

Antrag

der Abgeordneten Oliver Krischer, Kerstin Andreae, Stephan Kühn (Dresden), Dieter Janecek, Lisa Paus, Renate Künast, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Nicole Maisch, Peter Meiwald, Friedrich Ostendorff, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aus dem Pkw-Abgasskandal Konsequenzen ziehen – Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie sichern

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Der Abgasskandal um manipulierte Schadstoffmessungen bei Diesel-Pkw markiert einen Wendepunkt. Autos, die Schadstoffgrenzwerte nur auf dem Rollenprüfstand und nicht im realen Straßenbetrieb einhalten, sind genauso wenig zukunftsfähig wie Fahrzeuge, die die Klimakatastrophe befeuern.

Das Auto des 21. Jahrhunderts fährt grün – mit erneuerbarer Energie, leise und frei von Schadstoffen. Es tankt grüne Energie. Fahrzeuge mit klassischen Verbrennungsmotoren werden zum Auslaufmodell. Die Elektromobilität auf Basis von Batterie- und Brennstoffzellentechnologien gibt Antworten auf Fragen des Klimaschutzes, der Endlichkeit des Rohstoffs Öl, der Luftreinhaltung und der Verbesserung der Lebensqualität in Innenstädten.

Um das grüne Auto kommt ein globaler Wettlauf in Gang. Neue Fahrzeugkonzepte und -hersteller, veränderte Wertschöpfungsketten und das Aufkommen digital vernetzter Mobilitätsangebote setzen die traditionelle Automobilwirtschaft unter Druck. Deutschland stellt dies vor besondere Herausforderungen. Insbesondere seine Regionen der großen Produktionsstandorte sind strukturell auf eine wettbewerbsfähige Automobilindustrie angewiesen.

Benzin- und Dieselmotoren verschärfen das globale Problem schlechter Luftqualität in Städten und die damit verbundenen Gesundheitsrisiken. Energiewende heißt, nicht länger fossile Treibstoffe in Motoren zu verbrennen. Deutschland muss Innovationsführer werden bei Entwicklung und Markteinführung umweltfreundlicher Fahrzeuge und alternativer Antriebe.

Die Schönfärberei, das Greenwashing, der Automobilindustrie ist gescheitert. Autos müssen auf der Straße sauber sein – nicht nur auf dem Papier. Angebliche Erfolge bei CO₂-Reduktion, Effizienz und Schadstoffminderung sind systematische Verbrauchertäuschung. Der wirkliche Spritverbrauch weicht immer gravierender von

den Angaben der Hersteller ab. Das International Council on Clean Transportation (ICCT) stellt fest, dass Fahrzeuge des Jahres 2014 auf der Straße 40 Prozent mehr Kraftstoff verbrauchen als auf dem Rollenprüfstand.

Erhebliche Mitschuld an Verbrauchertäuschung, Gesundheitsgefährdung und Klimazerstörung trägt die Bundesregierung. Der Neue Europäische Fahrzyklus (NEFZ) testet Autos fernab ihres realen Straßenbetriebs und ist wegen zahlreicher Schlupflöcher seit Jahren nicht mehr glaubwürdig. Mit der Einführung eines neuen Testverfahrens haben sich Deutschland und die EU-Mitgliedstaaten viel zu lange Zeit gelassen. Deutschland darf nicht länger die Einführung des neuen Testverfahrens „Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure (WLTP)“ blockieren und muss sich für das Schließen konzernfreundlicher Schlupflöcher im Typzulassungsverfahren einsetzen. Messungen im realen Fahrbetrieb (Real Driving Emissions, RDE) dürfen dann keine höheren Abweichungen zu Labortests mehr aufweisen. Genauso sollte die Bundesregierung die Einführung ambitionierter CO₂-Flottengrenzwerte für 2025 und 2030 unterstützen und die Bundeskanzlerin im Interesse sicherer Arbeitsplätze in der europäischen Automobilwirtschaft den Telefonhörer auf der Gabel liegen lassen.

Auch der gezielte Einsatz eines versteckten Softwareprogramms zur Zykluserkennung in 11 Millionen Fahrzeugen des VW-Konzerns war nur möglich, weil die Bundesregierung und das ihr nachgeordnete Kraftfahrt-Bundesamt zahlreiche Hinweise auf auffällige Abweichungen beim Schadstoffausstoß zwischen Labormessungen und realem Straßenbetrieb ignoriert haben. Die Bundesregierung akzeptiert seit Jahren, dass Umweltschutzaufgaben auf dem Heimatmarkt nicht konsequent befolgt und durchgesetzt werden. Die Informationspraxis des Kraftfahrt-Bundesamtes hat mehr der einer Burg der Autobauer als der einer der Gesellschaft verpflichteten Behörde geähnelt, Daten waren nicht frei zugänglich. Die fehlende Transparenz hat dem Image der deutschen Automobilindustrie letztlich enorm geschadet und Verbrauchervertrauen zerstört. Die unternehmerischen Folgen für den Volkswagenkonzern sind nicht absehbar. Sicher ist dagegen: Hätte die Bundesregierung die sogenannte Clean-Diesel-Strategie deutscher Automobilkonzerne mit kritischerem Blick begleitet – die Krise bei VW wäre wahrscheinlich gar nicht erst entstanden.

Der Abgasskandal offenbart, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren kaum leistungsstärker und gleichzeitig immer sauberer werden können. Die Optimierungsmöglichkeiten klassischer Benzin- und Dieselfahrzeuge stoßen an physikalische Grenzen, Abgasnachbehandlungen werden technisch immer aufwändiger und teurer. Mithilfe der Steuer- und Ordnungspolitik der Bundesregierung hat die deutsche Automobilindustrie auf einen trügerischen Vorsprung bei leistungsstarken Benzin- und Dieselmotoren gesetzt. Für die einseitige steuerliche Förderung von Diesel gegenüber Benzin gibt es weder eine umwelt- noch eine verkehrspolitische Begründung. Deutschland wird mit der heutigen Dieselflotte weder seine Klimaziele noch eine Reduzierung der Abgasbelastung in den Städten erreichen. Die Elektromobilität zündet in Deutschland dagegen bislang nicht. Unter 3 Millionen Pkw-Neuzulassungen erreichen reine Elektrofahrzeuge einen Anteil von weniger als 0,3 Prozent. Das Ziel von 1 Million Elektroautos im Jahr 2020 ist bislang nicht in Sicht. Für mehr Klimaschutz und eine Reduzierung der Luftbelastung ist Downsizing, eine Anpassung der Leistungsstärke von Neuwagen an die tatsächlichen Fahrbedarfe, das Gebot der Stunde. Ein Umbau der Kfz-Steuer muss stärkere Anreize für Verbraucherinnen und Verbraucher schaffen, die Fahrzeugflotte mit verbrauchsärmeren und umweltfreundlichen Autos zu erneuern.

Mit ihrer bisherigen Politik gehen Deutschland und die für das Land wichtige Automobilindustrie einen riskanten Weg. Die Erfolgsfaktoren der Automobilbranche werden sich grundlegend ändern – etwa weil weltweit Umweltstandards verschärft werden und neue Fahrzeugkonzepte vermehrt nachgefragt werden. Schon bei der Hybridtechnologie mussten deutsche Hersteller jahrelang hinterherfahren. Sollte

sich der Export schwerer SUV und hochpreisiger Limousinen abschwächen und sollten die Diesel-Pkw aufgrund der als karzinogen eingestuften Dieselabgase stärker reguliert werden, ist die deutsche Automobilwirtschaft schlecht aufgestellt.

Zukunftsfähige Industriepolitik muss Unternehmen neue Türen öffnen, statt sich gegen den unvermeidlichen Wandel zu stemmen. Jahrelang hat es Deutschland versäumt, etwa den Rückstand und die fehlende Kompetenz in der Batterietechnik gegenüber Japan, Südkorea und mittlerweile auch den USA aufzuholen. Die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) hat Papier und Publicity erzeugt. Nicht gelungen ist es Bundesregierung und Automobilindustrie, einen konsequenten Entwicklungspfad in Richtung Elektromobilität einzuschlagen.

Die Bundesregierung trägt die Verantwortung dafür, jetzt den rechtlichen Rahmen für die Automobilwirtschaft und den Straßenverkehr so zu erneuern, dass durch größtmögliche Transparenz und Ehrlichkeit Vertrauen bei den Verbraucherinnen und Verbrauchern wiederhergestellt wird, die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie erhalten bleibt und die Luftbelastung durch Emissionen des Straßenverkehrs wirksam zurückgeht.

II. Der Deutsche Bundestag fordert daher die Bundesregierung auf,

- den Abgasskandal und seine Ursachen konsequent aufzuarbeiten und größtmögliche Transparenz über Verbrauch und Emissionen herzustellen, in dem sie
 - dem Bundestag und der Öffentlichkeit umfassend über die politischen und rechtlichen Konsequenzen und die Aufarbeitungs- und Prüfungsarbeit berichtet;
 - Prüfungen für Diesel- und Benzinmodelle im realistischen Fahrbetrieb hinsichtlich des Emissionsverhaltens CO₂ und Stickoxiden einführt;
 - die Abgas-Feldüberwachung des Umweltbundesamtes (UBA) stärkt, und zwar inklusive der Erhebung der CO₂-Emissionen, und das UBA mit einem entsprechenden Etat ausstattet;
 - die Behörden verpflichtet, die Ergebnisse aller oben genannten Tests mit Nennung des Fahrzeugherstellers, des Modells und der Motorisierung auf ihren Internetseiten zu veröffentlichen;
 - einen Sachstandsbericht „Reale Verminderung spezifischer CO₂-Emissionswerte von Neuwagen 2009–2015“ auf der Grundlage von Emissionsmessungen im Fahrbetrieb (Real Driving Emissions, RDE) vorlegt;
 - einen Technikfolgenbericht über die mittelfristigen ökologischen und ökonomischen Erfolgsaussichten der Benzin- und Dieselmotoren in der deutschen Automobilwirtschaft vorlegt;
 - dem Bundestag einen Bericht über die umwelt-, verkehrs- und finanzpolitischen Folgen der steuerlichen Förderung von Diesel gegenüber Benzin vorlegt;
 - einen Technikfolgenbericht über die Batterie- und Brennstoffzellenentwicklungen, der insbesondere die Kostenentwicklung untersucht, vorlegt;
- dafür zu sorgen, dass Gesundheit, Umwelt und Verbraucher geschützt werden, indem sie
 - im ersten Schritt den Sachverständigenrat für Umweltfragen bittet, einen Bericht über die Umweltauswirkungen der Diesel- und Benzinfahrzeuge (unter Berücksichtigung des klimatischen Aspektes der Feinstaubproblematik) vorzulegen;
 - 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;
- ein Nachrüstungsprogramm zur Abgasreduzierung von Taxis, Transportern und Bussen auflegt und die Ausweitung von E-Carsharing fördert;
 - im Rahmen der Hauptuntersuchung Abgasuntersuchungen einführt, die den realen Schadstoffausstoß darstellen;
 - sich auf EU-Ebene für die Einrichtung einer gemeinsamen unabhängigen EU-Typgenehmigungsbehörde einsetzt;
 - sich auf EU-Ebene für die rasche Einführung WLTP und von Emissions-tests unter realen Fahrbedingungen (Real Driving Emissions, RDE) mit einem technisch begründeten Konformitätsfaktor von max. 1,5 einsetzt;
 - dafür sorgt, dass in Europa 2025 und 2030 ambitionierte CO₂-Nachfolgegrenzwerte auf der Grundlage von WLTP und RDE eingeführt wird;
 - dafür sorgt, dass etwaige Kfz-Steuer-Nachforderungen aufgrund zu gering ausgewiesener CO₂-Emissionswerte in den Zulassungsbescheinigungen von den Herstellern und nicht von den VerbraucherInnen getragen werden;
- die Politik konsequent auf die Förderung zukunftsfähiger sauberer Autos auszurichten, indem sie
 - ein Marktanzreizprogramm auflegt, bei dem Elektroautos einen Kaufzuschuss in Höhe von 5.000 Euro und verbrauchsarme Plug-In-Hybrid-Autos (unter 50g CO₂/km) in Höhe von 2.000 Euro erhalten; um eine ökologische Lenkungswirkung zu entfalten, erfolgt die Gegenfinanzierung über eine Umlage der Kfz-Steuer für Pkw, deren CO₂-Ausstoß oberhalb der europäischen CO₂-Grenzwerte liegt;
 - die Besteuerung von Dienstwagen an den CO₂-Ausstoß koppelt und die Steuerprivilegien für Dienstwagen mit einem CO₂-Ausstoß oberhalb der europäischen CO₂-Grenzwerte reduziert;
 - 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 13. Oktober 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion