**Fragen und Antworten zum Thema Nachrüstung von Diesel-Pkw**

**Antrag der Fraktion DIE LINKE**

**„Hersteller zur wirksamen technischen Nachrüstung von Diesel-Pkw verpflichten - Fahrverbote vermeiden“ – Bundestagsdrucksache 19/1360**

**Vorab:**

Wegen einer drohenden Klage der Europäischen Kommission gegen Deutschland wegen anhaltender Überschreitung der zulässigen Luftgrenzwerte in etwa 70 Städten, auf die sich auch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes vom 27. Februar 2018 zu Fahrverboten in Städten bezieht UND vor dem Hintergrund des (für die drohende Klage ursächlichen) Skandals, dass Diesel-Pkw ein Vielfaches der offiziellen Werte ausstoßen, wird in Deutschland seit Monaten darüber diskutiert, dass die Fahrzeuge technisch nachgerüstet werden. Die Softwareupdates mindern die Emissionen zwar um 20-30%, aber das ist nicht ausreichend. Eine Hardwarenachrüstung würde die Emissionen um mindestens 70% mindern können und dadurch Fahrverbote weitgehend vermeiden.

SPD, Grüne, sogar die FDP fordern eine solche Nachrüstung, und dass dabei nicht die betrogenen FahrzeughalterInnen auf den Kosten sitzen bleiben dürften. Die Hersteller aber weigern sich, freiwillig teure Hardwarenachrüstungen an Dieselfahrzeugen vorzunehmen. Bisher hat niemand einen konkreten Vorschlag auf den Tisch gelegt, WIE es zu bewerkstelligen ist, dass man die Hersteller zur Nachrüstung VERPFLICHTET. Wir zeigen mit diesem Antrag nun als erste auf, wie die Hersteller zur Nachrüstung auf ihre Kosten verpflichtet werden können.

Die Bundesregierung beruft sich darauf, es gäbe keine gesetzliche Grundlage, mit der man Hersteller zur Umrüstung der Hardware verpflichten kann. DIE LINKE. teilt diese Auffassung eindeutig nicht, sondern wir sind überzeugt davon, dass es eine solche Rechtsgrundlage gibt. Und dabei stehen wir auch nicht alleine dar, denn auch das Land Rheinland-Pfalz und die Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) vertreten im bisher nicht veröffentlichten Bericht der Arbeitsgruppe 1 des nationalen Forums Dieselgenau diese Rechtsauffassung, der natürlich vom Bundesverkehrsministerium widersprochen wird. Wir sind der Überzeugung, dass sie das nur tut, weil ihr das Wohl der Autoindustrie mehr am Herzen liegt als die Gesundheit der Bevölkerung.

Konkret: Die zu hohen Stickoxidemissionen führen zu hohen gesundheitlichen Risiken für die Bevölkerung. Laut UBA sterben jährlich ca. 6.000 Menschen vorzeitig an verkehrsbedingten Stickoxidemissionen. Mehr als 1 Millionen Menschen in Deutschland erkranken daran jährlich. Diese Folgen stellen ein erhebliches gesundheitliches Risiko für die so genannte Öffentliche Gesundheit dar. In einem solchen Fall ist es dem Kraftfahrtbundesamt möglich aus Gründen des Gesundheitsschutzes den Herstellern die Typenzulassung zu entziehen, auch wenn die Fahrzeuge sich nicht in einem verbotswidrigen Zustand befinden. Da dies drastische Folgen für Hersteller und Halterinnen und Halter hätte, weil die Fahrzeuge mit einem Mal illegal wären und stillgelegt werden müssten bestünde eine mildere Maßnahme darin, die Hersteller per Anordnung einer Nebenbestimmung zu verpflichten, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass die Stickoxidwerte auf der Straße sich auf ein verträgliches Maß reduzieren. Eine Anweisung an das Kraftfahrtbundesamt, entsprechende Anordnungen zu treffen, verlangt DIE LINKE. von der Bundesregierung. Wir sind sicher, dass man zur Abwehr von Umwelt- und Gesundheitsgefahren mit einer Anordnung zur technischen Nachrüstung so vorgehen muss. Darin sehen wir die einzige Möglichkeit, Fahrverbote für die meisten Dieselfahrzeuge zu vermeiden. Das Argument der Hersteller, das Überschreiten der Grenzwerte an Stickoxidemissionen von Dieselfahrzeugen im Straßenbetrieb ist nicht per se illegal, ist solange richtig, wie die erhöhten Stickoxidemissionen nicht auf rechtswidrige Abschalteinrichtungen zurückzuführen sind. Diese werden mit einem Softwareupdate beseitigt, so zumindest die Rechtsauffassung von Bundesregierung und Herstellern. Die Frage, ob die die Emission von Stickoxid reduzierenden Techniken illegal oder nicht sind, ist aber nicht erheblich für die von uns geforderte Vorgehensweise. Die Rechtsgrundlage bezieht sich ausschließlich auf den Schutz der Gesundheit und der Umwelt. Und selbst moralisch kann die Autoindustrie nun wirklich nicht auf Mitleid hoffen, dafür hat sie viel zu lange betrogen und vertuscht – und tut es bis heute.

Wir mussten, um unserer Forderungen in einem Antrag an die Bundesregierung umzusetzen, viele Entscheidungen treffen bei denen viele Fragen beantwortet wurden. Einige, aber nicht alle, beantwortet der Antrag selber. Die anderen findet ihr / finden Sie hier:

**Wieso legen wir uns auf einen zu erreichenden Wert von 200 mg/km für die nachgerüsteten Fahrzeuge fest?**

Konkret fordert der Antrag, dass alle Diesel-Pkw ab der Euro Schadstoffklasse 4 bis zur vorletzten Klasse Euro 6c technisch nachgerüstet werden, wenn und damit sie im Realbetrieb nicht mehr als 200 mg/km NOx ausstoßen. Für die neuesten Fahrzeuge gelten derzeit 168 mg/km im Realbetrieb und 80 mg/km im Prüflabor. Ist eine solche Nachrüstung technisch nicht möglich oder nicht wirtschaftlich oder sind Fahrzeuge bereits vor der Nachrüstung von örtlichen Fahrverboten betroffen (Urteil Bundesverwaltungsgericht), dann greift eine Entschädigungsregelung. Diese wird vor allem für Euro 4 Diesel-Fahrzeuge von Bedeutung sein.

Wir wollten das Maximale für den Schutz der Gesundheit, das technisch machbar ist. Möglicherweise wäre noch mehr drin, worauf einige Testergebnisse hindeuten. Wir haben aber Zweifel, ob für nachgerüstete Fahrzeuge ein Wert, der noch geringer ist als der Wert für die neuesten Fahrzeugtypen, vor Gericht Bestand haben kann. Deswegen haben wir die 168 g NOx/km auf 200 aufgerundet und liegen damit 20 g/km NOx über dem Wert, den Euro 5 Diesel-Fahrzeuge auf dem Prüfstand erreichen müssen. Bei Euro 4-Fahrzeugen liegt der Wert für den Prüfstand allerdings bei 250 g/km NOx. In der Abwägung des Gesundheitsschutzes sehen wir dennoch das Erfordernis einer strengen Vorgabe. Zudem gehen wir davon aus, dass die meisten Euro-4-Fahrzeuge eher unter die 2. Forderungen nach Entschädigung oder Ersatz fallen werden.

Unterschiedliche Zielwerte sind zudem problematisch im Hinblick auf den Fall, dass sich Fahrverbote doch nicht vermeiden ließen, weil dafür eine einheitlich neue „Blaue“ Plakette sinnvoller wäre – und man für diese dann den einheitlichen Wert von 200 mg/km NOx im Realbetrieb festlegen KÖNNTE.

**Was ist mit älteren Diesel-Fahrzeugen?**

Auf der Straße befinden sich nur noch verhältnismäßig wenige Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 1, 2 und 3 S.ie werden langsam aus dem Markt verdrängt. Zudem ist eine technische Nachrüstmöglichkeit sehr unwahrscheinlich, überdies aufwendig und angesichts des Alters eher unverhältnismäßig. Die Euro 1-3 Fahrzeuge dürfen ohnehin nicht in die Umweltzonen (grüne Plakette) hereinfahren, dies ist erst ab der Stufe Euro 4 möglich. Deshalb haben wir uns entschieden, diese Fahrzeuge nicht in den Antrag einzubeziehen.

**Wieso setzen wir uns nicht wie das UBA und die Umweltverbände für eine Blaue Plakette für die Umweltzonen (UZ) ein?**

Wie gehen davon aus, dass bei einer konsequenten Nachrüstung in den meisten Städten die EU-Grenzwerte für NOx eingehalten werden würden. Die Idee einer blauen Plakette ist mit dem Gedanken verbunden, dass man dann nur die Fahrzeuge technisch nachrüsten müsste, die dort fahren. Das wären deutlich weniger als die bis zu 12 Mio. Diesel-Pkw, die von unserem Antrag betroffen sind (Stand 1.1.17: Euro 4 = 3,5 Mio., Euro 5 = 6 und Euro 6 = 2,7 Mio. Fzg.).

Zum einen wollen wir die Gesundheit überall verbessern, nicht nur an den Straßen, an denen sich Messstellen befinden. Denn auch unterhalb des Grenzwertes von 40ug sind Stickoxide gesundheitsschädlich.

Zum anderen ist eine Verpflichtung der Industrie, die Kosten für die Nachrüstung zu tragen, nur möglich bei der von der LINKEN geforderten Anordnung der technischen Nachrüstung. Somit müssten bei der Variante Umweltzone OHNE die von uns geforderte Anordnung einer technischen Nachrüstung die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter die Kosten für die Hardwareumrüstung selber zahlen. Für die Nachrüstung würde es eventuell ein nationales Förderprogramm geben, dann würde der Staat einen Teil oder alles zahlen. Aber nicht die Hersteller. Die würden sich an dem Förderprogramm vielleicht bei staatlichem Druck mit ein paar 100 Mio. € beteiligen. So jedenfalls war es beim „Sofortprogramm Saubere Luft“, bei dem die Autoindustrie gerade einmal 250 Mio. € spendet, die restlichen 750 Mio. € zahlt der Staat. Man könnte natürlich auch konsequent die illegalen Abschalteinrichtungen verfolgen und Sanktionen verhängen – und daraus die Förderung bezahlen. Die Sanktionen aber wollen wir ZUSÄTZLICH verhängen (s.u.). Wir wollen, dass die Hersteller zahlen, weil sie die bewusst Fahrzeuge verkauft haben, die im realen Straßenbetrieb ein Vielfaches an Stickoxiden ausstoßen und damit die Gesundheitsgefährdung vieler Menschen bewusst in Kauf genommen hat.

Ist ferner eine technische Nachrüstung nicht möglich, könnten die Fahrzeuge nicht mehr genutzt werden – und die Betroffenen müssten sich auf eigene Kosten ein neues zulegen. Auch das vermeiden wir mit unserem Antrag, weil in dem Fall die Hersteller eine Kompensation leisten müssten.

Dennoch erfordert die praktische Umsetzung der Nachrüstung einige Zeit. Die Umsetzung innerhalb eines Jahres, wie von uns gefordert, ist sehr anspruchsvoll, aber angesichts der anhaltenden Überschreitung der europäischen Grenzwerte zur Luftreinhaltung muss die Maßnahme so schnell wie möglich umgesetzt werden. Der Zeitdruck wird auch durch das Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes erzeugt, nach dem umgehend Fahrverbote erlassen werden können. Deswegen haben wir uns in der 6. Forderung entsprechend positioniert, dass eindeutig klar ist, das Regelungen NUR auf Basis realer Emissionen erlassen werden dürfen. Denn neue EURO 6-Fahrzeuge emittieren zum Teil mehr als bei Ausrichtung an Schadstoffklassen definitiv von Fahrverboten betroffene Euro 4 Fahrzeuge. Außerdem wollen wir weitere Maßnahmen wie insbesondere die umgehende Halbierung der Fahrpreise im öffentlichen Personennahverkehr (s. parallel eingereichter Antrag „Nulltarif im ÖPNV schrittweise einführen“ DS 19/1359) in den 20 Städten, die am stärksten belastet sind. Möglicherweise wird in diesen Städten selbst eine konsequente Nachrüstung nicht ausreichend sein, daher muss es wirkungsvolle Anreize geben, um Menschen zum Umstieg vom Pkw in den ÖPNV zu motivieren. Selbstverständlich muss es auch Verbesserungen für den Rad- und Fußverkehr geben.

**Warum muss die Autoindustrie für ihre Rechtsverstöße nichts zahlen?**

Das fragen wir uns auch! 2015 hat das Kraftfahrtbundesamt (KBA) als bei Volkswagen offiziell festgestellt, dass illegale Abschalteinrichtungen verwendet worden sind. Dennoch wurden keine Sanktionen verhängt, sprich keine Bußgelder erhoben – dabei sind Zahlungen bis zu 5.000 € pro Fahrzeug gesetzlich möglich! Sie hat aber Volkswagen verschont und vertritt bis heute die Auffassung es genüge, dass die Hersteller die Fahrzeuge in einen rechtlich zulässigen Zustand (durch die Softwareupdates) bringt. Für Bürgerinnen und Bürger heißt das: Wenn ich also in Zukunft einen Raub oder Diebstahl begehe, reicht es aus, das Gestohlene zurück zu geben. Wir finden diese Haltung völlig unverständlich, zumal sich jetzt zeigt, wie fatal diese wirkt. Denn die Industrie betrügt und schummelt weiter (s. Antwort auf unsere Kleine Anfrage 19/1149), sie hat ja nichts weiter zu befürchten, als es wieder gut zu machen. Genau deswegen sind Sanktionen ja gesetzlich vorgeschrieben, als Abschreckung vor Wiederholungen.

Eine derartige Haltung werden wir der Bundesregierung nicht durchgehen lassen. Deswegen fordern wir in einem nächsten Schritt die konsequente Verfolgung illegaler Abschalteinrichtungen sowie die Verhängung von Sanktionen. Die potenziellen Einnahmen in Milliardenhöhe wollen wir für weitere erforderliche Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität einsetzen, z.B. für die Halbierung der Fahrpreise im öffentlichen Personennahverkehr in den am meisten belastetsten Städten.

**Geht der Antrag angesichts von Verbrauchssteigerungen und Grenzwertüberschreitungen nur in großen Städten nicht zu weit?**

Wir sollten den Klimaschutz nicht gegen den Gesundheitsschutz der Bevölkerung ausspielen. Das Umweltbundesamt weist darauf hin, dass Stickoxide (NOx) allein in Deutschland zu mindestens 6.000 vorzeitigen Todesfällen aufgrund von Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen und in einem enormen Ausmaß an der Entstehung von Diabetes und Asthma beteiligt sind. Gleichzeitig ist uns der Klimaschutz sehr wichtig, deswegen schlagen wir weitere Maßnahmen für eine Verkehrswende vor – wie einen deutlich günstigeren ÖPNV mit der Perspektive des fahrscheinlosen ÖPNV - um insgesamt den CO2-Ausstoß deutlich zu reduzieren. Zudem halten sich die Verbrauchssteigerungen in Grenzen, der ADAC spricht von 38 bis 56 Cent pro 100 km. Eine Kompensation dafür halten wir nicht zwingend für erforderlich, denn die Fahrzeughalterinnen und Fahrzeughalter müssen keine Fahrverbote befürchten und erhalten durch unseren Antrag ein erneuertes Fahrzeug, dessen Wiederverkaufswert deutlich steigt. Die quasi Enteignung durch Fahrverbote und Senkung des Wiederverkaufswertes der Fahrzeuge, derjenigen Menschen, die sich im guten Glauben, ein sauberes Auto gekauft zu haben, wird dadurch vermieden.

**Die Autoindustrie bewirbt die Dieselfahrzeug seit Jahren als besonders „umweltfreundlich“ – Warum ist mein Diesel nun von Fahrverboten bedroht??**

Die Autoindustrie hat irreführende Angaben gemacht, als sie ihre Fahrzeuge als umweltfreundlich anpries. Der Ausstoß von CO2, der eine direkte Folge der Verbrennung von Benzin und Diesel ist, liegt im realen Fahrbetrieb mittlerweile etwa 50 % über den offiziellen Angaben, und ebenso viel ist der Verbrauch von Kraftstoff höher. Bei den in größerer Zahl nur von Diesel-Fahrzeuge ausgestoßenen gesundheitsschädlichen Stickoxiden (NOx), für die Europäische Grenzwerte sowohl für die Emissionen von Fahrzeugen, als auch für die Luft in Städten gelten, sind die Abweichungen noch höher, sie liegen um das 6-7-fache über den Grenzwerten, die leider nur in sehr speziellen Zulassungstests eingehalten wurden. Selbst mit den Softwareupdates, die das Kraftfahrtbundesamt für 2,46 Millionen VW-Fahrzeuge auferlegt hat und die weitere etwa 2,84 Millionen Fahrzeuge „freiwillig“ erhalten sollen, sinken die Emissionen im realen Fahrbetrieb auf der Straße nur um 20-35%, so dass auch diese Fahrzeuge weiterhin ein Vielfaches der zulässigen Werte ausstoßen, nun statt des 6-7-fachen „lediglich“ das 4-5-fache. (Tatsächlich ist dies Stand Mitte März 2018 erst bei 92% = 2,27 Mio. VW-Fahrzeugen und weiteren nur 230.000 weiteren Diesel-Pkw erfolgt.) Deswegen sind auch diese Fahrzeuge von Fahrverboten bedroht. Schuld sind die Industrie UND die Bundesregierung, die das Überschreiten der Grenzwerte viel zu lange toleriert hat (wie der Untersuchungsausschuss des Bundestages gezeigt hat) und die alles vermeidet, den Herstellern kostenträchtige Auflagen zu machen.

Dieselfahrzeuge galten lange als klimafreundlicher als Benziner, weil man ihnen einen im Vergleich Benzinern geringeren Ausstoß an CO2-Emissionen zusprach. Der aktuelle Skandal und die drohenden Fahrverbote beziehen sich aber ausschließlich auf die zu hohen Stickoxid-Werte in etwa 70 Städten, welche die Ursache für das EU-Vertragsverletzungsverfahren wegen Verstoß gegen Luftgrenzwerte sind, die in den viel zu hohen Emissionen der Dieselfahrzeuge begründet liegen (Anteil Diesel-Pkw an NOx-Emissionen beträgt 68%). Die Stickoxide, welche der Verkehr verursacht, führen laut UBA-Studie zum vorzeitigen Tod von jährlich etwa 6.000 Menschen und zu einer hohen Anzahl an Erkrankungen.

Im Übrigen ist auch das Image vom klimafreundlichen Diesel inzwischen angekratzt, weil seit Jahren feststeht, dass der CO2-Ausstoß auf der Straße deutlich höher ist, als von den Herstellern angegeben. Bereits vor 9 Jahren kritisierte der Bundesverband der Verbraucherzentralen die Werbung der Autokonzerne Opel und VW, die mit „umweltfreundlich“ oder „klimafreundlich“ ihre Fahrzeuge anboten. Schon damals war der Gegensatz zwischen Versprechen und realen CO2—Abgaswerten offensichtlich. Der Bundesverband mahnte die Werbung der Unternehmen erfolgreich ab, geändert hat sich nichts. Die Täuschung und Irreführung wurde (in leicht geänderter Form) beibehalten. Die Aufforderung an die Bundesregierung, für einen besseren Verbraucherschutz zu sorgen und gegen so genanntes „Greenwashing“ vorzugehen, hat die Bundesregierung bisher ignoriert. Daher wird sich DIE LINKE für einen konsequenteren Verbraucherschutz, bessere Rechtsdurchsetzungsmöglichkeiten und klarere Regelungen einsetzen.

**Kann man VW nochmals verpflichten, nach den Softwareupdates nun auch noch eine technische Nachrüstung durchzuführen, und können auch die Hersteller verpflichtet werden, die „freiwillige Softwareupdates“ anbieten?**

Ja, weil es zwei verschiedene Sachverhalte und Rechtsgrundlagen sind. Bei den Softwareupdates wurden bei VW anerkannt illegale Abschalteinrichtungen durch die Updates beseitigt (so zumindest die Auffassung der Bundesregierung, wir haben daran unsere Zweifel, weil die Abgasreinigung eben auch nach dem Update nur eingeschränkt funktioniert und die Emissionen weiter ein Mehrfaches der zulässigen Werte betragen). Bei den sogenannten freiwilligen Updates gehen wir davon aus, dass auch diese sich auf illegale Abschalteinrichtungen beziehen, die die Bundesregierung nur zum Schutze der Industrie nicht als solche bezeichnen will. Mit der Einwilligung in die von Herstellern freiwillig angebotenen Software-Updates allerdings versucht die Bundesregierung die illegalen Abschalteinrichtungen zu legalisieren.

**Bedeutet unser Antrag nicht den Ruin der Autoindustrie?**

Nein: Von 2010 bis 2017 haben die drei großen deutschen Autokonzerne Gewinne von 192 Mrd. € gemacht. Alleine im letzten haben VW mit 11,9 Mrd. Euro, Daimler mit 10,9 Mrd. Euro und BMW mit 8,7 Mrd. Euro nach Steuern über 30 Mrd. € Gewinn erzielt. Ein Ruin der Autoindustrie steht also nicht zu befürchten. Dazu kommt, dass VW in den USA fast 20 Mrd. € Strafen und Kompensationszahlungen leisten musste. Zudem hat allein VW Rückstellungen von 80 Mrd. € gebildet, davon ganze 10 Mrd. € durch eine Erhöhung im Jahr 2017.

Die Umsetzung unseres Antrags würde die Industrie einmalig etwa 15 Mrd. € kosten. Das ist eine Menge, aber verkraftbar. Derzeit werden für die Nachrüstungen 1.500 bis 3.000 € angegeben, aber wenn ALLE Fahrzeuge eines Fahrzeugtyps nachgerüstet werden müssten, dann ergibt es sogenannte Skaleneffekte, so dass wir von ca. 15. Mrd. € ausgehen (ca. 1.000-2.000. € pro Fahrzeug \* 12,2 Mio. Diesel-Pkw macht 12,2 bis ca. 25 Mrd. €).

Von den Abgasen der Dieselfahrzeuge geht eine Gefahr für unsere Umwelt und Gesundheit aus. Derjenige, der die Gefahr verursacht hat, muss diese auch beseitigen. Aus diesem Grund kann man die Autohersteller auch zu einer Nachrüstung verpflichten, weil man ihre Fahrzeuge sonst stilllegen müsste. Stickoxide gefährden unsere Gesundheit, ja sogar unser Leben, erheblich. Am Schutz von Umwelt und Gesundheit aber muss sich jeder Hersteller eines Produktes messen lassen. Das Verhalten der Autohersteller zeigt, dass sie dies nicht getan haben, also muss der Staat sie in die Pflicht nehmen. Der Gewinn oder Erhalt eines Wirtschaftszweiges darf nicht über dem Gebot der „körperlichen“ Unversehrtheit stehen.

*v. Gerrit Schrammen, Verkehrsreferent Fraktion DIE LINKE*

*Jana Muschalik, Referentin für Verbraucherschutz Fraktion DIE LINKE*

*Heiko Balsmeyer, wiss. Mitarbeiter von Ingrid Remmers, MdB*

*Stand 23.03.2018*