

## **Antrag**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Peter Meiwald, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Markus Tressel, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Britta Haßelmann, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Pkw-Abgasskandal aufklären und für eine bessere Luftqualität in Städten sorgen**

Der Bundestag wolle beschließen:

#### **I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:**

Stickoxide verursachen erhebliche Gefahren für die Gesundheit und stellen eine massive Einschränkung der Lebensqualität dar. In 29 Regionen Deutschlands liegt die Luftbelastung seit Jahren über den zulässigen Grenzwerten. An weit über der Hälfte der Messstellen in Deutschland werden immer wieder stark überhöhte Schadstoffwerte festgestellt. Nach Berechnungen der Europäischen Umweltagentur (EEA) starben 2012 in Deutschland 10.400 Menschen vorzeitig an den Folgen erhöhter Stickoxid-Konzentrationen. Messungen in Großstädten zeigen, dass die zulässigen Grenzwerte für Stickoxide an lebensnahen Orten wie Wohnungen, Kindertagesstätten und Schulzimmern überschritten werden. Stickoxide sind für die Atemwege von Kindern besonders gefährlich. Die EU-Kommission hat wegen anhaltend hoher Stickoxidwerte und unzureichender Gegenmaßnahmen ein Vertragsverletzungsverfahren gegen Deutschland angestrengt.

Der Umweltbericht der Bundesregierung 2015 benennt die Ursachen der Luftverschmutzung in Ballungsräumen unmissverständlich: „Modellrechnungen haben ergeben, dass der überwiegende Anteil der NO<sub>2</sub>-Immissionen an den am höchsten belasteten Messpunkten dem Straßenverkehr zuzurechnen ist. Insbesondere Diesel-Fahrzeuge verursachen die immer noch zu hohen Stickstoffdioxidwerte.“

Autos mit Dieselmotoren stoßen seit vielen Jahren zu viel Feinstaub und zu viele Stickoxide aus. Im alltäglichen Fahrbetrieb verursachen sie zum Teil erheblich höhere Stickoxidemissionen als unter den Prüfbedingungen des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Nach Angaben der EU-Kommission überschreiten unter realen Fahrbedingungen derzeit hergestellte Euro-6-Dieselfahrzeuge im Durchschnitt den Grenzwert für Stickoxide um das Vier- bis Fünffache.

Für die Luftqualität in Innenstädten ist der Pkw-Altbestand einschließlich Fahrzeugen der Euro-6-Abgasnorm ausschlaggebend. Das Umweltbundesamt gibt an, dass die hohe NO<sub>2</sub>-Belastung in vielen Gebieten noch über zehn Jahre andauern wird. Erst im Jahr 2030 können vielerorts die europäischen Vorgaben zur Luftreinhaltung eingehalten werden – unter der Voraussetzung, dass alle Diesel-Neuzulassungen

auch im realen Fahrbetrieb gesetzlich vorgeschriebene Umweltstandards tatsächlich erfüllen.

Das Bundesverkehrsministerium hat bislang unterlassen, Gründe für erhöhte Stickoxidwerte im realen Fahrbetrieb und für die verspäteten Kontrollen seitens des Kraftfahrt-Bundesamts aufzuklären. Die von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt eingesetzte und in ihrer Zusammensetzung bis zuletzt geheim gehaltene Untersuchungskommission ist für diese Aufgabe nicht geeignet. Um den Abgasskandal aufzuarbeiten, bedarf es einer unabhängigen Untersuchungskommission, die nicht ihrerseits in den Verdacht geraten kann, eigene Versäumnisse und Fehleinschätzungen zu verdecken.

Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes verursachen Dieselfahrzeuge Umwelt- und Gesundheitsschäden in Höhe von 33 Milliarden Euro pro Jahr. Um die Luftbelastung und anhaltende Gefährdung von Bürgerinnen und Bürgern durch Stickoxide zu bekämpfen, haben Bundesumweltministerin Hendricks und die Präsidentin des Umweltbundesamts, Maria Krautzberger, eine grundsätzliche Neuorientierung der Verkehrspolitik eingefordert. Dazu gehören etwa eine bessere Infrastruktur für Fahrrad und E-Bike, bessere Bedingungen für Fußgänger und den ÖPNV, eine Ausweitung der Umweltzonen, gezielte Förderungen für Elektroautos und Elektrobusse sowie die rechtliche Sicherstellung von Carsharing im öffentlichen Straßenraum. Die einseitige steuerliche Förderung von Diesel gegenüber Benzin ist umwelt- und verkehrspolitisch unbegründet.

Das Bundesverkehrsministerium hat bislang nicht erkennen lassen, ob es aus dem Abgasskandal verkehrspolitische Schlussfolgerungen zieht.

II. Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

1. den Abgasskandal umfassend aufzuklären, indem sie

- untersucht und darüber informiert, ob Dieselfahrzeuge entsprechend den deutschen und den europäischen Regeln gebaut und auch geprüft worden sind und den umwelttechnischen Anforderungen im realen Fahrbetrieb standhalten;
- die Modalitäten und fahrzeugtechnischen Konsequenzen der unterschiedlichen Rückrufe von Modellen des VW-Konzerns veröffentlicht;
- unverzüglich einen Zwischenbericht über die angeordneten Nachprüfungen von Dieselfahrzeugen vorlegt, einen Zeitplan benennt, wann ein Gesamtbericht über die Aufarbeitung des Abgasskandals erfolgt, und den Umweltämtern von Bund und Ländern die Ergebnisse von Fahrzeugprüfungen zur Verfügung stellt, damit Emissionsfaktoren für Dieselfahrzeuge für eine verlässliche Modellierung aktualisiert und erforderliche Maßnahmen zur Minderung der Luftbelastung getroffen werden können;
- die angekündigte Offenlegung der Motorensoftware bei der Typgenehmigung von Fahrzeugen in der Praxis umsetzt;
- die angekündigten staatlichen Prüfstände zur Nachkontrolle von Fahrzeugen in Betrieb nimmt;
- den Sachverständigenrat für Umweltfragen bittet, einen Bericht über die Umweltauswirkungen der Diesel- und Benzinfahrzeuge (unter Berücksichtigung des klimatischen Aspektes der Feinstaubproblematik und der Auswirkungen auf die Biodiversitätsstrategie der Bundesregierung durch die Stickstoffemissionen) vorzulegen;
- einen Technikfolgenbericht über die mittelfristigen ökologischen und ökonomischen Erfolgsaussichten der Benzin- und Dieselmotoren in der deutschen Automobilwirtschaft – unter der Maßgabe der verlässlichen Einhaltung von Grenzwerten im realen Betrieb – vorlegt;

- dem Bundestag einen Bericht über die umwelt-, verkehrs- und finanzpolitischen Folgen der steuerlichen Förderung von Diesel gegenüber Benzin vorlegt;
2. wirksame Maßnahmen gegen Luftverschmutzung durch Diesel-Pkw vorzubereiten, indem sie
- ein Leitkonzept für die städtische Mobilität vorlegt, das die Bedingungen für den Fußgänger- und Radverkehr verbessert und den ÖPNV stärkt, die Abhängigkeit von fossilen Kraftstoffen reduziert, die CO<sub>2</sub>-Emissionen absenkt und Luftschadstoffe wirksam bekämpft;
  - die Entschließung des Europäischen Parlaments vom 2. Dezember 2015 zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität (2914/2242(INI)) in ihrer Verkehrspolitik berücksichtigt;
  - sich in der Verkehrs- und Umweltministerkonferenz mit den Ländern über einheitliche und zügige Maßnahmen zur Verringerung der Luftbelastung durch Emissionen des Straßenverkehrs in Städten verständigt und einen „Aktionsplan Luftqualität“ erarbeitet;
  - eine Novellierung der Bundesimmissionsschutzverordnung prüft, durch die es Kommunen in großen Städten und Ballungsräumen ermöglicht werden soll, Durchfahrverbote in Umweltzonen zur Senkung der Belastung mit Stickstoffdioxid zu erlassen;
  - ein Nachrüstungsprogramm zur Abgasreduzierung von Taxis, Transportern und Bussen auflegt und die Ausweitung von E-Carsharing fördert;
  - die Elektromobilität im Straßenverkehr stärkt durch Förderung von Kommunen, die für innerstädtischen Logistikverkehr nur noch E-Fahrzeuge und Lastenfahrräder zulassen, sowie durch ein zeitlich befristetes Marktanreizprogramm für Elektro-Nahverkehrsbusse und Elektroautos;
  - die Besteuerung von Dienstwagen an den CO<sub>2</sub>-Ausstoß koppelt und die Steuerprivilegien für Dienstwagen mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß oberhalb der europäischen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte abbaut;
  - im Bundeshaushalt ein Investitionsprogramm Elektromobilität auflegt und so den Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur, die auf erneuerbarem Strom basiert und ein nutzerfreundliches eRoaming beinhaltet, steuerlich fördert sowie ein bundesweites kostenfreies Parkvorrecht für Elektroautos an Ladepunkten und baurechtliche Vorgaben für Ladeanschlüsse an öffentlichen Einrichtungen und Neubauten einführt.

Berlin, den 16. Februar 2016

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

## Begründung

Die Bundesregierung hat die gesundheitlichen Gefahren, die von Verbrennungsmotoren in Diesel-Pkw ausgehen, auf fahrlässige Weise verharmlost. Erst infolge der Aufdeckungen illegaler Motorsoftware durch die US-amerikanische Umweltbehörde Environment Protection Agency (EPA) hat das Bundesverkehrsministerium intensive Nachprüfungen bei Dieselfahrzeugen angeordnet. Damit reagiert die Bundesregierung verspätet auf zahlreiche Untersuchungen der vergangenen Jahre, die offengelegt haben, dass Techniken zur Verminderung der Stickoxidemissionen unter realen Bedingungen bislang weitgehend wirkungslos bleiben.

Der Bundesverkehrsminister hat nach Bekanntwerden des Abgasskandals eine „lückenlose Aufklärung der Manipulationen, vollständige Transparenz, Kooperation und öffentliche Unterrichtung“ eingefordert (vgl. Deutscher Bundestag, Plenarprotokoll vom 25.9.2015, S. 12189). Auf Nachfrage hat das Bundesverkehrsministerium bestätigt, dass die Ergebnisse der Nachprüfungen nach Abschluss der Untersuchungen durch das Kraftfahrt-Bundesamt veröffentlicht werden (vgl. Deutscher Bundestag, Plenarprotokoll vom 30.9.2015, S. 12228; Antwort Nr. 38 der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, BT-Drucksache 18/6592). In einer Pressemitteilung vom 11. November 2015 hat das Kraftfahrt-Bundesamt zwischenzeitlich bekannt gegeben, dass sowohl bei Messungen auf dem Rollenprüfstand als auch durch Portable Emissionsmesssysteme (PEMS) auf der Straße zum Teil erhöhte Stickoxidwerte festgestellt wurden.

Die Automobilindustrie sieht sich durch den Abgasskandal einem Generalverdacht ausgesetzt. Dieser konnte jedoch bislang nicht entkräftet werden. Unterschiedliche unabhängige Nachprüfungen, etwa der Deutschen Umwelthilfe und des Fernsehmagazins „Frontal 21“, haben aufgedeckt, dass auch bei weiteren Herstellern auffällige Abweichungen zwischen Labormessungen und Nachprüfungen im realen Fahrbetrieb auftreten. Das Prüfinstitut TNO hat im Auftrag des niederländischen Umweltministeriums bei einer Mercedes-C-Klasse in der modernsten Euro-6-Version bei Messungen auf der Straße Spitzenwerte von bis zu 2000 Milligramm Stickoxid pro Kilometer gemessen, was einen bis zu 40-fach höheren Ausstoß als auf dem Rollenprüfstand darstellt. Die Messungen erfolgten bei Stadtgeschwindigkeiten und einer Außentemperatur von 7 bis 10 Grad Celsius, was den Jahresdurchschnittstemperaturen zum Beispiel der Stadt Stuttgart entspricht. Daimler gibt an, dass das Abgasregelungssystem des untersuchten Dieselfahrzeugs über einen Mechanismus verfüge, der die Abgasnachbehandlung je nach Bedingungen wie Außentemperaturen und Lastzuständen unterschiedlich regelt, um Motorbauteile zu schützen und um Funktionalität des Abgasnachbehandlungssystems bis zu einer Laufleistung von mindestens 160.000 Kilometern sicherzustellen.

Die Einführung von Fahrzeugtests auf der Straße ab dem Jahr 2017 ist ein überfälliger Fortschritt. Allerdings sind der Automobilindustrie für eine Übergangszeit von drei Jahren großzügige Toleranzen (in Form eines Konformitätsfaktors von 2,1) zugebilligt worden, der nach wie vor hohe Abweichungen zwischen Laborwerten und Real Driving Emissions (RDE) erlaubt. Hoch problematisch bleibt jedoch vor allem ein Altbestand von 14 Millionen Diesel-Pkw in Deutschland.

Zur Bekämpfung der hohen Luftbelastung ist eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik erforderlich. Weltweit gibt es zahlreiche positive Beispiele für Kommunen, die massiv auf eine Förderung des Radverkehrs und des ÖPNV setzen, um Luftverschmutzung zu reduzieren und Innenstädte vom Autoverkehr zu entlasten. Die Bundesregierung hat es bislang abgelehnt, etwa Impulse der EU-Kommission und des Europäischen Parlaments aufzugreifen und ein eigenes Leitkonzept für die städtische Mobilität zu entwickeln.

Trotz vielfacher öffentlicher Absichtsbekundungen scheitert die Bundesregierung ebenso an der Aufgabe, Elektromobilität im Straßenverkehr wirksam zu fördern. Kaufprämien sind in zahlreichen Ländern ein Erfolgsmodell zur Einführung von Elektroautos. Um einseitige Belastungen des Bundeshaushaltes zu vermeiden und eine ökologische Lenkungswirkung zu erreichen, müssen Kaufzuschüsse für Elektroautos und verbrauchsarme Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge über eine Umlage der Kfz-Steuer für Pkw, deren CO<sub>2</sub>-Ausstoß oberhalb der europäischen CO<sub>2</sub>-Grenzwerte liegt, gegenfinanziert werden.