Stand: 12.09.2026 15:30:14

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/21278

"Verbraucher schützen - Hersteller fair in die Pflicht nehmen"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/21278 vom 22.03.2018
2. Beschluss des Plenums 17/21413 vom 22.03.2018
3. Plenarprotokoll Nr. 128 vom 22.03.2018

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 22.03.2018 **Drucksache** 17/**21278**

Dringlichkeitsantrag

der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Florian von Brunn, Klaus Adelt, Harry Scheuenstuhl, Herbert Woerlein, Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Horst Arnold, Inge Aures, Volkmar Halbleib, Dr. Simone Strohmayr, Margit Wild, Susann Biedefeld, Kathi Petersen, Georg Rosenthal** und **Fraktion (SPD)**

Verbraucher schützen – Hersteller fair in die Pflicht nehmen

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird im Zusammenhang mit dem Dieselskandal aufgefordert, im Bund darauf hinzuwirken, dass

- Euro-5- und Euro-6-Diesel auf Kosten der Hersteller mit SCR-Katalysatoren nachgerüstet werden, falls das jeweilige Modell die NO_x-Grenzwerte überschreitet. Die Zulassung muss neben dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) durch unabhängige Institute geprüft werden,
- die Automobilindustrie Entschädigungen für geschädigte Kunden anbietet,
- eine Verlängerung der Gewährleistungsfrist durch die Autohersteller für betroffene Fahrzeuge erwirkt wird,
- die im Koalitionsvertrag vereinbarte Musterfeststellungsklage schnellstmöglich verabschiedet werden kann.

Begründung:

Die Stickoxidwerte in deutschen und bayerischen Ortschaften sind nach wie vor klar zu hoch. Um Fahrverbote zu vermeiden, muss der Ausstoß von Stickstoffdioxid real und nicht nur auf dem Papier gesenkt werden. Ein Software-Update, wie es im Diesel-Gipfel im Bund beschlossen wurde, führt in etlichen Fällen zu höherem Kraftstoffverbrauch (negativ für Geldbeutel und Umwelt) und nur einer geringfügigen Reduzierung des Stickoxidausstoßes.

Um den drohenden Diesel-Fahrverboten in deutschen Großstädten zu entgehen, müssten die Diesel-Pkw auf Euro-6-Norm umgerüstet werden. Mit einer Hardware-Nachrüstung mit SCR-Katalysator ab ca. 2.000 Euro gibt es mittlerweile auch technische Möglichkeiten zur Umrüstung. Mit einem SCR-Katalysator können die Stickoxide um ca. 90 Prozent unter realen Bedingungen auf der Straße reduziert werden, wie vom ADAC gemessen wurde. Da ein bayerischer Hersteller vom Dieselskandal nicht betroffen ist, können obige Maßnahmen nur im Wege der Freiwilligkeit vereinbart werden.

Die Autohersteller haben mit der Manipulation der Abgaswerte ein Problem verursacht, dass die Verbraucher nun ausbaden müssen, viele müssen einen Werteverlust ihres Autos hinnehmen, das sie in gutem Glauben erstanden haben. Ihnen droht sogar der Entzug der Zulassung, sollte die Umrüstung des Diesel-Pkws nicht rechtzeitig erfolgen. Die Verbraucher sehen sich hier auch mit einem juristischen Verjährungsproblem konfrontiert. Welche Ansprüche Betroffene geltend machen können, befasst derzeit die Gerichte. Die Verbraucherzentrale Bundesverband e. V. wirft den Konzernen ein Spiel auf Zeit vor und fordert eine Verlängerung der Gewährleistungsfrist durch die Autohersteller für betroffene Fahrzeuge bis Ende 2021.

Ein vom Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz erarbeiteter Gesetzentwurf zur Einführung einer sogenannten Musterfeststellungsklage wurde aufgrund der Blockade durch CDU/CSU in der letzten Legislaturperiode des Bundestags nicht mehr verabschiedet. Im neuen Koalitionsvertrag wurde ihre Einführung jetzt konkret vereinbart. Die Musterfeststellungsklage soll Klagerechte von Verbrauchern gegenüber Unternehmen – etwa geschädigter Diesel-Fahrer gegen den Herstellerkonzern – stärken. Dabei geht es auch um die Möglichkeit, dass Verbraucherverbände stellvertretend für viele Kunden Schadenersatzansprüche geltend machen können. Die Staatsregierung wird aufgefordert, im Bund darauf hinzuwirken, dass die im neuen Koalitionsvertrag vereinbarte Musterfeststellungsklage schnellstmöglich verabschiedet werden kann und die Hersteller ihrer Pflicht gegenüber dem Verbraucher nachkommen.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Bayerischer Landtag

17. Wahlperiode 22.03.2018 **Drucksache** 17/**21413**

Beschluss

des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten **Markus Rinderspacher, Florian von Brunn, Klaus Adelt, Harry Scheuenstuhl, Herbert Woerlein, Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Horst Arnold, Inge Aures, Volkmar Halbleib, Dr. Simone Strohmayr, Margit Wild, Susann Biedefeld, Kathi Petersen, Georg Rosenthal** und **Fraktion (SPD)**

Drs. 17/**21278**

Verbraucher schützen – Hersteller fair in die Pflicht nehmen

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Reinhold Bocklet

I. Vizepräsident

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de - Dokumente abrufbar. Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de – Aktuelles/Sitzungen zur Verfügung.

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Präsidentin Barbara Stamm
Abg. Thorsten Glauber
Abg. Florian von Brunn
Abg. Sandro Kirchner
Abg. Markus Ganserer
Staatsminister Dr. Marcel Huber

Präsidentin Barbara Stamm: Ich rufe auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Hardware-Nachrüstungen für Dieselfahrzeuge ab Euro 5 (Drs. 17/21248)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Florian von Brunn, Klaus Adelt u. a. und Fraktion (SPD)
Verbraucher schützen - Hersteller fair in die Pflicht nehmen (Drs. 17/21278)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Als Erster hat der Kollege Glauber von den FREIEN WÄHLERN das Wort. Bitte sehr.

(Zuruf von der SPD: Aber nicht so schnell reden!)

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) – Nein, mache ich nicht, diesmal habe ich genug Zeit. – Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich glaube, wir haben ein sehr wichtiges Thema zu besprechen. Es geht um den Verbraucherschutz, Fahrverbote und die Stärkung von Kunden, die den Fahrzeugherstellern geglaubt haben. Es geht aber auch um die saubere Luft und die Gesundheit der Menschen. Die hat hier die höchste Priorität und ist damit auch am höchsten zu bewerten. In diesem Spannungsfeld ist für uns FREIE WÄHLER Folgendes ganz klar:Die Automobilhersteller sind verantwortlich. In dem Fall ist es ein Konzern mit verschiedenen Töchtern, der auffällig wurde und der in den USA anders betrachtet wird als in Deutschland. Deshalb erwarten wir FREIE WÄHLER, dass sich die Bundeskanzlerin, der ehemalige Verkehrsminister Dobrindt und der neue Verkehrsminister Scheuer, der sich zu diesem Thema aktuell geäußert hat, ganz klar auf die Seite der Verbraucherinnen und Verbraucher stellen und nicht auf die Seite des Automobilkonzerns.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

In den USA wurden den Verbrauchern ganz klar 15 Milliarden zugesichert. Der Vorstandsvorsitzende dieses Konzerns hat ein Jahreseinkommen von 10,3 Millionen Euro. Die Verbraucher in Bayern und Deutschland lässt man hängen. Ihnen gegenüber versucht man das Thema auszusitzen. Ich hätte erwartet, dass die Kanzlerin bei einem Gipfel im Kanzleramt ganz klar die Rahmenbedingungen erklärt und die Autoindustrie zwei oder drei Tage später ihrer Verantwortung gerecht wird. Dabei geht es um Fahrzeuge, die bis auf das Jahr 2009 zurückgehen. Das sind die Fahrzeuge mit Euronorm 5, die heute jederzeit durch Nachrüstung mit Hardware auf den aktuellen Stand gebracht werden können, um in den Städten ordnungsgemäß mobil sein zu können.

Es wird immer wieder gesagt, die Fahrzeuge seien alle ordnungsgemäß vom Kraftfahrt-Bundesamt zugelassen worden. Kolleginnen und Kollegen, wenn das sogenannte Thermofenster, das die Abgasreinigungsanlagen abschalten lässt, in Deutschland bei 20 Grad aktiviert wird, dann überlegen Sie sich doch einmal, in welcher Zeit die Abgasreinigung überhaupt funktioniert. Wenn man solche Fahrzeuge beim Kraftfahrt-Bundesamt zulässt, begeht man Betrug am Verbraucher, Betrug an den Käuferinnen und Käufern dieser Fahrzeuge.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Es kann doch nicht sein, dass jemand solche Fahrzeuge in gutem Glauben und aufgrund von Zusicherungen auf Datenblättern kauft. Wenn Fahrzeuge der Euronorm 6 aufgrund von softwaregesteuerter Abschaltung das Sechs- bis Fünfzehnfache emittieren und wenn Fahrzeuge mit Euronorm 4 aufgrund der Abschaltung das Vierfache emittieren, muss man ganz klar fragen: Wo ist das Problem zu suchen, wo ist dafür die Verantwortung zu suchen? – Zu suchen ist sie dort, wo die Käufer von Fahrzeugen der Euronorm 5 oder 6 getäuscht wurden, weil die Werte, die im Datenblatt versprochen wurden, nicht eingehalten werden.

Kolleginnen und Kollegen, schauen Sie sich heute einmal die Pressemitteilung des ADAC an. Der ADAC teilt zu hundert Prozent unsere Meinung, dass die Verbraucher

und die Käuferinnen und Käufer ganz klar in den Mittelpunkt gestellt werden müssen. Hören Sie dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe zu. Der Zentralverband äußert sich ganz klar und sagt: Hier steht die Autoindustrie in der Pflicht, hier sind die Hersteller in der Pflicht, die Hardware-Nachrüstungen für die Verbraucher zu übernehmen. Dann hören wir den Vorstandsvorsitzenden der Daimler AG mit der Aussage: Die Unternehmen, die Kfz-Meisterwerkstätten seien nicht in der Lage, die Hardware-Nachrüstung technisch zu vollziehen. Das sagt der Vorstandsvorsitzende Zetsche über die Unternehmer, die aufgrund der dualen Ausbildung eine Superausbildung als Kfz-Meister oder Kfz-Mechatroniker haben. Das ist eine Unverschämtheit denen gegenüber, die draußen als Meister oder Gesellen hervorragende Arbeit leisten. Die technischen Voraussetzungen sind längst gegeben, um die Hardware-Nachrüstung in jedem Kfz-Betrieb leisten zu können.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN – Erwin Huber (CSU): Das ist nicht wahr! Die bekommen die Typzulassung gar nicht!)

– Natürlich ist es wahr! Kollege Huber, ich empfehle Ihnen, zur Firma Oberland Mangold zu gehen und sich dort umzuschauen, was Sie dort Wunderbares finden. Die arbeiten seit Jahren an diesem Thema. Der Bauraum für den SCR-Kat ist in den Fahrzeugen sogar vorgesehen. Man hat ihn nur nicht eingebaut, weil er wegen der Harnstoffeinspritzung den Unternehmen sehr viel Geld kostet und weil der Nutzer damit immer wieder an die Tankstelle gerufen wird, um AdBlue nachzutanken. Das wollte man sich sparen. Deshalb wurde getäuscht, deswegen gab es die Abschaltungen mit den Thermofenstern und alles das, was gemacht wurde. Sie sagen, die technischen Voraussetzungen seien nicht gegeben. Ich empfehle Ihnen: Gehen Sie zur Firma Oberland Mangold und lassen Sie sich dort das zeigen, was man auf dem Markt hat. Die Hardware-Nachrüstung kostet zwischen 1.400 und 3.300 Euro. Die Voraussetzungen dafür sind bei den Fahrzeugen mit Euronorm 5 gegeben. Der nachträgliche Einbau ist möglich.

Eine Reduktion der NO_x-Werte ist unter schlechten Bedingungen zu 70 % und unter guten Bedingungen zu 90 % möglich. Damit ist die Chance auf saubere Luft sehr gut. Das ist eine klare Verbesserung. Fahrverbote wird es mit uns FREIEN WÄHLERN nicht geben. Fahrverbote brauchen Sie sich gar nicht zu überlegen. Wir sehen ganz diejenigen in der Pflicht, die diese Fahrzeuge auf den Markt gebracht haben. Wir sehen diejenigen in der Pflicht, die die Bürgerinnen und Bürger, die Verbraucher getäuscht haben. Wir sehen auch die Kanzlerin und den Verkehrsminister in der Pflicht – das sage ich noch einmal –, die den neun Millionen Fahrzeugbesitzern zur Seite stehen müssten. Das hätte ich von der Kanzlerin erwartet, statt der Autoindustrie das Wort zu reden.

Kolleginnen und Kollegen, schauen Sie sich an, wie die Spenden, die Sie von der Automobilindustrie bekommen, in Wahljahren gestiegen sind. Mein Großvater hat mir eines beigebracht: Wes Brot ich ess, des Lied ich sing. Ich hätte erwartet, dass Sie das Lied der Verbraucher singen; denn die haben es verdient, weil sie in gutem Glauben diese Fahrzeuge gekauft haben. Sie singen aber das Lied der Autoindustrie. Das habe ich nicht verstanden. Vor allem hätten Sie einen Konzern in die Pflicht nehmen müssen, der schon auffällig wurde. Dieser Konzern hätte als Erster in die Pflicht genommen werden müssen. Was noch kommt, wissen wir nicht. Eines aber ist ganz klar: Ich hätte diesem Konzern nicht die Chance gelassen, sich davonzustehlen, sondern ich hätte ihn wie in den USA in die Pflicht genommen, klare Verantwortung für die Bürgerinnen und Bürger, für die Verbraucher zu übernehmen.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Jetzt darf ich für die SPD Herrn Kollegen von Brunn das Wort erteilen. Bitte schön, Herr Kollege.

Florian von Brunn (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Wir diskutieren über ein wichtiges Thema. Es geht um Umweltschutz, um Stickoxide, es geht aber auch, wie der Kollege Glauber gerade gesagt hat, um

Verbraucherschutz. Viele Bürgerinnen und Bürger haben sich in Deutschland in gutem Glauben, ein sparsames Fahrzeug zu erwerben und dabei gleichzeitig zum Klimaschutz beizutragen, einen Diesel gekauft. Der Staat hat diese Entwicklung auch noch gefördert, indem er den Dieselkraftstoff steuerlich deutlich begünstigt hat. Niemand konnte erahnen, dass in diesem Zusammenhang in einem bisher unvorstellbaren Maß manipuliert und betrogen wird, und das noch dazu von der deutschen Vorzeigebranche, der Autoindustrie.

Leider hat in dieser Angelegenheit auch die deutsche Verkehrspolitik komplett versagt. Liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU, ich kann es Ihnen nicht ersparen: Dieses Versagen hat einen Namen und eine Parteizugehörigkeit: Es geht um Alexander Dobrindt, und der ist bei der CSU.

(Beifall bei der SPD)

Das ist wohl auch der Grund dafür, dass dieser Herr nicht mehr Verkehrsminister ist. Herr Dobrindt hat es versäumt, zusammen mit den ihm unterstellten Aufsichtsbehörden die Autohersteller angemessen zu kontrollieren und für die Einhaltung geltenden Rechts zu sorgen. Warum also in aller Welt sollten die betroffenen Autobesitzer die Dummen sein, die die Suppe auslöffeln müssen, die ihnen andere eingebrockt haben? – Für uns Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten ist die Sache ganz klar: Es gilt das Verursacherprinzip, und das bedeutet, die Schadensverursacher, die Autohersteller, müssen für die von ihnen verursachten Schäden aufkommen.

(Beifall bei der SPD)

Konkret kann das nur heißen: Wo ein Software-Update nicht ausreicht, um die Grenzwerte einzuhalten, muss die Hardware mit dem sogenannten SCR-Katalysator nachgerüstet werden, und das auf Kosten der Autohersteller und nicht auf Kosten der Kunden.

(Beifall bei der SPD)

Der ADAC hat diese Nachrüstung getestet und hält sie grundsätzlich für möglich. Wir sind aber nicht blauäugig. Wir wissen, dass es technisch kompliziert ist, dass dabei viele technische Faktoren berücksichtigt werden müssen und dass es bei der Typzulassung komplexe Anforderungen gibt. Das kann aber mit Verlaub nicht das Problem der betroffenen Kunden sein. Das ist das Problem der Hersteller, die für dieses Schlamassel verantwortlich sind.

(Beifall bei der SPD)

Natürlich wären aus unserer Sicht – das muss ich dazusagen – auch Kulanzlösungen in Ordnung. Wenn der Hersteller seinen Kunden ein anderes überzeugendes Angebot macht, das für den betroffenen Autobesitzer so attraktiv ist, dass er es freiwillig annimmt, dann geht das in Ordnung.Es kann und darf aber nicht sein, dass die Geschädigten für diesen unglaublichen Schwindel die Zeche zahlen.

(Beifall bei der SPD)

Genauso wenig akzeptabel ist es, dass am Ende die Steuerzahler die Rechnung bezahlen, weil sich die Autokonzerne und ihre Manager in die Büsche schlagen. Ich erinnere daran: Wir hatten das schon einmal bei der Finanzmarkt- und Bankenkrise. Jahrelang wurden exorbitante Gewinne erwirtschaftet. An die verantwortungslosen Manager wurden fette Boni ausgeschüttet, und nach der Katastrophe am Finanzmarkt mussten für die Milliardenverluste die Allgemeinheit und die Steuerzahler aufkommen. Das darf kein zweites Mal passieren; denn das hat das Vertrauen in die Politik zutiefst erschüttert, und nicht nur das: Es ist nicht akzeptabel und in hohem Maße unmoralisch.

Wir fordern Sie deswegen auf, uns dabei zu unterstützen, im Interesse der Betroffenen die Hersteller für eine Hardware-Nachrüstung in die Pflicht zu nehmen. Es darf keine vorzeitigen Verjährungen geben, sodass betroffene und betrogene Kunden alleingelassen werden. Für Kunden, bei deren Fahrzeugen eine Nachrüstung nicht möglich ist oder deren Fahrzeuge schlicht nicht mehr zu verkaufen sind, muss es eine Regelung

für eine Entschädigung, natürlich durch die Hersteller, geben. Schließlich brauchen wir Instrumente zum Verbraucherschutz, die verhindern, dass die Kunden in solchen Fällen die Dummen sind. Wir brauchen endlich die Musterfeststellungsklage, um die Rechtssituation von Verbraucherinnen und Verbrauchern zu verbessern.

(Beifall bei Abgeordneten der SPD)

Diese Musterfeststellungsklage wollte schon die letzte Große Koalition umsetzen.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Leider wird diese Regelung seit 2016 von der CDU/CSU blockiert. Jetzt haben wir Sozialdemokraten sie wieder in den Koalitionsvertrag eingebracht. Sie ist verhandelt, sie steht drin, sie ist vereinbart, und sie muss so schnell wie möglich umgesetzt werden. Für uns ist das ein Muss; darunter geht es nicht.

Wir werden natürlich auch dem Antrag der FREIEN WÄHLER, der in die gleiche Richtung geht, zustimmen. – Ich bedanke mich herzlich für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Jetzt darf ich für die CSU-Fraktion Herrn Kollegen Kirchner das Wort erteilen. Bitte schön, Herr Kollege.

Sandro Kirchner (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Sehr geehrte Frau Präsidentin, Hohes Haus! Jetzt sind wir wieder ein wenig Karussell gefahren, weil die Anträge und die Begründungen ein Stück weit auseinanderliegen bzw. aus meiner Sicht nicht deckungsgleich sind. Das Thema heute ist auch viel zu wichtig, um an der einen oder anderen Stelle zu polemisieren. Man sollte lieber zur Versachlichung beitragen und nicht noch mehr Ängste schüren und falsche Erwartungen wecken. Sehr wichtig ist auch – das haben Sie in beiden Vorträgen eigentlich außer Acht gelassen –, dass man das geltende Recht und die Gerichtsbarkeit dabei berücksichtigen muss.

Ich möchte gleich zu Beginn auf die besagte ADAC-Studie eingehen. Herr von Brunn und Herr Glauber, der ADAC räumt ein, dass mit der Hardware-Umrüstung auch heute noch lange Entwicklungszeiten verbunden sind. Damit ist ein Mehrverbrauch von rund 6 % verbunden, die Machbarkeit wird aktuell nur bei der Euro-5-Norm gesehen, und die Serientauglichkeit muss noch bewiesen werden, weil aktuell nur zwei Modelle überhaupt betrachtet worden sind und die Kostenschätzung an der Stelle etwas sehr positiv war. Man sollte also doch einmal die Kirche im Dorf lassen.

Herr Glauber, in Ihrem Antrag haben Sie ausgeführt, Bayern solle aktiv werden. Ich stelle fest: Bayern ist schon längst aktiv. Bayern ist klar positioniert. Wir stehen zur Mobilität; das ist gerade für unseren ländlichen Raum sehr, sehr wichtig. Ich komme vom Dorf. Stellen Sie sich einmal vor, wir wären nicht mobil. Wir hätten dann keine Chance, auch nicht unsere Unternehmen in den Großstädten, dort irgendwo aktiv zu sein. Das wäre sehr schlecht für unsere Wirtschaft, für die Pendler oder für die Handwerker, die alle von Mobilität abhängig sind.

Gleichwohl ist es für uns sehr, sehr wichtig, dass damit die Herausforderungen nach wie vor definiert sind, und zwar der Klimaschutz, die Luftreinhaltung und natürlich neue Mobilitätskonzepte. Auch für die CSU ist ganz klar, was wir nicht wollen: Wir wollen keine Fahrverbote, und wir wollen auch nicht, dass der Verbraucher am Ende der Leidtragende ist.

Wenn Sie fragen, wie Bayern aktiv ist, dann darf ich Sie daran erinnern, dass wir hier in Bayern im Sommer 2017 seitens der Staatsregierung schon längst ein umfangreiches Maßnahmenpaket verabschiedet haben, die Themen auf der Bundesebene gespielt werden und der Freistaat Bayern selbstverständlich in allen initiierten Gremien mit Vertretern der Staatskanzlei vertreten ist. Dort werden also die Interessen Bayerns und der bayerischen Menschen mit vertreten.

(Florian von Brunn (SPD): Sagen Sie auch mal was Konkretes?)

Ich darf Ihnen einen Punkt aufführen, den Sie auch nicht angesprochen haben. Es gab schon längst – am 02.08. und am 28.11. des vergangenen Jahres – einen nationalen Dieselgipfel, bei dem mit den Automobilherstellern vereinbart worden ist, dass bei 5,3 Millionen Fahrzeugen der Euro-5-Norm und Euro-6-Norm bis Ende 2018 Software-Updates durchgeführt werden sollen. Das wird von den Herstellern bezahlt, das ist zugesichert. Außerdem sollen die typrelevanten Parameter dabei eingehalten und der Schadstoff- und der CO_2-Ausstoß minimiert werden. Wenn das gelingt, sind die Stickoxide an der Stelle mit 25 % bis 30 % reduziert – ein wichtiger Schritt.

Ein zweiter Aspekt ist die Hardware-Nachrüstung, die ich mit der ADAC-Studie bereits angesprochen habe. Auch da hat die Expertengruppe aus dem Bundesumweltministerium und aus dem Bundesverkehrsministerium mit dem bayerischen Wirtschaftsministerium und der Staatskanzlei sondiert, und es müssen Fragen gestellt werden, die am Ende zielführend sind. Es geht darum, technische Fragen zu klären. Es geht darum, rechtliche Fragen zu klären.

(Zuruf des Abgeordneten Florian von Brunn (SPD))

Es geht darum, die Finanzierbarkeit zu klären, und es geht darum, die Machbarkeit zu klären. Der Bund ist mit diesen zwei Gipfeln schon initiativ geworden und hat eine Milliarde Euro – eben für die Kommunen – zur Verfügung gestellt, um auch Alternativkonzepte zu forcieren und Fahrverbote

(Florian von Brunn (SPD): Für ganz Deutschland!)

zu verhindern und zu umgehen.

Der dritte Punkt ist schon einmal angeklungen, das ist der Koalitionsvertrag. Darin wurde eine Strategie "Zukunft der bezahlbaren und nachhaltigen Mobilität" definiert, die bis Anfang 2019 erarbeitet wird. Dafür ist eine verbindliche Zeitschiene angekündigt worden. Dabei geht es um die Förderung der E-Mobilität, um den öffentlichen Personennahverkehr und um effiziente saubere Verbrennungsmotoren inklusive der

Nachrüstung. Ein klares Ziel ist mit dem Koalitionsvertrag auch verbunden: keine Fahrverbote. Für den einen oder anderen, der heute hier gerne aus den Koalitionsverträgen zitiert hat, darf ich an der Stelle eine Passage vorlesen, damit das auch präsent ist:

> Dazu gehören – soweit technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar – technische Verbesserungen von Fahrzeugen im Bestand. Wir werden im Jahr 2018 auf Basis der Ergebnisse der laufenden Untersuchungen zu Hardware-Nachrüstungsvarianten in der Arbeitsgruppe "Technische Nachrüstung" und den weiteren Entscheidungen des "Diesel-Gipfels" sowie aller rechtlicher Fragen der Zulassung, Gewährleistung und Kostentragung sowie in Kenntnis von Gerichtsentscheidungen und den Entscheidungen auf europäischer Ebene über weitere Schritte zur NOx-Reduzierung, auch der technischen Nachrüstungen, entscheiden.

Wenn man heute die aktuelle Situation betrachtet – Sie haben es ja richtig gesagt, und von Ihrer Umweltministerin Frau Schulze ist eine Aussage am 22.03. veröffentlicht worden –, will man die Dinge abwarten. Man will die technischen Voraussetzungen schaffen und abwarten, was die Gerichtsbarkeit dazu sagt, um dann die entscheidenden Maßnahmen und auch die Verpflichtungen ableiten zu können.

Ich darf an dieser Stelle noch einmal ein Fazit geben. Punkt eins: Der Freistaat Bayern ist aktiv. Punkt zwei: Die Bundesregierung hat die Themen mit dem Dieselgipfel definiert. Punkt drei: Gerade die CSU hat im Koalitionsvertrag manifestiert, dass hier weitere Schritte gegangen werden, und der neue Verkehrsminister Andreas Scheuer hat in einer aktuellen Pressemitteilung angekündigt, dass bis 2020 diese Werte auch eingehalten werden sollen. – Was wir brauchen, ist natürlich klar. Wir sind hier im Bayerischen Landtag. Wir brauchen vom Bund Ergebnisse, damit die Dinge weiterentwickelt werden können.

Zum Antrag der FREIEN WÄHLER: Herr Glauber: Was kommt, wissen wir noch nicht. – Das zitiere ich aus Ihrer Rede. Mit der Forderung Ihres Antrags kommen Sie zum

einen zu spät – ich darf daran erinnern, dass die GRÜNEN im Januar auch schon einmal einen Antrag gestellt haben; die waren also ein wenig früher als die FREIEN WÄHLER dran –, und zum anderen läuft Ihr Antrag ins Leere.

Zum Antrag der SPD: Herr von Brunn, hier muss ich ein wenig schmunzeln. Ich habe den Dringlichkeitsantrag vorhin sehr kurzfristig bekommen, habe aber den Antrag und natürlich auch die Begründung gelesen, weil mich das interessiert, was Sie sich dabei gedacht haben. Im Antrag fordern Sie eine Umrüstung auf Kosten der Hersteller. In der Begründung wird beschrieben, dass das aber nur freiwillig geht – also, irgendwie komisch. Im Antrag steht geschrieben: Die Automobilindustrie muss den Kunden anbieten, da was zu tun. – In der Begründung wird darauf verwiesen, dass die Gerichte entscheiden, was getan werden kann.

Auf den Koalitionsvertrag bin ich schon eingegangen. Spannend ist auch, dass Sie Softwarelösungen, die Sie gerade gefordert haben, mit dem Hinweis ablehnen, dass damit ein größerer CO_2-Ausstoß verbunden ist. Nicht erwähnt haben Sie, dass bei der Hardware-Nachrüstung auch vermutet wird, dass es einen höheren CO_2-Ausstoß gibt. Insofern vermute ich, dass es Ihnen gar nicht um die Sache geht – um den Verbraucherschutz und um die Umwelt –, sondern dass es Ihnen darum geht, die Dinge einfach polemisch mitzunehmen.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Es folgt eine Zwischenbemerkung des Kollegen von Brunn. Bitte schön, Herr Kollege.

Florian von Brunn (SPD): Herr Kollege Kirchner, ich glaube, Sie haben unseren Dringlichkeitsantrag zwar gelesen, aber nicht verstanden. Das muss ich zumindest schlussfolgern, wenn ich höre, wie Sie ihn darstellen. Für uns ist es ganz klar: Wenn ein Software-Update nicht funktioniert, muss es eine Nachrüstung geben, und die müssen die Hersteller bezahlen. Die Bundesumweltministerin hat gerade einen Brief an den Kollegen Scheuer geschrieben, in dem steht: Wir müssen dringend mit der In-

dustrie reden; wir können die Situation nicht so lassen – zulasten der Umwelt und der Verbraucherinnen und Verbraucher. Darüber, welchen Beitrag die Industrie leistet, muss geredet werden. – So viel zur Wahrheit.

Ich würde gerne wissen, wo die CSU steht. Sagen Sie doch einfach mal klipp und klar, ob die CSU dafür eintritt, dass die verantwortlichen Hersteller die Kosten für die Hardware-Nachrüstung übernehmen, wenn Software-Updates nicht ausreichen.

(Beifall bei der SPD)

Sandro Kirchner (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Ich gehe auf die erste Frage ein, Herr von Brunn. Sie sollten den Brief Ihrer Umweltministerin wahrheitsgemäß zitieren; darin wird gesagt, dass man die technischen Voraussetzungen prüfen und die Gerichtsurteile abwarten muss und dass man in Abhängigkeit davon Schlussfolgerungen ziehen sollte. Insofern stellen Sie entweder die Aussage Ihrer Ministerin in Abrede, oder Sie setzen sich über in Deutschland geltendes Recht hinweg.

(Florian von Brunn (SPD): Beantworten Sie doch mal die Frage!)

So viel zu dem Brief, den Ihre Ministerin geschrieben hat. – Ich komme zu Ihrem zweiten Punkt. Ich bin kein Jurist, sondern habe die eher technische Ausbildung eines Ingenieurs. Helfen Sie mir doch mal; vielleicht sind Sie der bessere Jurist und können – –

(Florian von Brunn (SPD): Was ist mit meiner Frage!)

– Ja, ich komme auf die Frage zu sprechen. Beantworten Sie doch meine Frage: Es gibt eine Zulassung des Kraftfahrt-Bundesamts für Fahrzeuge. Wir sprechen damit von zwei Bereichen: zum einen von den Anschuldigungen, die aber mit einer Zulassung, ich sage einmal, legal geworden sind. Sie werden wenige Möglichkeiten haben, die Automobilhersteller im Regressweg in die Pflicht zu nehmen. Widersprechen Sie mir an dieser Stelle?

(Florian von Brunn (SPD): Sie drücken sich doch nur vor einer Antwort!)

Oder sind Sie da anderer Meinung? – Der zweite Punkt ist: Wo eine Absicht nachgewiesen werden kann – und das überprüfen die Gerichte gerade –, wird eine Regresspflicht sicherlich damit einhergehen. Dann wäre eine Entschädigung zu zahlen. Insofern drücke ich mich nicht vor einer Antwort, sondern es ist von meiner Seite aus ganz klar definiert. Aber am Ende – Sie haben mir natürlich nicht zugehört – darf es nicht zulasten der Verbraucher gehen.

(Florian von Brunn (SPD): Also muss der Steuerzahler zahlen!)

Das war eindeutig festgelegt, Herr von Brunn.

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Kollege. – Jetzt darf ich Herrn Kollegen Ganserer für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aufrufen. Bitte schön.

Markus Ganserer (GRÜNE): Sehr geehrte Frau Präsidentin, liebe Kolleginnen und Kollegen! Wir wollen saubere Luft und lebenswerte Städte. Aber nicht alle Verkehrsprobleme sind unter der Motorhaube zu lösen. Um den Menschen Mobilität zu ermöglichen und um den Verkehr so umweltschonend und menschengerecht wie möglich zu gestalten, setzen wir GRÜNEN uns schon seit Jahrzehnten dafür ein, die umweltfreundlichen Alternativen, nämlich Fahrrad, Bus und Bahn, stärker zu fördern.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Der Kollege Kirchner hat das Maßnahmenpaket der CSU-Regierung vom Sommer 2017 angesprochen. Ich stelle fest: Bisher ist nichts passiert. Bisher greifen die Maßnahmen nicht. Bisher werden die Grenzwerte in unseren Städten immer noch überschritten; bisher wird von der CSU-Regierung geltendes europäisches Recht gebrochen.

(Florian von Brunn (SPD): Wer hat denn so lange über Jamaika verhandelt?)

Das ist festzustellen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Hätte die CSU-Regierung schon früher damit begonnen, unsere Forderungen aufzugreifen und umzusetzen, wäre uns so manche Plenardebatte um saubere Luft, Luftreinhaltung und Fahrverbote erspart geblieben.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Aber nein. Aus ideologischen Gründen hat man an der heiligen Kuh bzw. am heiligen Blech festgehalten und hat lieber das Märchen vom vermeintlich sauberen und umweltfreundlichen SUV geglaubt. Obwohl es schon seit vielen Jahren eindeutige Indizien dafür gibt, dass die reellen Emissionen von Euro 5 und Euro 6 nichts, aber auch gar nichts mit den zulässigen Grenzwerten, die auf dem Prüfstand gemessen wurden, zu tun haben, hat man die Automobilindustrie bei ihren Tricksereien weiter gewähren lassen. Der Kollege von Brunn hat es angesprochen: Nicht nur der CSU-Bundesverkehrsminister Dobrindt, sondern schon sein Vorgänger, ebenfalls CSU, haben uns mit ihrer Untätigkeit dieses Schlamassel eingebrockt.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Ich darf daran erinnern, wenn es auch noch nicht so lange her ist, aber ich möchte es noch einmal ins Bewusstsein rufen: In seinem Urteil vom 27. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht unmissverständlich klargestellt, dass die gesetzlich vorgegebenen Grenzwerte für Stickoxide einzuhalten sind und dass die betroffenen Städte dafür in den Luftreinhalteplänen wirksame Maßnahmen vorsehen müssen, um dauerhaft für saubere Luft zu sorgen.

Die Automobilindustrie hat zwar lange behauptet, dass die Hardware-Nachrüstung nicht möglich ist. Sie hat im Sommer letzten Jahres Software-Updates angekündigt. Aber ich stelle fest: Diese Software-Updates sind bis heute noch nicht verfügbar. Das reicht nicht aus, um den Schutz der Gesundheit und saubere Luft in unseren Städten zu gewährleisten.

Die ADAC-Studie, die vom Verkehrsministerium Baden-Württemberg mit gefördert worden ist, ist schon mehrmals angesprochen worden. In ihr wurde deutlich festgestellt, dass sich mit einer Hardware-Nachrüstung erhebliche Einsparziele bei Stickoxiden realisieren lassen und dass das die mit Abstand effektivste Maßnahme ist, um die Grenzwerte schnellstmöglich einzuhalten und um Fahrverbote zu vermeiden. Deswegen muss die Automobilindustrie für ihr Fehlverhalten geradestehen und ihrer gesellschaftlichen Verantwortung nachkommen.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Der Verbraucher hat nämlich ein Anrecht darauf, dass die Automobilindustrie für ihre Produkte haftet. Deswegen muss die Politik die Automobilindustrie in die Pflicht nehmen. Die Kosten für die Hardware-Nachrüstung müssen eben vom Verursacher, nämlich von der Automobilindustrie, getragen werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Wir werden also beiden Dringlichkeitsanträgen zustimmen.

Präsidentin Barbara Stamm: Danke schön. – Wir kommen zu einer Zwischenbemerkung des Herrn Kollegen Kirchner. Bitte, Herr Kollege.

Sandro Kirchner (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Kollege Ganserer, Sie haben gleich zu Beginn Ihrer Ausführungen behauptet, der Freistaat Bayern habe einen Placeboeffekt verursacht, indem er ein Maßnahmenpaket verabschiedet hat, aus dem nichts abgeleitet worden ist. Ich frage Sie konkret: Wer steht in der Umsetzung an der vorderen Front, wenn Geldmittel vom Freistaat Bayern für kommunale Aktivitäten zur Verfügung gestellt werden? Das ist Punkt eins.

Punkt zwei: Ich frage Sie, ob Sie wissen, wie ein Software-Update in einem Fahrzeug stattfindet, wie diese logistische Leistung stattfindet, wie die Vorbereitung abläuft, wie der Rollout einer Software stattfindet. Können Sie abschätzen, wie lange die Umstellung einer Software bzw. das Update in einer Rollout-Maßnahme dauert? Könnte es

vielleicht sein – das gebe ich Ihnen noch mit –, dass der Effekt, nachdem die Maßnahme im Jahr 2017 begonnen worden ist, sich wohl erst zum Ende des Jahres 2017 bzw. 2018 einstellt? Könnte das sein? Wenn Sie Fakten in den Raum stellen, sollten sie auch belegbar und belastbar sein.

(Beifall bei der CSU – Zurufe von der CSU: Bravo!)

Markus Ganserer (GRÜNE): Kollege Kirchner, Sie sollten einfach einmal zur Kenntnis nehmen, dass die höchsten Gerichte in unserem Land festgestellt haben, dass es ein Recht auf Unversehrtheit der Gesundheit gibt, nicht aber ein Recht auf Luftverschmutzung.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Seit Jahren – seit Jahren! – wird in diesem Land europäisches Recht gebrochen, und Grenzwerte werden immer noch überschritten.

(Manfred Ländner (CSU): Deswegen braucht man doch nicht so schreien!)

Insofern sind die Maßnahmen, die von Ihnen angekündigt worden sind, auch die angekündigten Software-Updates, völlig unzureichend, um jetzt und hier für saubere Luft und für die Einhaltung von europäischem Recht in unserem Land zu sorgen.

(Beifall bei den GRÜNEN – Zurufe von der CSU: Na, na, nicht so laut! – Petra Guttenberger (CSU): Muss man so schreien bei diesem Thema?)

Das, was Audi bei dem Parlamentarischen Abend hier im Bayerischen Landtag abgeliefert hat, war erbärmlich. Sie haben gesagt: Ja mei, wir haben zwar Software-Updates angekündigt, aber die müssen erst entwickelt werden; wir wissen noch nicht, wann das fertig ist. – Das reicht nicht aus, um europäisches Recht in diesem Land hier umzusetzen!

(Beifall bei den GRÜNEN – Sandro Kirchner (CSU): Wie wär's mit einer Antwort auf meine Frage?)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Jetzt hat noch Herr Staatsminister Dr. Marcel Huber für die Staatsregierung ums Wort gebeten. – Lieber Herr Staatsminister, für Ihre neue Aufgabe wünschen wir Ihnen viel Erfolg, alles Gute und freuen uns auf die Zusammenarbeit mit Ihnen in dieser Aufgabe. Alles Gute für Sie!

(Allgemeiner Beifall)

Bitte schön.

Staatsminister Dr. Marcel Huber (Umwelt und Verbraucherschutz): Herzlichen Dank, Frau Präsidentin, Glückwünsche kann man bei der Aufgabe gut brauchen. Ich freue mich, dass ich zu diesem Thema erstmals sprechen darf. Ich darf an dieser Stelle vielleicht gleich ein bisschen Emotion herausnehmen; denn viele Dinge, über die eben gesprochen wurde, sind gar nicht so weit auseinander. Eine saubere Luft ist unser aller Anliegen. Die Luftreinhaltung ist aber etwas, das nicht nur hier, sondern auch im Bund, in den Ländern, in der Automobilindustrie und in den Kommunen intensiv diskutiert wird.

Ich darf an der Stelle daran erinnern, dass sich auch die Zielgrößen ständig ändern. Wir haben angefangen, uns über den CO_2-Ausstoß des Straßenverkehrs Gedanken zu machen, weil wir erkannt haben, dass sich das Weltklima ändert. Wir haben uns damals bemüht, CO_2-ärmere Fahrzeuge auf den Weg zu bringen. Wir haben das sehr gut geschafft; denn der CO_2-Ausstoß ist mit modernen Dieselfahrzeugen deutlich gesunken.

Der Grenzwert für Feinstaub war das nächste Ziel. Dieses ohne Zweifel sehr gravierende Thema ist zum Beispiel in Stuttgart immer noch ein großes Problem. Ich behaupte nicht, das sei ein Problem meines Freundes Untersteller, der dort als Umweltminister Verantwortung trägt, sondern der Grund liegt in der geografischen Kessellage. Anders als Stuttgart schafft es München bereits seit 2012, die PM10-Jahresmittelwerte für Feinstaub einzuhalten, seit 2015 auch PM2,5. Jetzt werden – das ist unser gemeinsames Problem – die von der EU vorgegebenen Jahresmittelgrenzwerte

für Stickstoffdioxid noch immer überschritten. Daran müssen wir jetzt gemeinsam arbeiten.

Herr Kollege Ganserer, aber es ist nicht nur der Grenzwert. Die Menschen betrachten Mobilität als hohes Gut und wollen sie genießen können. Gesundheitsschutz, Funktionalität einer Stadt mit all ihren Facetten, angefangen vom Abfall bis zur Sozialpflege, müssen neben dem Wunsch der Bevölkerung nach individueller Mobilität auch weiterhin gewährleistet sein.

Wir alle sind auf dem Weg, diesbezüglich eine Lösung zu finden, mit der nach unserer Meinung möglichst keine Fahrverbote einherzugehen haben. Um das zu erreichen, haben wir uns auf allen Ebenen auf den Weg gemacht. Ich darf hier das Paket der Bundesregierung und das Paket des Freistaats Bayern mit immerhin 150 Millionen Euro allein im Nachtragshaushalt 2018 nennen. Ich möchte auch die Bemühungen der Kommunen und der Landeshauptstadt München erwähnen, aber auch die der Automobilhersteller in Bezug auf das Software-Update. Manche Automobilhersteller sind schon weiter als andere. BMW hat sich auf diesem Gebiet eine gründliche Entwicklung ausbedungen; denn ein Verbraucher würde sich beschweren, wenn er ein schnell mal draufgespieltes Software-Paket damit bezahlen müsste, dass der Motor bereits im nächsten Jahr kaputt wäre. Die Automobilindustrie zielt also auf die Belastbarkeit im Sinne von Garantie. Sie hat sich dafür ein Jahr Zeit ausbedungen. Eine große bayerische Autofirma nutzt diesen Zeitraum, während andere schneller sind. Es geht um den Ausbau emissionsarmer Antriebstechnologien, insbesondere um Elektromobilität, um eine intelligente Verkehrssteuerung, um den Ausbau des ÖPNV und des Radwegenetzes. Alle diese Dinge sind jetzt zu machen.

Ich möchte aber nicht nur allgemein zu diesem Thema sprechen, sondern auch auf Ihre Anträge eingehen. Erstens. Ihre Forderung, die Nachrüstung der Hardware voranzubringen, ist eigentlich ein Nicht-Thema, weil wir an dieser Stelle einer Meinung sind und alles tun, damit es vorangeht. Es ist nicht ganz so trivial, wie es sich hier angehört hat. Ich muss ehrlich sagen, Herr Glauber: Es ist technisch schon eine Herausforde-

rung; denn das Problem ist noch nicht optimal gelöst. Der ADAC hält jetzt die Nachrüstung für zwei Autotypen für machbar. Aber wir haben eine Autoflotte zahlreicher Hersteller. Ich bin nicht überzeugt davon, dass das alles so billig, technisch einfach und vor allem so schnell gehen wird, wie Sie es heute dargestellt haben. Damit man das Problem fundiert lösen kann, ist Bayern auf Bundesebene im nationalen Dieselforum intensiv beteiligt. Es gibt dort vier Expertengruppen, und in jeder dieser Gruppen ist Bayern vertreten.

Zwei Gruppen sind in dieser Beziehung besonders wichtig. Die Gruppe 1 befasst sich unter Vorsitz des Bundesverkehrsministeriums mit der Emissionsreduzierung der aktiven Fahrzeugflotten, die Gruppe 4 mit der Optimierung von Antriebstechnologien und vor allem mit alternativen Kraftstoffen. Wir gehen hier also genau den Weg, genau das voranzubringen, was Sie jetzt fordern. Aber es geht nicht so schnell, wie es sich heute angehört hat. Der Abschlussbericht dieser Expertengruppen liegt noch nicht vor. Wenn er vorliegt, werden wir uns ihn sehr genau ansehen, bewerten und dann versuchen, ihn so schnell wie möglich umzusetzen.

Zweitens. Eine diametral andere Meinung als Sie habe ich in der Frage, wer das bitte bezahlen soll. Wie Sie wissen, bin ich kein Jurist, sondern Tierarzt. Ich habe daher bei diesem Thema meine Probleme. Aber Gott sei Dank hat Sandro Kirchner dieses Thema sehr überzeugend und für mich nachvollziehbar dargestellt. Wir müssen zwei Sachverhalte auseinanderhalten: Einerseits ist in den Fällen, in denen betrogen wurde und Leute mit einer Schummel-Software hinters Licht geführt wurden, also Schaden entstanden ist, selbstverständlich der Hersteller nicht nur dafür zuständig, für Abhilfe zu sorgen, sondern er muss in diesen Fällen auch Schadenersatz leisten. In diesen Fällen muss er mit Bußgeld oder entsprechenden Strafen belegt werden und den Schaden wiedergutmachen. Wer andererseits als Automobilhersteller klare rechtliche Voraussetzungen erfüllt hat, die etwa in der Euro-5-Norm oder der Euro-6-Norm klar definiert waren, also nicht betrogen hat, hat damals eigentlich den Anspruch erworben, rechtmäßig in Verkehr gebrachte Produkte nicht nachträglich auf den neuen

Stand bringen zu müssen, wenn die technische Entwicklung weiter fortschreitet. Das heißt, die von Ihnen einfach formulierte Forderung, die Industrie müsse die Fahrzeuge automatisch nachrüsten, ist, vorsichtig ausgedrückt, rechtlich fraglich.

Wir müssen uns das Ganze genau ansehen, und das geschieht jetzt. Das hat die Bundesministerin im Brief so formuliert. Man muss prüfen, wie wir es rechtlich sauber hinbekommen, dass diese Nachrüstung, soweit es möglich ist, so schnell wie möglich von den Betreffenden auf den Weg gebracht und finanziert wird; denn unser gemeinsames Ziel ist es, dass wir hier diese intelligenten Lösungen, nämlich gegebenenfalls nachzurüsten, auf den Weg bringen. Das passiert gerade auf Bundesebene. So einfach, wie Sie es hier beschreiben, ist die Realität nicht. Aus diesem Grunde rate ich, diese Anträge abzulehnen.

(Beifall bei der CSU – Zuruf von der CSU: Jawohl, machen wir!)

– Dafür habe ich Verständnis.

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Staatsminister. – Jetzt habe ich noch zwei Zwischenbemerkungen vorliegen. Bitte schön, Herr Kollege von Brunn.

Florian von Brunn (SPD): Herr Staatsminister, ich will Folgendes fragen: Was ist für diese Fahrzeuge angebracht, die die Norm nicht einhalten? Sie haben es eben auf die Fahrzeugtypen und Hersteller begrenzt, die eine Schummel-Software eingesetzt haben.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin)

Aber wenn ein Autokäufer in gutem Glauben ein Fahrzeug gekauft hat, das die Norm nicht einhält, stellt sich die Frage, wer diesen Schaden tragen und die Nachrüstung zahlen soll.

Staatsminister Dr. Marcel Huber (Umwelt und Verbraucherschutz): Die Antwort ist einfach: derjenige, der diesen Schaden verursacht hat, indem er Fahrzeuge nicht der

Norm entsprechend ausgeliefert hat. Ich sprach gerade von Automobilherstellern, die sich bei der Herstellung von Autos an die – heute überholte – Euro-5-Norm gehalten haben. Diese Fahrzeuge können nachgerüstet und auf ein höheres Level gehoben werden. Deren Nachrüstung ist aber von denen, die das Fahrzeug damals rechtmäßig und regelgerecht ausgeliefert haben, nicht zu finanzieren.Wir reden nur von denen, die schon damals betrogen und sich nicht an die Normen gehalten haben.

(Florian von Brunn (SPD): Da geht es auch um Verjährungsfragen!)

Ich habe gerade gesagt, dass es bei diesem Thema eine Annäherung in Berlin geben muss. Unser gemeinsames Ziel ist es, alle Möglichkeiten zu einer Reduzierung des Schadstoffausstoßes auszuschöpfen. Dazu gehört die technische Nachrüstung von Fahrzeugen, nicht nur mit Software. Die technische Nachrüstung soll jedoch nur insoweit vorgenommen werden, wie das möglich und sinnvoll ist. Wer muss dafür aufkommen? – Der Verursacher. Das ist nicht nur pauschal die Industrie, weil man auf die so schön einhauen kann.

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank. – Bitte, Herr Kollege Glauber.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Staatsminister, ich hätte zwei Fragen. Sie sprachen die vom Kraftfahrt-Bundesamt real zugelassenen Werte der Fahrzeuge an. Sie wissen, dass für die Zulassung ein genormter Fahrzyklus, der Europäische Fahrzyklus, notwendig war. Viele Fahrzeuge haben aber real einen anderen Verbrauch. Bei realen Fahrmessungen kommt ein anderes Ergebnis als der Zulassungswert nach dem Europäischen Fahrzyklus heraus. Wie wollen Sie dem Verbraucher entgegenkommen, wenn im realen Fahrzyklus der Wert vier- bis fünfmal höher liegt? Der Verbraucher bzw. der Käufer steht vor der Alternative, dass er fahren oder nicht fahren darf. Wie lautet darauf Ihre Antwort?

Ich habe in meiner Rede das Thermofenster angesprochen. Das Kraftfahrt-Bundesamt hat es zugelassen, dass ab 20 Grad der Motorschutz eingeschaltet und damit die Abgaseinrichtung abgeschaltet wird. Wie wollen Sie den Verbraucherinnen und Verbrau-

chern in Deutschland erklären, dass im Prinzip nur in einem Drittel des Jahres gereinigt wird und in den zwei Dritteln des Jahres, in denen die Temperatur unter 20 Grad liegt, der Motor mit Motorschutz fahren muss? Das kann doch nicht das Problem des Käufers sein. Das Kraftfahrt-Bundesamt untersteht einer politischen Kontrolle. Wenn dort ein Thermofenster von 20 Grad definiert wird, ist es obsolet, überhaupt noch etwas zu definieren.

Präsidentin Barbara Stamm: Herr Staatsminister.

Staatsminister Dr. Marcel Huber (Umwelt und Verbraucherschutz): Das sind schwierige rechtliche Fragen, die ich jetzt nicht beantworten kann. Damit werden sich die Gerichte befassen. Wenn zwei Tatbestände erfüllt sind, die in meinen Augen anklagbar sind, können die Kläger vor Gericht Recht bekommen, falls illegal gehandelt wurde. Der eine Tatbestand ist die Nichteinhaltung einer Norm und die Auslobung einer Eigenschaft, die nicht erfüllt wird. Sie haben im zweiten Teil die Norm angeklagt. Die damals geltenden Normen Euro 4 und Euro 3 waren noch niedriger. Ein Kläger wird sich schwertun, einem Hersteller, der sich zu dem Zeitpunkt, als diese Norm definiert wurde, an diese Norm gehalten hat, etwas vorzuwerfen.

Ein anderer Fall liegt vor, wenn ausgelobte Daten nicht eingehalten werden. Hier muss man sich zivilrechtlich beschweren, dass die Eigenschaft eines Produktes nicht vorhanden ist. Das ist ein üblicher Vorgang. Ich kann Ihnen dazu keine Auskunft geben. Das werden die Gerichte klären.

Die zweite Frage habe ich praktisch schon beantwortet. Wenn wir uns Normen ansehen und nach heutiger Bewertung feststellen, wie die Werte in den Städten liegen, ist das zwar aus heutiger Sicht richtig. Beim Umgang mit Klagen geht es aber eigentlich nur darum: Sind zu dem damaligen Zeitpunkt die gültigen Regeln eingehalten worden oder nicht? Daraus kann heute keine nachträgliche Besserung resultieren.

(Beifall bei der CSU)

Präsidentin Barbara Stamm: Vielen Dank, Herr Staatsminister. – Mir liegen keine weiteren Wortmeldungen vor. Damit ist die Aussprache geschlossen. Wir kommen zur Abstimmung. Dazu werden die Anträge wieder getrennt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/21248, das ist der Antrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER, seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der SPD, der FREIEN WÄHLER und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie die Abgeordneten Claudia Stamm (fraktionslos) und Günther Felbinger (fraktionslos). Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das ist die Fraktion der CSU. Stimmenthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/21278, das ist der Antrag der SPD-Fraktion, seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der SPD, der FREIEN WÄHLER und des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN sowie die Abgeordneten Claudia Stamm (fraktionslos) und Günther Felbinger (fraktionslos). Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das ist die CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen? – Damit wurde dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Wir kommen damit zur Abstimmung über die Anträge zum Thema Pflege.

Ich lasse zunächst über den Dringlichkeitsantrag der SPD-Fraktion abstimmen, das ist der Antrag auf Drucksache 17/21247. Wer diesem Antrag seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der SPD und der FREIEN WÄHLER sowie Frau Kollegin Claudia Stamm (fraktionslos) und Herr Kollege Günther Felbinger (fraktionslos). Gegenstimmen bitte ich anzuzeigen. – Das ist die CSU-Fraktion. Stimmenthaltungen! – Bei Stimmenthaltung des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN ist dieser Antrag abgelehnt.

Wir kommen damit zur namentlichen Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag der CSU auf Drucksache 17/21277. Die Urnen stehen bereit. Ich bitte Sie, jetzt die Stimm-

karten einzuwerfen. Die Abstimmung ist eröffnet. Dafür stehen fünf Minuten zur Verfügung.

(Namentliche Abstimmung von 16.28 bis 16.33 Uhr)

Ich schließe die Abstimmung. Die Stimmkarten werden draußen ausgezählt. Ich bitte, die Plätze einzunehmen, damit ich die Sitzung wieder aufnehmen kann.

Zum weiteren Ablauf der Sitzung möchte ich, weil auch schon Nachfragen kamen, das Hohe Haus darüber informieren, dass sich die Tagesordnungspunkte 19 mit 22, das sind die Anträge zu den Neonicotinoiden auf den Drucksachen 17/19273, 17/19819, 17/19641 und 17/19622, erledigt haben.

Die Tagesordnungspunkte 13 bis 15, das sind die Anträge zur Kennzeichnungspflicht für bayerische Polizeibeamte auf den Drucksachen 17/18990, 17/19244 und 17/19264, werden im Einvernehmen der Fraktionen auf die Plenarsitzung am 18. April 2018 verschoben.

Schließlich haben wir noch den Antrag unter Tagesordnungspunkt 18. Das ist der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betreffend "Frauenfeindlich motivierte Kriminalität erfassen und bekämpfen", Drucksache 17/18888. Auch dieser Antrag wurde in Übereinstimmung aller Fraktionen verschoben. – Diese Informationen habe ich bekannt gegeben, damit es keine weiteren Irritationen gibt.

Ich gebe jetzt das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Horst Arnold, Florian von Brunn und anderer und Fraktion (SPD) betreffend "Bienen retten! Einsatz von Neonicotinoiden beenden", Drucksache 17/21274, bekannt. Mit Ja haben 54 gestimmt, mit Nein 79. Es gab eine Stimmenthaltung. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 2)

Ich gebe bekannt, dass die Dringlichkeitsanträge auf den Drucksachen 17/21249 mit 17/21255 sowie auf den Drucksachen 17/21279 mit 17/21281 in die zuständigen federführenden Ausschüsse verwiesen werden.

Dann darf ich das Ergebnis der namentlichen Abstimmung zu dem Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Gudrun Brendel-Fischer, Bernhard Seidenath und anderer und Fraktion (CSU) betreffend "Situation der Pflege durch Personaluntergrenzen verbessern!", Drucksache 17/21277, bekannt geben. Mit Ja haben 122 gestimmt. Niemand hat mit Nein gestimmt. Stimmenthaltungen gab es 11. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag mit großer Mehrheit angenommen. – Ich bedanke mich.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 3)