

Antragsentwurf der SPD-Bundestagsfraktion

Fahrverbote vermeiden: technisch und wirtschaftlich sinnvolle Nachrüstung von inländischen und ausländischen Diesel-Pkw umsetzen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

2017 ist der NO₂-Grenzwert von 40 Mikrogramm NO₂ pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel in insgesamt 65 Städten überschritten worden. Laut Umweltbundesamt (UBA) sind Diesel-Pkw die Hauptquelle für Stickstoffdioxid (NO₂) in den Städten. Demnach trägt der Verkehrsbereich zu rund 60 Prozent an der gesundheitsschädlichen NO₂-Belastung bei. Daran wiederum haben die Diesel-Pkw den größten Anteil. Diesel-Pkw mit Abgasnorm Euro 5 und Euro 6 stoßen im Realbetrieb im Vergleich zu den auf den Prüfständen gemessenen Grenzwerten fünf bis sechsmal höhere Stickoxidemissionen aus.

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat am 27.02.2018 geurteilt, dass Kommunen, die den NO₂-Grenzwert überschreiten, bereits nach heutigem Recht Fahrverbote für Dieselfahrzeuge erlassen können. Am 31.05.2018 hat die Hansestadt Hamburg auf knapp 600 Metern der Max-Brauer-Allee sowie auf 1,6 Kilometern der Stresemannstraße Durchfahrtsverbote für Dieselfahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 5 und älter eingeführt. Stuttgart wird ab dem 01.01.2019 die erste Stadt in Deutschland mit einem flächendeckenden Diesel-Fahrverbot sein. Dieselfahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 4 oder niedriger dürfen vom 01.01.2019 an nicht mehr in die Umweltzone fahren.

Das Verwaltungsgericht Wiesbaden hat am 05.09.2018 geurteilt, dass in Frankfurt/ Main ab dem 01.02.2019 Euro 4 und ältere Dieselfahrzeuge und ab September 2019 Euro-5-Diesel ausgesperrt werden müssen. In weiteren Städten wie Düsseldorf, Aachen und München drohen ebenfalls Fahrverbote.

Mit jedem weiteren Gerichtsurteil wird deutlich, dass bei der Frage der technischen Nachrüstung von Euro 5 und Euro 6- Dieselfahrzeugen die Zeit des Abwartens vorbei ist. Softwareupdates allein reichen fahrzeugseitig nicht aus. Diese leisten in den nächsten Jahren nur einen geringen Beitrag von maximal 1 bis 3 Mikrogramm weniger NO₂/m³ Luft. Die aktuelle

Situation erfordert weitergehende Maßnahmen, um weitere Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zu verhindern.

Es geht außerdem um die Zukunft der deutschen Schlüsselindustrie: Autos „Made in Germany“ gehören zu den besten der Welt und sichern Hunderttausende Arbeitsplätze in Deutschland. Die Automobilindustrie ist eine zentrale Stütze des Wirtschaftsstandorts Deutschland. Das soll auch in Zukunft so bleiben. Dafür braucht es das Vertrauen der Verbraucherinnen und Verbraucher, dass die Fahrzeuge sauber, sicher und zuverlässig sind.

Die Verbraucherinnen und Verbraucher sind derzeit mit einem starken Wertverlust ihres Dieselfahrzeugs und mit drohenden Fahrverboten konfrontiert. Allein in den ersten drei Monaten des Jahres 2018 brach die Zahl der Neuzulassungen von Diesel-Pkw um 21 Prozent auf 283.800 Fahrzeuge ein. Das ist auch eine Folge der Manipulationen an der Abgasreinigung von Dieselfahrzeugen durch diverse Automobilhersteller. Gleichzeitig haben die Manager der Automobilindustrie in Kauf genommen, dass die realen Emissionen auf der Straße um einiges höher als die gemessenen Werte auf dem Prüfstand waren.

Tausende von Beschäftigten machen bei den Automobilherstellern und den Zuliefererunternehmen eine hervorragende Arbeit. Trotzdem haben sie Sorge um ihren Arbeitsplatz, weil die Dieselkrise zu einer generellen Vertrauenskrise für die gesamte Automobilindustrie „Made in Germany“ werden könnte. Das Handeln der Automobilmanager bedroht dabei die Zukunft des Automobilstandortes Deutschland. Es muss neues Vertrauen in den Diesel als Brückentechnologie geschaffen werden. Ansonsten wird auch die Einhaltung der deutschen CO₂-Minderungsziele zusätzlich erschwert.

Um die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger in den besonders hoch belasteten Gebieten zu schützen und gleichzeitig Fahrverbote zu verhindern, müssen die Automobilhersteller bei Euro 5 und Euro 6 Dieselfahrzeugen effiziente Abgas-Reinigungsanlagen mit einer Selective Catalytic Reduction (SCR)-Technologie auf eigene Kosten wo technisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll nachrüsten. Damit würde auch neues Vertrauen bei den Kundinnen und Kunden aufgebaut, das für die Sicherung der Beschäftigung in der deutschen Automobilindustrie unabdingbar ist.

Der nachträgliche Einbau von Abgas-Reinigungsanlagen ist bei Euro 5 und Euro 6-Dieselfahrzeugen technisch machbar. Derartige SCR-Nachrüstsysteme sind für einige Fahrzeugmodelle entweder bereits vorhanden oder weit entwickelt. So bieten neben Automobilherstellern auch zahlreiche Nachrüsthersteller NOx-Minderungssysteme an, deren

Effektivität hinreichend belegt ist. Mit solchen Hardware-Nachrüstungen können die NOx-Emissionen um bis zu 70 Prozent (innerorts) beziehungsweise 90 Prozent (außerorts) im realen Fahrbetrieb reduziert werden. Die technische Nachrüstung sollte sich in einem ersten Schritt regional auf Euro 5 und Euro 6 Dieselfahrzeuge, deren Halterinnen und Halter konkret von Fahrverboten bedroht sind, konzentrieren.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. das Zwischenergebnis der Gespräche des Bundeskanzleramts, des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Bundesministeriums der Finanzen mit den Automobilherstellern mit den Fachexperten des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Bundesministeriums für Justiz und Verbraucherschutz sowie des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie auszuwerten und in den weiteren Verhandlungen, wo technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar, schnellstmöglich wirksame Hardware-Nachrüstungen bei Diesel-Pkw mit der Abgasnorm Euro 5 und Euro 6 auf Kosten der Hersteller zu vereinbaren. Sinnvoll ist es, mit Hilfe eines Stufenplans zuerst die Dieselfahrzeuge von Halterinnen und Haltern umzurüsten, die in Städten und deren Umfeld konkret von Fahrverboten bedroht sind.
2. die rechtlichen Voraussetzungen für eine zügige Zulassung von Nachrüstungslösungen zur Abgasnachbehandlung bei Dieselfahrzeugen zu schaffen.
3. den staatlich anerkannten Prüforganisationen zur Erfüllung ihres gesetzlichen Prüfauftrags den Zugang zur Fahrzeugelektronik über die jeweiligen Schnittstellen sowie zu den Quellcodes der Fahrzeugsoftware zu ermöglichen, damit Manipulationen an der Fahrzeugsoftware im Rahmen der Hauptuntersuchung erkannt werden können.
4. die Zuständigkeiten für Typgenehmigung und Kontrolle in zwei getrennten Behörden neu zu ordnen, um die staatliche Aufsicht der Automobilhersteller zu verbessern.
5. die Automobilindustrie bei dem anstehenden Strukturwandel im Zuge der zunehmenden Elektrifizierung des Straßenverkehrs durch geeignete Instrumente mit dem Ziel zu unterstützen, die hochqualifizierten Arbeitsplätze bei Herstellern und Zulieferern in Deutschland zu erhalten.

Berlin, den

Andrea Nahles und Fraktion