scherz!)

ist die Überweisung hiermit einvernehmlich beschlossen.

Ich rufe Tagesordnungspunkt 13 auf:

Beratung der Beschlussempfehlung und des Berichts des Ausschusses für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (16. Ausschuss) zu der Verordnung der Bundesregierung

Neununddreißigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – 39. BImSchV)

– Drucksachen 17/508, 17/591 Nr. 2, 17/768 – (C)

Berichterstattung:

Abgeordnete Dr. Michael Paul
Ute Vogt
Dr. Lutz Knopek
Ralph Lenkert
Dorothea Steiner

Auch hierzu soll es nach einer Vereinbarung unter den Fraktionen eine halbstündige Aussprache geben. – Ich höre keinen Widerspruch. Wir können also so verfahren.

Ich eröffne die Aussprache und erteile das Wort zunächst der Parlamentarischen Staatssekretärin Frau Ursula Heinen-Esser. Bitte schön.

Ursula Heinen-Esser, Parl. Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit:

Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Der Präsident hat den etwas sperrigen Titel der Verordnung, über die wir uns heute Abend austauschen und bei der wir hoffentlich zu einer eindeutigen Abstimmung kommen werden, bereits vorgetragen. Es geht um die Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen.

Diese Verordnung dient der Umsetzung einer EU-Richtlinie, nämlich der Richtlinie über Luftqualität und saubere Luft für Europa, in deutsches Recht. Das ist eine klare Eins-zu-eins-Umsetzung. Die neue Rechtsverordnung fasst einige nationale Regelungen zusammen und dient damit der Verwaltungsvereinfachung. Ferner werden zwei Verordnungen aufgehoben. So weit zum technischen Teil. (D)

Neu an dieser Verordnung ist, dass für ganz besonders gesundheitsschädliche, sehr kleine Feinstäube erstmals Luftqualitätswerte festgelegt werden. Für diese besonders kleinen Stäube gilt ab dem Jahr 2010 ein Zielwert, der so weit wie möglich einzuhalten ist. Dieser Zielwert wird ab dem Jahr 2015 zum verbindlichen Grenzwert. Das heißt, er muss ab dem Jahr 2015 ganz klar eingehalten werden. Alle sonstigen Werte werden unverändert übernommen. Insofern gibt es keine Änderungen.

Darüber hinaus wird klar geregelt, dass die natürlich vorkommende Feinstaubbelastung der Luft aus der gemessenen Konzentration herausgerechnet werden kann. Wir haben bereits die eine oder andere Diskussion darüber geführt, wie wir beispielsweise mit dem Salzgehalt der Luft an der See oder mit Staub, der durch Verwehungen verursacht wird, umgehen sollen.

Etwas anderes ist auch neu – darüber hat es im Ausschuss recht rege Diskussionen gegeben –, nämlich: Die neue Luftqualitätsrichtlinie gibt den Mitgliedstaaten erstmals die Möglichkeit, die Fristen zur Einhaltung bestimmter Grenzwerte zu verlängern. Diese Neuregelung berücksichtigt die Tatsache, dass in vielen Ländern Europas zwei Grenzwerte immer noch nicht fristgerecht eingehalten werden, obwohl große Anstrengungen unternommen werden. Es handelt sich dabei zum einen um den seit 2005 geltenden Wert für Feinstaub. Zum ande-