

Antrag

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Stefan Gelbhaar, Oliver Krischer, Matthias Gastel, Daniela Wagner, Lisa Badum, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Kai Gehring, Britta Haßelmann, Dr. Bettina Hoffmann, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Steffi Lemke, Ingrid Nestle, Cem Özdemir, Friedrich Ostendorff, Lisa Paus, Dr. Manuela Rottmann, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Luft- und Lebensqualität schaffen – Automobilhersteller zu Hardware-Nachrüstungen von Dieselfahrzeugen verpflichten und die Verkehrswende in Städten einleiten

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Schutz der Gesundheit und damit das Recht auf saubere Luft stehen vor wirtschaftlichen Interessen. Das hat das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil vom 27.02.2018 über die Zulässigkeit von Fahrverboten unmissverständlich festgestellt. Die seit 2010 geltenden Immissionsgrenzwerte für Stickstoffdioxid werden an zahlreichen verkehrsnahen Messstationen erheblich überschritten. Dass Bundesregierung und Automobilindustrie seit Jahren keine wirksamen Maßnahmen gegen diese massive Luftverschmutzung einleiten, ist skandalös. Sie nehmen Atemwegserkrankungen, Diabetes, Bluthochdruck und andere Beeinträchtigungen von Gesundheit und Lebensqualität bei vielen tausend Menschen und die damit einhergehende gesundheitliche Schädigung sowie eine geringere Lebenserwartung billigend in Kauf. Anstatt zu handeln und schnelle Maßnahmen zu ergreifen, werden unmittelbare Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge als nicht nachweisbar abgetan oder behauptet, dass Messstationen für die Stickoxidbelastung ungünstig aufgestellt seien. Das ist beschämend und erschreckend zugleich.

Eine Bundesregierung, die Unternehmen nicht ordentlich kontrolliert, die es zulässt, dass Gesetze nicht befolgt und Profite auf Kosten von Umwelt und Gesundheit gemacht werden, und die nur symbolhaft, aber nicht wirksam reagiert, gefährdet das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in unseren Rechtsstaat. Mittlerweile hat die EU-Kommission die Bundesrepublik Deutschland wegen der anhaltenden Missachtung gemeinsamer europäischer Umweltgesetze vor dem Europäischen Gerichtshof verklagt. Eine Verurteilung hätte zur Folge, dass letztlich mit Steuergeldern Strafzahlungen geleistet werden müssen, weil Unternehmen und Bundesregierung versagen. Die Kosten für ihren Betrug, der ihnen Milliardengewinne eingebracht hat, wälzen die Automobilunternehmen auf die Allgemeinheit ab.

Der Betrug der Automobilhersteller schädigt aber nicht nur Umwelt und Gesundheit. Opfer sind auch die Besitzer von Diesel-Pkw, deren Abgasreinigungssysteme nur auf dem Rollenprüfstand vollwertig funktionieren, aber bei realen Fahrsituationen auf der Straße abgeschaltet werden. Auch hier verhindert die Bundesregierung Rechtssicherheit und Unterstützung.

Die Blockade der Bundesregierung bei der Einführung einer blauen Plakette und somit einer einheitlichen Regelung führt dazu, dass zahlreiche Städte eigene Verkehrsbeschränkungen entwickeln und beschließen. Diese ultralokalen Fahrverbote sind nur mit großem Aufwand kontrollierbar und führen die Städte in rechtliche Auseinandersetzungen über die Ausgestaltung der einzelnen Verkehrsbeschränkungen. Solange sich die Bundesregierung einer einheitlichen Plakettenregelung verweigert, bleibt auch der Druck auf die Automobilunternehmen gering, endlich saubere Autos zu produzieren.

Die von der Bundesregierung geförderte Nachrüstung von Diesel-Bussen avisiert nur etwa 4 Prozent der verkehrsbedingten Stickoxidemissionen. Diesel-Pkw sind mit 72 Prozent Hauptquelle der Stickoxidemissionen. Deshalb sind Hardware-Nachrüstungen von Diesel-Pkw mit Harnstoff-Katalysatoren (SCR-Katalysatoren) und die Verbesserung bereits verbauter Systeme der zentrale und unabdingbare Lösungsansatz für eine schnelle und wirksame Bekämpfung des Stickoxidproblems in Städten mit erheblicher Grenzwertüberschreitung. Somit muss die Bundesregierung die Automobilhersteller zur Verantwortung ziehen und dafür sorgen, dass schmutzige Diesel auf Herstellerkosten, also auf Kosten der Verursacher, technisch nachgerüstet werden.

Der ADAC hat mit Unterstützung des baden-württembergischen Verkehrsministeriums nachgewiesen, dass Hardware-Nachrüstungen an Euro-5-Dieselfahrzeugen möglich und wirksam sind. Im Stadtverkehr lassen sich so bis zu 70 Prozent, außerorts sogar bis zu 90 Prozent weniger Schadstoffausstoß erreichen. Es ist unverantwortlich, dass die Bundesregierung nach wie vor Hardware-Nachrüstungen durch die Automobilhersteller gemäß dem Verursacherprinzip blockiert.

Viele Diesel-Pkw-Halterinnen und -halter können nicht mehr auf eine umfassende Lösung warten, da die Verjährung ihrer zivilrechtlichen Ansprüche droht. Mit der Musterfeststellungsklage hat die Bundesregierung mit jahrelanger Verzögerung ein Rechtsinstrument geschaffen, das die Verfolgung von Rechtsansprüchen erleichtern soll. Die Musterfeststellungsklage ist jedoch nur die zweitbeste Wahl gegenüber der Einführung von Möglichkeiten der Gruppenklage.

Das von der Bundesregierung aufgesetzte Sofortprogramm „Saubere Luft“, mit dem sie den Ausbau von ÖPNV-, Fuß- und Radverkehr fördern will, ist nicht wirksam – vor allem, weil die zaghaften und unausgegorenen Maßnahmen durch die eigene umwelt- und klimaschädliche Investitions-, Steuer- und Ordnungspolitik konterkariert wird. Außerdem mussten Kommunen bislang erheblich in finanzielle Vorleistung treten, da die Auszahlung der Fördergelder überaus spät erfolgt. Für finanzschwache Kommunen ist das kaum zu stemmen. Insgesamt ist das Programm zu bürokratisch, um schnell Abhilfe zu schaffen, da Bewilligungen mit enormem Bürokratieaufwand verbunden sind.

Der Deutsche Bundestag begrüßt, dass die Bundeskanzlerin anlässlich des Kommunalgipfels am 28.11.2017 öffentlich bekannt hat, dass das Sofortprogramm nur eine Facette sei, „dass es aber zur Veränderung der gesamten Stadtmobilität natürlich über Jahre, auch im Rahmen der – so kann man es nennen – Verkehrswende, die wir in Deutschland Schritt für Schritt installieren müssen, weiterer Programme bedarf.“

Der rhetorischen Entschlossenheit der Bundeskanzlerin für eine Neuausrichtung der Verkehrspolitik steht bisher die ablehnende Haltung des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer (CSU) zur Verkehrswende entgegen. Es ist überfällig, dass die Bundesregierung eine geschlossene Position entwickelt. In der internationalen Verkehrswis-

senschaft ist unstrittig, dass es zur Verminderung von Staus, Lärm und Luftverschmutzung in Städten und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erforderlich ist, den Umweltverbund aus Bus und Bahn, Rad- und Fußverkehr sowie Sharing-Angeboten zu stärken und Verkehrsflächen neu aufzuteilen. Hierfür ist ein grundlegendes Umsteuern in der Verkehrspolitik notwendig. Entsprechend macht sich z. B. auch der Deutsche Städtetag für eine Verkehrswende und eine entsprechende Neuorientierung der Verkehrspolitik stark und fordert Bund und Länder auf, innerhalb von zehn Jahren 20 Milliarden Euro für die städtische Verkehrswende aufzuwenden.

Städte wie Kopenhagen oder Groningen zeigen, wie mit einer systematischen Förderung des Radverkehrs und einer Neuaufteilung der Verkehrsflächen die Lebensqualität für Bürgerinnen und Bürger enorm zunimmt. Vielen Städte eifern diesen Vorbildern nach und treiben den Ausbau von Radwegen voran. Helsinki, Oslo oder etwa die belgische Stadt Gent setzen auf eine konsequente Förderung des ÖPNV und wollen den privaten Autoverkehr mehr und mehr aus der Innenstadt heraushalten. Zukunftsweisend sind auch die Mobilitätsstationen in der österreichischen Stadt Graz, an denen ein bequemer Umstieg zwischen Fahrrad, Tram und Carsharing-E-Auto ermöglicht wird.

Die vorrangige Aufgabe der Verkehrspolitik der nächsten Jahre muss der grundlegende Umbau des Verkehrs hin zu einem nachhaltigen Mobilitätssystem sein. Um das Pariser Klimaschutzabkommen umzusetzen, hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, die CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bis 2030 um 40 bis 42 Prozent im Vergleich zu 1990 zu vermindern. Tatsächlich aber steigen die CO₂-Emissionen, die im Verkehr zu fast zwei Dritteln von Autos verursacht werden, weiter an. Allerdings nicht, weil infolge des Dieselskandals weniger Diesel-Pkw verkauft werden, sondern weil immer mehr schwere, hochmotorisierte SUV unterwegs sind. Um diese Entwicklung zu stoppen und einen Trend zu Fahrzeugen mit niedrigen Emissionen zu erreichen, ist es unter anderem nötig, CO₂ zu bepreisen, die Kfz-Steuer sowie die Dienstwagenbesteuerung konsequent am CO₂-Ausstoß auszurichten und den Kauf von Elektrofahrzeugen und andere Formen nachhaltiger Mobilität entschlossener zu fördern.

Moderne Mobilität zeichnet sich durch das intelligente Kombinieren unterschiedlicher Verkehrsmittel aus. Die Digitalisierung erleichtert diesen Wandel der Verkehrspraxis bereits überall in der Welt. Die Verkehrsordnung in Deutschland erschwert jedoch an vielen Stellen eine multimodale Verkehrspraxis und bleibt auf das Verbrennungsauto fixiert. Neue Mobilitätsformen und mehr Lebensqualität in Städten setzen voraus, u. a. das Personenbeförderungsrecht, das Straßenverkehrsrecht und das Baugesetzbuch anzupassen und Kommunen mehr Handlungsfreiheit zu geben, um den Verkehr zu beruhigen, den Autoverkehr zu vermindern und die Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu stärken. Es ist Zeit, mehr Experimente zuzulassen und mehr Mobilität zu wagen, um auch der deutschen Verkehrswirtschaft neue Entfaltungs- und Entwicklungsmöglichkeiten zu bereiten.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. die Automobilhersteller auf deren Kosten gemäß dem Verursacherprinzip zu einer Hardware-Nachrüstung von in Deutschland zugelassenen Dieselfahrzeugen der Abgasnorm Euro 5 zu verpflichten und die Abgasminderungssysteme bei Fahrzeugen mit vorhandenen SCR-Katalysatoren nachzubessern;
2. besonders emissionsarme Fahrzeuge – einschließlich der Fahrzeuge mit nachgerüsteten SCR-Katalysatoren – bundeseinheitlich mit einer neuen, blauen Plakette zu kennzeichnen und Kommunen die Möglichkeit zu geben, unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit nur noch Kraftfahrzeugen mit solchen niedrigen Emissionswerten die Einfahrt in Umweltzonen zu erlauben;
3. die Programme zur Elektrifizierung des öffentlichen Personennahverkehrs zu verstetigen und auszuweiten, die Bundesmittel für Radschnellwege zu erhöhen

- und den Bau von Fahrradparkhäusern an Bahnhöfen zu fördern;
4. die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge auf einen wirksamen Betrag zu erhöhen und die Förderung haushaltsneutral mit einem CO₂-basierten Bonus-Malus-System für Neuwagen im Rahmen der Kraftfahrzeugsteuer zu verknüpfen sowie die Besteuerung von Dienstfahrzeugen an die Emissionswerte der Fahrzeuge zu koppeln;
 5. das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz auf die Verkehrswende in Städten auszurichten, das GVFG-Bundesprogramm in der 19. Wahlperiode um 4 Milliarden Euro zu erhöhen und für Sanierungsmaßnahmen zu öffnen.

Berlin, den 10. September 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion