

Stand: 24.06.2026 20:31:30

Vorgangsmappe für die Drucksache 17/23764

"Dieselnachrüstung oder Entschädigung: Hersteller jetzt in die Pflicht nehmen!"

Vorgangsverlauf:

1. Initiativdrucksache 17/23764 vom 18.09.2018
2. Beschluss des Plenums 17/23848 vom 18.09.2018
3. Plenarprotokoll Nr. 139 vom 18.09.2018



Dringlichkeitsantrag

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

Dieselnachrüstung oder Entschädigung: Hersteller jetzt in die Pflicht nehmen!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich auf allen politischen Ebenen dafür einzusetzen, dass die Autohersteller

- alle Euro 5-Diesel, die die Abgasgrenzwerte nicht erfüllen, mit Hardware-Lösungen nachrüsten oder eine die Kunden zufriedenstellende Entschädigung anbieten,
- und für alle Euro 4-Diesel, die die Abgasgrenzwerte überschreiten, eine ausreichende Entschädigung oder Umtauschprämie anbieten.

Zudem soll sich die Staatsregierung für die Einführung einer blauen Plakette einsetzen.

Zur Vermeidung weiterer Zwangsgelder und Zwangsmittel gerichtlicherseits soll die Staatsregierung das rechtskräftige Urteil für „Saubere Luft“ in München umsetzen und vollziehen.

Begründung:

Der Dieselskandal ist ein Hauptgrund, warum vor allem in über 40 deutschen Städten die europäischen Grenzwerte für Stickstoffdioxid-Emissionen überschritten werden. Immer mehr Verwaltungsgerichte verhängen aufgrund der Grenzwertüberschreitung Fahrverbote oder fordern, zumindest die Voraussetzungen dafür zu schaffen. Nach Auskunft der Bundesregierung wären in den 43 meistbelasteten Städten in Deutschland mindestens 1,3 Mio. Fahrzeuge betroffen: rund 475.000 Autos, die mit der Abgasnorm Euro 4 zugelassen sind und etwa 840.000 Fahrzeuge mit der Euro-5-Norm. Dabei sind die Pendler noch nicht mitgezählt.

Gerade wird eine Musterfeststellungsklage vom Bundesverband Verbraucherzentrale und vom ADAC vorbereitet. Zudem wird bereits über die Sammelklage eines privaten Rechtsdienstleisters verhandelt, hinter der ca. 37.000 Geschädigte stehen sollen. Aber das betrifft nur Fahrzeuge mit einem bestimmten Motortyp. Alle anderen betroffenen Dieselfahrer werden nicht von dieser Sammelklage profitieren.

Die Politik muss jetzt handeln, um die Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger zu schützen, die Luftreinhaltung zu garantieren, und Dieselbesitzer vor Schaden zu bewahren. Dazu gehört eine Nachrüstung von betroffenen Fahrzeugen oder eine angemessene Entschädigung. Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer (CSU) hat sich allerdings bis dato (ebenso wie seinerzeit der damalige Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, CSU) geweigert, die Automobilindustrie konsequent in die Pflicht zu nehmen. Eine Regelung im Interesse der Betroffenen ist aber dringend notwendig, bevor die Verjährung eintritt.



Beschluss

des Bayerischen Landtags

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

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

Drs. 17/23764

Dieselnachrüstung oder Entschädigung: Hersteller jetzt in die Pflicht nehmen!

Ablehnung

Die Präsidentin

I.V.

Inge Aures

II. Vizepräsidentin

Redner zu nachfolgendem Tagesordnungspunkt

Dritter Vizepräsident Peter Meyer

Abg. Ludwig Hartmann

Abg. Thorsten Glauber

Abg. Erwin Huber

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote

Abg. Florian von Brunn

Staatssekretär Josef Zellmeier

Abg. Horst Arnold

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Ich rufe **Tagesordnungspunkt 3** auf:

Beratung der zum Plenum eingereichten Dringlichkeitsanträge

Ich rufe zur gemeinsamen Beratung auf:

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Katharina Schulze, Ludwig Hartmann, Thomas Gehring u. a. und Fraktion (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Für saubere Luft in unseren Städten - Diesel-Nachrüstungen auf Hersteller-Kosten (Drs. 17/23749)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Hubert Aiwanger, Florian Streibl, Thorsten Glauber u. a. und Fraktion (FREIE WÄHLER)
Diesel: Verbraucherschutz statt Konzernschutz (Drs. 17/23762)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber u. a. und Fraktion (CSU)
Automobilland Bayern in die Zukunft führen (Drs. 17/23763)

und

Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Markus Rinderspacher, Florian von Brunn, Bernhard Roos u. a. und Fraktion (SPD)
Dieselnachrüstung oder Entschädigung: Hersteller jetzt in die Pflicht nehmen! (Drs. 17/23764)

(Unruhe – Glocke des Präsidenten)

Ich eröffne die gemeinsame Aussprache. Der erste Redner ist Herr Kollege Hartmann.

Ludwig Hartmann (GRÜNE): (Vom Redner nicht autorisiert) Sehr geehrter Herr Präsident, liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit diesem Thema haben wir uns schon des Öff-

teren in diesem Hohen Haus befasst. Es ist aber erstaunlich, dass diese CSU-Regierung seit über drei Jahren, nachdem seinerzeit die Manipulationsvorwürfe herausgekommen sind, überhaupt nichts getan hat, um für saubere Luft in den Städten zu sorgen.

Die CSU-Regierung ist ihrer Fürsorgepflicht nicht nachgekommen. Sie haben sich bei diesem Thema von den Autoherstellern im wahrsten Sinne des Wortes wie an einem Nasenring durch die Arena führen lassen. Sie haben es sich nie eingestanden und haben die Verbraucherinnen und Verbraucher nicht in Schutz genommen, die in dem Glauben, sich ein sauberes Auto zu kaufen, auf den Diesel gesetzt haben, damit diese endlich entschädigt werden. Das heißt für uns: Nachrüstung der Hardware auf Kosten der Autobauer.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Diesbezüglich bitte ich, sich an die Jahre 2008/2009 mit der Wirtschafts- und Finanzkrise zu erinnern. Damals wurde den Autobauern, weil in wirtschaftlich schwierigerer Zeit als heute unterwegs, vom Staat unter die Arme gegriffen, und zwar zum einen mit einer Abwrackprämie – sie hat die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler damals 5 Milliarden Euro gekostet –, und zum anderen wurden die Firmen bei der Kurzarbeit unterstützt. Das geschah deshalb, um nach der Krise wieder voll da zu sein und am Markt bestehen zu können. Die gleichen Unternehmen haben damals die Verbraucherinnen und Verbraucher, die sich ein Dieselauto gekauft haben, mit diesen Autos betrogen. Das Mindeste, was wir jetzt erwarten können, ist doch, dass die Autokonzerne auf eigene Kosten für die Nachrüstung aufkommen. Das fordern wir mit unserem Antrag.

(Beifall bei den GRÜNEN)

In Gerichtsurteilen wird immer wieder auf das drohende Fahrverbot hingewiesen. Wenn es wirklich zu einem Fahrverbot per Gerichtsurteil kommt, dann genau deshalb, weil Sie drei Jahre nichts getan haben. Dafür ist diese CSU-Regierung verantwortlich,

die sich drei Jahre vor ihrer Verantwortung weggeduckt hat und nichts für die saubere Luft in den Städten tut und auch nichts dafür, dass die Autos endlich sauberer werden.

(Beifall bei den GRÜNEN)

Es geht bei diesem Thema zum einen um die saubere Luft in den Städten, es geht aber auch darum, dass die Verbraucherinnen und Verbraucher betrogen worden sind und jetzt entschädigt werden müssen. Letztendlich geht es auch um die Zukunft des Automobilstandortes Bayern. Das erwähnen Sie in Ihren Anträgen auch immer wieder. Es ist doch unstrittig: Das saubere Auto der Zukunft wird zwar gebaut, die Frage ist aber, wo es gebaut wird. Wir GRÜNE wollen, dass es bei uns in Bayern gebaut wird. Deshalb brauchen wir wirklich eine andere Politik in diesem Bereich. Der erste Schritt wäre, die bestehenden Dieselfahrzeuge mit der Hardware nachzurüsten.

Am Schluss bleibt mir nur zu sagen: Auch wir, der Freistaat Bayern, die Ministerien, haben Autos im Glauben gekauft, saubere Autos zu kaufen. Herr Innenminister, Sie wissen das genauso gut wie ich. Wir haben beispielsweise viele Polizeifahrzeuge. Es ist deshalb doch das Mindeste, auch im Interesse der vom Staat selbst beschafften Fahrzeuge, sich endlich deutlich dafür einzusetzen, dass die technisch mögliche Hardware-Nachrüstung kommt. Sie muss von denen bezahlt werden, die dieses Schlamassel verursacht haben, und das sind die Autobauer und nicht die Verbraucherinnen und Verbraucher.

(Lebhafter Beifall bei den GRÜNEN)

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Danke schön, Herr Kollege Hartmann. – Die nächste Wortmeldung: Herr Kollege Glauber von den FREIEN WÄHLERN. Bitte sehr.

Thorsten Glauber (FREIE WÄHLER): Sehr geehrter Herr Präsident, verehrtes Präsidium, Kolleginnen und Kollegen! Die Landtagsfraktion der FREIEN WÄHLER hat seit dem Jahr 2015 immer wieder eingefordert, und das habe ich heute Mittag schon einmal ausgeführt, den Verbraucher in den Mittelpunkt zu rücken. Es geht hier um Ver-

braucherschutz und nicht um den Schutz der Konzerne. Ich vermisse nach wie vor seitens der Staatsregierung, aber auch seitens der Bundesregierung, dass man den Verbraucher, den Käufer in den Mittelpunkt rückt und nicht die Automobilindustrie. Die Verbraucher haben die Fahrzeuge nämlich in gutem Glauben gekauft. Im Datenblatt wurde ein Emissionswert versprochen, der nicht eingehalten wird, Kolleginnen und Kollegen. Deshalb gibt es für uns FREIE WÄHLER kein Vertun. Wer solche Autos verkauft und auf den Markt bringt, der hat dafür auch geradezustehen.

Komischerweise zeigt sich ein völlig unterschiedliches Bild bei den Automobilkonzernen. Ein großer deutscher Automobilkonzern ging in Amerika nämlich mit den Verbrauchern vollkommen anders um. Hören Sie sich an, wie man dort mit der Krise und dem Thema umgegangen ist: Man hatte Sorge vor langen Klagewegen und vor drakonischen Strafen. Deshalb hat man sich mit den Käufern der Fahrzeuge geeinigt. 7,5 Milliarden, 7.500 Millionen wurden an die Käufer in Amerika zurückgezahlt. Wissen Sie, welcher Betrag das ist? – Das sind 22.000 Euro pro Fahrzeug. In Amerika wurde jeder Käufer mit 22.000 Euro durch Kraftfahrzeugkonzerne entschädigt. Was aber machen wir hier in Deutschland? – Wir diskutieren nur Software-Lösungen. Das ist eine ganz schlanke Lösung für die Automobilindustrie, aber das ist sie nicht für den Verbraucher, nicht für unsere Umwelt. Wir sprechen hier von Reduktionen von 20 % durch die Softwarelösung. Würden wir aber über einen SCR-Kat die Emissionen reduzieren, dann wäre ein Einbaupreis von 1.500 bis 3.500 Euro die Regel. Danach hätten wir aber 75 % weniger Schadstoffe am Auspuff. Das haben sowohl der TÜV als auch der ADAC nachgewiesen. Es wurde auch vom Kraftfahrzeugverband nachgewiesen, dass diese Lösungen vorhanden, marktfähig und einbaubar sind.

Was aber haben wir gemacht? – Sowohl Verkehrsminister Dobrindt als auch Verkehrsminister Scheuer haben sich auf die Seite der Autokonzerne gestellt, nicht auf die Seite der Verbraucher. Jetzt drohen am Horizont auch Fahrverbote in Bayern, die es in anderen Bundesländern bereits gibt. Sie, die Staatsregierung, lassen die Verbraucher aber im Regen stehen. Sie reden immer noch dem Verkehrsminister nach dem Mund.

Ich würde mir wünschen, dass Sie den vielen Verbraucherinnen und Verbrauchern – wir sprechen über Millionen in Deutschland – das Wort reden würden, nicht den Autokonzernen, die ein Rekordjahr nach dem anderen einfahren. Die Bürgerinnen und Bürger, die diese Autos gekauft haben, haben es verdient, dass wir, die Politik und Sie, die Staatsregierung, an ihrer Seite stehen. Wir, die FREIEN WÄHLER, tun das seit drei Jahren. Wir fordern ganz klar, Hardware-Nachrüstungen, die machbar und technisch nicht kompliziert sind, sofort einzubauen, und zwar auf Kosten der Autokonzerne. Wir fordern ein klares Bekenntnis zu unseren Verbrauchern und ein Nein zu Fahrverboten.

(Beifall bei den FREIEN WÄHLERN und des Abgeordneten Klaus Adelt (SPD))

Dritter Vizepräsident Peter Meyer: Vielen Dank. – Nächste Wortmeldung: Kollege Erwin Huber. Bitte schön.

Erwin Huber (CSU): (Vom Redner nicht autorisiert) Herr Präsident, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte mit den Punkten beginnen, in denen wir uns einig sind. Erstens. Wir alle wollen eine bessere und sauberere Luft in den Städten. Zweitens. Wir wollen, jedenfalls die Mehrheit in diesem Hause hier, keine Fahrverbote. Das Beispiel Hamburg hat gezeigt, dass Fahrverbote eigentlich wenig bringen. Wenn man dort über 500 Meter einer Schnellstraße ein Fahrverbot verhängt, dann fahren die Autofahrer zwei Kilometer durch Wohngebiete. Angesichts dessen möchte ich doch wissen, wo hier der Zugewinn an Gesundheit ist. Das ist doch eher schädlich als vorteilhaft.

(Beifall bei der CSU)

Deshalb sage ich, wir wollen keine Urteilsschelte betreiben, vor allem nicht als Politiker, aber ich wundere mich schon, dass die Verwaltungsgerichte in Deutschland so auf Fahrverbote fixiert sind und diese durch die Gerichte vollziehen wollen. Ich glaube, es gibt bessere Lösungen als Fahrverbote.

Drittens. Ich glaube, dass wir uns einig sind: Wir wollen auch in Zukunft eine gute Automobilwirtschaft in Bayern. Die Automobile aus Bayern sind auch im Hinblick auf die Umweltwirkungen Vorbild in der ganzen Welt. Das gilt übrigens auch für die Dieseltechnologie. Der Diesel hat wesentlich dazu beigetragen, dass wir gerade beim Klimaschutz besser geworden sind. Beim CO₂ ist der Diesel nämlich wesentlich besser als der Benziner. Wenn ich einen heutigen Diesel der Euronorm 6 nehme, dann habe ich doch im Grunde eine Emission für den einzelnen Fahrgast, die auf der Höhe des ÖPNV liegt. Das gilt vor allem, wenn man die Busse sieht, die unterwegs sind. Deshalb sage ich auch ein Ja zu dieser Technologie in der Zukunft.

Viertens. Ich glaube, wir sind uns völlig einig darin, dass wir die Manipulation an den Dieselfahrzeugen uneingeschränkt verurteilen. Da müssen selbstverständlich auch die entsprechenden strafrechtlichen und zivilrechtlichen Konsequenzen gezogen werden. Das ist auch alles im Gange. Wir unterstützen die Justiz bei der Klärung. Herr Kollege Glauber, der Hinweis auf Amerika bedeutet nicht, dass nicht auch bei uns in gleicher Weise etwas erfolgt. Das Rechtssystem in Deutschland ist aber ein anderes als das in Amerika. Selbstverständlich sollen die Käufer, die in dieser Weise getäuscht worden sind, auch in Deutschland entsprechende Entschädigungen bekommen. Das sind also die vier Punkte, bei denen wir uns einig sind.

Gelegentlich wird, heute zwar nicht so sehr, aber bei der Diskussion draußen, der Eindruck erweckt, es wäre überhaupt nichts passiert, überhaupt nichts geschehen. Gemessen an den Emissionswerten, die von der Europäischen Kommission festgelegt werden, ist der zulässige Emissionswert von 1992 bis heute pro Kilometer Dieselfahrzeug um 98 % zurückgegangen. Um 98 %! – Das heißt, ein Fahrzeug, das heute in Verkehr gebracht wird, reduziert den NO_x-Ausstoß gegenüber dem von 1992 um 98 %.

(Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Das ist nur Theorie, nicht die gängige Praxis! –
Zuruf des Abgeordneten Ludwig Hartmann (GRÜNE))

– Ja, okay. Auf den Einwand von Ihnen, Herr Hartmann, habe ich schon gewartet.

(Zuruf des Abgeordneten Dr. Christian Magerl (GRÜNE))

– Ja, Herr Magerl, Sie können mich nicht austricksen, ich weiß alles.

(Lachen bei den GRÜNEN – Allgemeine Heiterkeit)

– Ich sage einmal: fast. Gut, das ist in der Tat der Prüfwert auf dem Prüfstand. Aber genau deshalb wird das im Jahr 2020/2021 umgestellt. Dann zählt eben nicht mehr der Wert auf dem Prüfstand, sondern das, was tatsächlich im Verkehr gefahren wird. Das bedeutet eine deutliche Reduzierung. Allein die Euronorm 6 ist um etwa 80 % besser als die Euronorm 5. Man sieht also, der Weg der Emissionsreduzierung ist richtig, der Wert sinkt, und eigentlich geht man mit riesigen Schritten voran.

Nun ergibt sich die Frage: Was tun wir in der jetzigen Situation? – Die Anträge der GRÜNEN und die nachgezogenen Dringlichkeitsanträge konzentrieren die Frage auf die Hardware-Nachrüstung.

(Zuruf des Abgeordneten Florian von Brunn (SPD))

– Doch, schauen Sie sich doch den Antrag der GRÜNEN an. Da steht drin, die einzige Möglichkeit heute sei die Hardware-Nachrüstung. Ich helfe Ihnen gerne beim Lesen, Herr Kollege.

(Florian von Brunn (SPD): Das kann ich selbst!)

Das bezweifle ich aber, meine Damen und Herren. 8,6 Millionen Dieselfahrzeuge sind in Deutschland angemeldet. Davon sind gut drei Millionen Euronorm 4, die überhaupt nicht nachgerüstet werden können. Das ist übrigens bei Fachleuten völlig unbestritten. Bei Euronorm 5 haben wir etwa fünf Millionen Fahrzeuge. Man geht heute davon aus, dass davon etwa zwei Millionen mit Hardware-Nachrüstungen versehen werden können – zwei Millionen von acht Millionen Dieselfahrzeugen.

Darin allein die Rettung zu sehen, verehrte Kollegen von den GRÜNEN, ist – das sage ich Ihnen – zu kurz gesprungen. Wir brauchen deutlich mehr: ein breiteres Angebot, besseren ÖPNV.

(Ludwig Hartmann (GRÜNE): Das haben wir doch vorhin diskutiert!)

Die Landeshauptstadt München ist leider an der Spitze der Städte mit Belastungen durch NO_x. Was hat denn die Stadt München getan? – Die Omnibusse, die in München verkehren, sind fast ausnahmslos sehr belastende Dieselfahrzeuge.

(Zurufe von der CSU: Hört, hört!)

Nun kann man sagen: Es ist halt schwierig. Aber wenn sich nicht einmal die reichste Stadt Deutschlands eine Umrüstung leisten kann, dann frage ich mich, warum dann andere Städte dies können. Ich nenne Ihnen ein Gegenbeispiel: Augsburg hat im ÖPNV nur erdgasbetriebene Omnibusse. Herr Kollege Hintersberger, stimmt doch! Jetzt lobe ich einmal Augsburg. Da müssten Sie eigentlich in die Höhe springen und jubeln!

(Zuruf der Abgeordneten Christine Kamm (GRÜNE))

Das heißt, es gibt eine ganze Fülle von Möglichkeiten.

Ich sage: Die Reduzierung auf die Hardware-Nachrüstung löst das Problem nicht. Sie wäre ein Beitrag. Wir schließen das auch nicht aus. Dazu werden die Verhandlungen geführt. Der Bundesverkehrsminister verhandelt mit der Automobilwirtschaft. Ich persönlich glaube, dass eine Prämie zum Umstieg von einem alten Dieselfahrzeug auf ein neues Dieselfahrzeug am allermeisten bringt. Diese Prämien müssten attraktiv und besser sein, obwohl immerhin schon 200.000 Autofahrer umgestiegen sind

(Thomas Gehring (GRÜNE): Wer zahlt die Prämien?)

und bei 3,2 Millionen Autos die Software nachgerüstet worden ist. So wenig ist nicht passiert.

Dennoch bin ich der Meinung, wir müssen das Thema in der gesamten Breite angehen. Mein Vorwurf an die Oppositionsparteien lautet, dass sie eine Blickverengung auf die Hardware-Nachrüstung vornehmen. Ich meine, wir müssten das Thema in der Breite angehen. Ich schließe auch Hardware-Nachrüstungen nicht aus.

(Ludwig Hartmann (GRÜNE): Dann können Sie ja zustimmen!)

Wir haben aber rechtlich möglicherweise keine Handhabe, dies der Automobilwirtschaft zu oktroyieren. Es muss verhandelt werden. Ich meine, es sollte in die Richtung verhandelt werden, dass die bestmögliche Lösung für die Menschen in den Städten herauskommt. Das muss unser Ziel sein, meine Damen und Herren.

Ich kann zum Abschluss nicht auf die folgende Aussage verzichten: Was die GRÜNEN in Sachen Verkehrspolitik machen, ist mehr als ein Schlingerkurs. Wer in München die zweite Stammstrecke ablehnt, ein wesentliches und das größte Nahverkehrsprojekt in ganz Deutschland, hat aus meiner Sicht die Glaubwürdigkeit in der Verkehrspolitik verloren.

(Beifall bei der CSU und Abgeordneten der SPD – Zuruf des Abgeordneten Dr. Sepp Dürr (GRÜNE))

Vermerken Sie bitte schön: Beifall aus der SPD für den Huber; denn das ist ein ganz seltenes Ereignis. Das würde ich gern festhalten.

(Zuruf der Abgeordneten Isabell Zacharias (SPD) – Florian von Brunn (SPD): Das ist der Abschlussbeifall!)

CSU und SPD verbindet in dieser Beziehung sicherlich weiterhin, dass wir die autofeindliche Haltung der GRÜNEN mit Tempolimit und Fahrverboten nicht für zukunftsfähig halten.

(Dr. Christian Magerl (GRÜNE): Seid ihr schon in Koalitionsverhandlungen mit der SPD? – Weitere Zurufe von den GRÜNEN)

Wenn die GRÜNEN jetzt sagen, im Jahr 2030 soll auf den Verbrennungsmotor völlig verzichtet werden, dann muss ich sagen, ist das Wolkenkuckucksheim, das sind Illusionen.

(Katharina Schulze (GRÜNE): Nein, das ist Zukunft!)

Wir wollen eine realistische Verbesserung und nicht Illusionen. Ich bitte Sie also, unserem Antrag zuzustimmen.

(Beifall bei der CSU)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Kollege Huber. – Nächster Redner ist der Kollege von Brunn. Bitte schön, Herr von Brunn.

(Unruhe – Glocke der Präsidentin – Thomas Gehring (GRÜNE): Jetzt schauen wir mal, wer dir applaudiert!)

Florian von Brunn (SPD): Sehr geehrte Frau Präsidentin, sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Mit dem Dieselskandal haben wir ein Problem in Deutschland, das seit Jahren nicht gelöst wird. Dieses Problem hat zwei Aspekte. Erstens geht es um die Gesundheit von Hunderttausenden von Menschen, weil die Grenzwerte für Stickoxid in über 40 deutschen Städten überschritten werden.

(Christine Kamm (GRÜNE): So ist es!)

Zweitens geht es um Verbraucherschutz, um Hunderttausende von Bürgerinnen und Bürgern, die sich in Deutschland einen Diesel gekauft haben in dem Glauben, ein sparsames Auto zu bekommen, das weniger CO₂ ausstößt als ein Benziner. Der Staat hat das sogar gefördert. Niemand hätte geglaubt, dass hier in einem bis dato unvorstellbaren Maße manipuliert und betrogen wurde, und das von der Autoindustrie. Niemand hätte geglaubt, dass die Abgaswerte und Verbrauchszahlen zahlreicher Fahrzeuge das Papier nicht wert sind, auf das sie gedruckt sind.

Aber es war nicht nur die Automobilindustrie, die versagt hat. Leider haben auch die verantwortlichen Verkehrspolitiker versagt. Ich möchte jetzt nicht auf die Politiker der CDU wie Herrn Wissmann und Herrn von Klaeden eingehen, die direkt in die Autoindustrie hinübergewechselt sind. Ich beschränke mich auf die Verkehrsminister der CSU, Herrn Ramsauer, Herrn Dobrindt und Herrn Scheuer. Herr Ramsauer und Herr Dobrindt haben es zusammen mit den ihnen unterstellten Aufsichtsbehörden versäumt, die Autohersteller angemessen zu kontrollieren. Genauso schlimm ist: Herr Dobrindt und Herr Scheuer blockieren seit Jahren, dass Autohersteller den Schaden, den sie in Deutschland angerichtet haben, wiedergutmachen und die Fahrzeuge so nachrüsten, dass die Schadstoffgrenzwerte eingehalten werden. Auch Staatsminister Marcel Huber hat im Frühjahr dieses Jahres hier im Landtag eine Hardware-Nachrüstung abgelehnt. Insofern sitzen sie alle in diesem Boot. Der Dieselskandal ist damit auch ein CSU-Skandal. So viel steht fest.

(Beifall bei der SPD und den GRÜNEN)

Für den Verbraucherschutz sorgen wir. Es waren wir, es war die SPD, die die Musterfeststellungsklage in der Großen Koalition durchgesetzt hat. Die CSU wollte das zuerst nicht. Sie haben es in der letzten Legislaturperiode sogar blockiert. Aber jetzt haben wir sie endlich. Im Moment bereiten der Verbraucherzentrale Bundesverband und der ADAC die Sammelklage gegen den VW-Konzern vor. Ich sage: Gut so.

(Beifall bei der SPD)

Das Problem ist nur: Was ist mit den Besitzern von Euro-4- und Euro-5-Dieselfahrzeugen, die nicht das spezifische Modell fahren, um das es in der Sammelklage geht?

Gerade hat das Bundesverkehrsministerium eingeräumt, dass von Fahrverboten allein in deutschen Städten rund 1,3 Millionen Fahrzeuge betroffen sein könnten. Da sind die gesamten Pendlerinnen und Pendler, die in diese Städte hineinfahren, noch gar nicht mitgezählt.

Liebe Kolleginnen und Kollegen von der CSU, warum sollten eigentlich die betroffenen Autobesitzer die Dummen sein? Warum müssen sie die Suppe auslöffeln, die ihnen andere eingebrockt haben? Für uns Sozialdemokratinnen und Sozialdemokraten ist doch ganz klar: Es gilt das Verursacherprinzip.

(Beifall bei der SPD)

Das heißt, die Schadensverursacher, also die Autohersteller, müssen für die von ihnen verursachten Schäden aufkommen. Konkret kann das nur heißen: Wo ein Software-Update nicht ausreicht, um die Stickoxidgrenzwerte einzuhalten, muss die Hardware mit dem so genannten SCR-Katalysator nachgerüstet werden, und zwar auf Kosten der Autohersteller, nicht der Kunden. Der ADAC hat diese Nachrüstung getestet und hält sie für möglich. Wir wissen natürlich auch, dass es viele technische Faktoren gibt, die berücksichtigt werden müssen, und dass es komplexe Anforderungen bei der Typzulassung gibt. Aber auch das kann – mit Verlaub – nicht das Problem der Kunden sein. Es ist das Problem der Hersteller, die für diesen Schlamassel verantwortlich sind.

(Beifall bei der SPD)

Natürlich sind aus unserer Sicht auch andere Formen der Einigung mit Kunden denkbar. Der Verbraucherzentrale Bundesverband fordert zum Beispiel eine Umtauschprämie mit einem Rückkauf alter Diesel mit einem deutlichen Aufschlag auf den Zeitwert. Das wäre natürlich auch in Ordnung. Es kann und darf aber nicht sein, dass die Geschädigten die Zeche für diesen Skandal, für diesen Schwindel zahlen.

Kurz vor der Landtagswahl in Hessen hat die dortige schwarz-grüne Koalition unter Volker Bouffier von der CDU dieses Thema entdeckt. Auch die CDU-Generalsekretärin deutet ein Umdenken in ihrer Partei an. Allein die CSU, allein Herr Scheuer, will sich nach Medienberichten nur technische Gedanken machen. Technische Gedanken, liebe Kolleginnen und Kollegen, reichen nicht aus; Herr Scheuer lehnt nach wie vor eine Hardware-Nachrüstung auf Kosten der Hersteller ab. Das ist falsch. Das ist eine Politik auf dem Rücken der Betroffenen, auf dem Rücken der Bevölkerung in den be-

troffenen Städten. Die Hersteller müssen jetzt für Hardware-Nachrüstungen, für eine Umtauschprämie oder eine andere Form der Entschädigung in die Pflicht genommen werden. Nur so erreichen wir die beiden wesentlichen Ziele, dass die Luft in unseren Städten wieder sauberer wird und dass die betroffenen Dieselbesitzer zu ihrem Recht kommen. – Herzlichen Dank für die Aufmerksamkeit.

(Beifall bei der SPD)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Vielen Dank, Herr Kollege von Brunn. – Für die Staatsregierung erteile ich Staatssekretär Zellmeier das Wort. Bitte schön, Herr Zellmeier.

Staatssekretär Josef Zellmeier (Wohnen, Bau und Verkehr): Frau Präsidentin, werte Kolleginnen und Kollegen! Fünf bayerische Städte sind von den Überschreitungen des NO₂-Wertes betroffen: München, Nürnberg, Augsburg, Regensburg und Würzburg. Ihnen gilt also unsere Aufmerksamkeit. Wir freuen uns nicht – das sage ich ganz deutlich –, dass es Dieselfahrverbote geben soll. Das ist der falsche Weg. Wir müssen sie vermeiden.

Wir müssen festhalten: Die Werte werden besser. Die Luft war noch nie so sauber wie heute. Trotzdem müssen wir natürlich die Grenzwerte, die ja sehr streng sind, einhalten und tun dafür auch alles. 2016 hatten wir in Deutschland 90 Städte mit Grenzwertüberschreitung. 2017 waren es noch 65.

(Dr. Christian Magerl (GRÜNE): 65 zu viel!)

– Herr Kollege, Sie haben recht. Natürlich sind 65 zu viel. Aber wie bei vielen Dingen auf dieser Welt geht es nicht auf einmal. Wir arbeiten ganz gezielt und konzentriert in die richtige Richtung. Und da helfen uns keine Schaufensteranträge.

(Beifall bei der CSU)

Da helfen uns keine Schaufensteranträge, wie sie von Ihrer Seite kommen. Die Maßnahmen, die wir eingeleitet haben, wirken. Hinzu kommt, dass die älteren Dieselmotoren, zum Beispiel Euronorm 4 – das sind 3,1 Millionen Fahrzeuge in Deutschland –, nach und nach auslaufen und von den Straßen verschwinden.

Dennoch verunsichert natürlich die Debatte die Menschen in unserem Land. Das Ziel unserer Anstrengungen ist deshalb klar: Durch unsere Maßnahmen zur Luftreinhaltung wollen wir pauschale Verkehrsverbote vermeiden. Wir haben dazu ein eigenes Paket aufgelegt. Wir wollen die Mobilität der Menschen im Land erhalten und zugleich die Gesundheit als oberstes Gut schützen.

Unser Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung ist wuchtig und wichtig. Es umfasst 404 Millionen Euro für den Zeitraum 2018 bis 2022. Die Kommunen können über den gesamten Zeitraum Anträge stellen, und sie tun es auch: heuer 9,25 Millionen Euro, die komplett mit Projekten hinterlegt sind. Die ersten Maßnahmen werden auch bereits umgesetzt.

In München haben wir ein Modellprojekt mit einem zusätzlichen Gratismonat beim Neukauf eines MVV-Jahresabos gestartet. Das Ergebnis stimmt; Sie wissen es. Die Zahl der Neuabonnenten hat sich verdoppelt. Außerdem ist in München bereits die City-Ringbus-Linie gestartet; weitere Expressbusse sind in Planung. Wir wollen damit erreichen, dass der Verkehr nicht nur auf das Zentrum ausgerichtet ist. Daneben verbessern wir das Angebot für die Bürgerinnen und Bürger durch zusätzliche Straßenbahnen und U-Bahnen, durch Taktverdichtungen und durch emissionsarme Busse.

Auch der Bund hat ein "Sofortprogramm Saubere Luft" aufgelegt. Beim Bundesverkehrsministerium gibt es eine Lotsenstelle für die Kommunen. Die Verfahren für die Förderung von Elektrobussen sind bereits angelaufen. Die Kommunen können auch Anträge auf die Förderung der Nachrüstung von Dieselnissen stellen. Sie sehen, es passiert sehr, sehr viel. In den Städten mit geringer Überschreitung des Grenzwertes werden wir durch unser Maßnahmenpaket zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte

schon bald Erfolg haben und die Werte unterschreiten. Auch in München werden die Werte durch unsere Maßnahmen sinken. Verkehrsverbote und Fahrverbote sind dann unverhältnismäßig und dürfen nicht mehr verhängt werden. Und genau das ist unser Ziel.

Natürlich geht nicht alles auf einmal; das wissen Sie. Aber zusammengenommen haben wir einen wirkungsvollen Instrumentenkasten für die Reinhaltung der Luft in Bayern. Ich will klipp und klar sagen: Wir sollten unseren wirtschaftlichen Erfolgsgaranten, nämlich die Automobilindustrie, nicht zusätzlich beschädigen. Lassen Sie uns die Stärken des Freistaates Bayern nicht zerreden. Bayern ist Automobilland und wird es und soll es auch bleiben. Wir müssen Lösungen finden, die nicht den Autofahrer enteignen und nicht eine Deindustrialisierung einleiten. Wir wollen den Umstieg fördern. Umstiegsangebote und Umrüstungen, soweit sie technisch und wirtschaftlich möglich und sinnvoll sind, sind das richtige Mittel. Und wir sollten Busse und kommunale Fahrzeuge sauberer machen, und genau das tun wir auch.

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer hat ein Konzept zur Verringerung der Abgasemissionen von Altfahrzeugen angekündigt und sieht dabei auch die Automobilindustrie in der Pflicht. Laut Bundesminister Scheuer müssen alle Optionen aus technischer, rechtlicher und finanzieller Sicht geprüft werden. Das ist auch der richtige Weg, liebe Kolleginnen und Kollegen. Es bringt uns doch nichts, Dinge zu fordern, die sich nicht umsetzen lassen und nicht sinnvoll sind. Also offen alle Optionen prüfen und das Richtige entscheiden.

Die Bundesregierung hat eine schnelle Entscheidung angekündigt. Die Luft muss noch sauberer werden, ohne die Bürger in ihrer Bewegungsfreiheit einzuschränken. Wir rechnen fest mit einer schnellen Entscheidung der Bundesregierung in den kommenden Wochen. Deshalb geht der CSU-Antrag in die richtige Richtung; das ist die richtige Zielsetzung. Die anderen Anträge sind aus unserer Sicht abzulehnen.

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Herr Staatssekretär, bitte bleiben Sie noch am Pult. Wir haben noch eine Zwischenbemerkung vom Kollegen Arnold. Bitte schön, Herr Arnold.

Horst Arnold (SPD): Herr Staatssekretär Zellmeier, Sie haben davon gesprochen, die Stärken des Freistaats auszuspielen. Ich gehe davon aus, eine Stärke des Freistaats ist der Rechtsstaat. Sie sagen in diesem Zusammenhang, es sei das Richtige zu entscheiden. Wir haben ein Urteil, das vom VGH im Februar 2017 bestätigt worden ist und das die Staatsregierung verpflichtet, den Luftreinhalteplan zu ergänzen. Diesbezüglich sind bekanntlich schon ein Zwangsgeld und ein weiteres Zwangsgeld erhoben worden. Wie gedenkt denn die Staatsregierung mit derartigen Entscheidungen umzugehen, sich an die Gerichtsentscheidung zu halten und das umzusetzen? Oder will man weiterhin Gerichtsentscheidungen des Freistaates Bayern ignorieren und Zwangsgelder, immerhin Steuergelder, dafür zahlen, dass man sich nicht rechtsstaatlich verhält? Das würde mich erstens einmal interessieren. Dann wäre ganz entscheidend, ob es tatsächlich dazu kommt, dass Sie zu einem anderen Ergebnis kommen.

Staatssekretär Josef Zellmeier (Wohnen, Bau und Verkehr): Herr Kollege Arnold, die neue Staatsregierung unter Ministerpräsident Markus Söder hat gerade in dem Bereich, den Sie ansprechen, wirklich Meilensteine gesetzt.

(Florian von Brunn (SPD): Das ist gar nichts! – Zuruf des Abgeordneten Horst Arnold (SPD))

– Lassen Sie mich ausreden. Die Mittel, die wir verwenden, sind ja wirkungsvoll, und wir haben sie gerade in den letzten Monaten massiv verstärkt. Sie kennen doch die Zahlen. Sie wissen, welche Mittel wir im Nachtragshaushalt bereitgestellt haben, um den Umstieg der Menschen zu fördern, um die Luftreinhaltung zu verbessern und um all das zu tun, was Sie sagen. Wir werden in Kürze Erfolge erzielen. Aus meiner Sicht sind damit die Vorgaben der Gerichte erfüllt. Wir handeln in bewährter Weise, indem wir das, was bisher schon Erfolg hat, fortsetzen und intensivieren. Wir haben heute

schon weniger Städte, die betroffen sind, und Sie werden sehen, dass wir im nächsten Jahr noch weniger haben werden. Genau das ist der richtige Weg.

(Zuruf des Abgeordneten Horst Arnold (SPD))

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Danke schön, Herr Staatssekretär. Ich erfahre gerade, dass die CSU-Fraktion für ihren Antrag namentliche Abstimmung beantragt hat. Die Frist ist natürlich nicht erfüllt. Wir werden also die Abstimmung jetzt nicht durchführen, sondern erst den nächsten Dringlichkeitsantrag behandeln.

(...)

Vierte Vizepräsidentin Ulrike Gote: Ich lasse zunächst in einfacher Form über die anderen Anträge abstimmen. Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/23749 – das ist der Antrag der Fraktion BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN –, seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die Fraktionen der SPD, der FREIEN WÄHLER, des BÜNDNISSES 90/DIE GRÜNEN und die Kollegen Felbinger (fraktionslos) und Muthmann (fraktionslos). Gegenstimmen! – Das ist die CSU-Fraktion. Enthaltungen? – Keine. Damit ist dieser Antrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/23762 – das ist der Antrag der Fraktion der FREIEN WÄHLER – seine Zustimmung geben will, den bitte ich jetzt um das Handzeichen. – Das sind die SPD-Fraktion und die FREIEN WÄHLER. Gegenstimmen, bitte. – Die Kollegen Muthmann (fraktionslos) und Felbinger (fraktionslos) und die CSU-Fraktion. Enthaltungen? – BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Damit ist dieser Antrag abgelehnt.

Wer dem Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/23764 – das ist der Antrag der SPD-Fraktion – seine Zustimmung geben will, den bitte ich um das Handzeichen. – Das sind die SPD-Fraktion und das BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Gegenstimmen bitte. – Die CSU-Fraktion und die Kollegen Felbinger (fraktionslos) und Muthmann (fraktions-

los). Enthaltungen? – Die Fraktion der FREIEN WÄHLER. Damit ist auch dieser Dringlichkeitsantrag abgelehnt.

Wir kommen nun zur namentlichen Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag auf Drucksache 17/23763 – das ist der Antrag der CSU-Fraktion. – Die Urnen sind bereitgestellt. Sie haben fünf Minuten Zeit.

(Namentliche Abstimmung von 17.41 bis 17.46 Uhr)

Liebe Kolleginnen und Kollegen, die fünf Minuten sind um. Ich schließe die Abstimmung. Das Ergebnis wird außerhalb des Plenarsaals ermittelt und später bekannt gegeben.

Zweite Vizepräsidentin Inge Aures: Bevor ich den nächsten Tagesordnungspunkt aufrufe, gebe ich das Ergebnis der namentlichen Abstimmung über den Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber und anderer und Fraktion (CSU) betreffend "Automobilland Bayern in die Zukunft führen", Drucksache 17/23763 bekannt: Mit Ja haben 77 und mit Nein 58 gestimmt; Stimmenthaltungen gab es keine. Damit ist dieser Dringlichkeitsantrag angenommen.

(Abstimmungsliste siehe Anlage 1)

Abstimmungsliste

zur namentlichen Abstimmung am 18.09.2018 zum Dringlichkeitsantrag der Abgeordneten Thomas Kreuzer, Karl Freller, Erwin Huber u. a. und Fraktion CSU; Automobilland Bayern in die Zukunft führen (Drucksache 17/23763)

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Adelt Klaus		X	
Aigner Ilse			
Aiwanger Hubert		X	
Arnold Horst		X	
Aures Inge		X	
Bachhuber Martin			
Prof. (Univ. Lima) Dr. Bauer Peter		X	
Bauer Volker	X		
Baumgärtner Jürgen	X		
Prof. Dr. Bausback Winfried	X		
Beißwenger Eric	X		
Dr. Bernhard Otmar	X		
Biedefeld Susann		X	
Blume Markus	X		
Bocklet Reinhold			
Brannekämper Robert	X		
Brendel-Fischer Gudrun			
von Brunn Florian		X	
Brunner Helmut	X		
Celina Kerstin		X	
Deckwerth Ilona		X	
Dettenhöfer Petra	X		
Dorow Alex	X		
Dünkel Norbert	X		
Dr. Dürr Sepp		X	
Eck Gerhard	X		
Dr. Eiling-Hütig Ute	X		
Eisenreich Georg	X		
Fackler Wolfgang	X		
Dr. Fahn Hans Jürgen		X	
Fehlner Martina			
Felbinger Günther		X	
Flierl Alexander	X		
Freller Karl	X		
Fröschl Markus			
Füracker Albert			
Ganserer Markus			
Prof. Dr. Gantzer Peter Paul		X	
Gehring Thomas		X	

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Gerlach Judith	X		
Gibis Max	X		
Glauber Thorsten		X	
Dr. Goppel Thomas	X		
Gote Ulrike		X	
Gottstein Eva		X	
Güll Martin		X	
Güller Harald		X	
Guttenberger Petra	X		
Haderthauer Christine	X		
Häusler Johann		X	
Halbleib Volkmar		X	
Hanisch Joachim		X	
Hartmann Ludwig		X	
Heckner Ingrid	X		
Heike Jürgen W.	X		
Herold Hans			
Dr. Herrmann Florian	X		
Herrmann Joachim	X		
Dr. Herz Leopold		X	
Hiersemann Alexandra		X	
Hintersberger Johannes	X		
Hölzl Florian	X		
Hofmann Michael	X		
Holetschek Klaus	X		
Dr. Hopp Gerhard	X		
Huber Erwin	X		
Dr. Huber Marcel	X		
Dr. Huber Martin	X		
Huber Thomas	X		
Dr. Hünnerkopf Otto	X		
Huml Melanie	X		
Imhof Hermann	X		
Jörg Oliver	X		
Kamm Christine		X	
Kaniber Michaela			
Karl Annette		X	
Kirchner Sandro	X		
Knoblauch Günther			
König Alexander	X		
Kohnen Natascha			

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Kränzle Bernd			
Dr. Kränzlein Herbert		X	
Kraus Nikolaus			
Kreitmair Anton	X		
Kreuzer Thomas	X		
Kühn Harald	X		
Ländner Manfred	X		
Lederer Otto	X		
Leiner Ulrich		X	
Freiherr von Lerchenfeld Ludwig	X		
Lorenz Andreas	X		
Lotte Andreas		X	
Dr. Magerl Christian		X	
Dr. Merk Beate	X		
Meyer Peter			
Mistol Jürgen		X	
Müller Emilia	X		
Müller Ruth			
Mütze Thomas		X	
Muthmann Alexander		X	
Nussel Walter	X		
Osgyan Verena			
Petersen Kathi		X	
Pfaffmann Hans-Ulrich			
Prof. Dr. Piazolo Michael		X	
Pohl Bernhard		X	
Pschierer Franz Josef			
Dr. Rabenstein Christoph			
Radlmeier Helmut	X		
Rauscher Doris		X	
Dr. Reichhart Hans	X		
Reiß Tobias	X		
Dr. Rieger Franz	X		
Rinderspacher Markus		X	
Ritt Hans	X		
Ritter Florian			
Roos Bernhard		X	
Rosenthal Georg		X	
Rotter Eberhard	X		
Rudrof Heinrich			
Rüth Berthold	X		
Dr. Runge Martin		X	
Sauter Alfred	X		
Schalk Andreas	X		
Scharf Ulrike	X		
Scheuenstuhl Harry			
Schindler Franz		X	
Schmidt Gabi			
Schmitt-Bussinger Helga		X	
Schöffel Martin	X		

Name	Ja	Nein	Enthalte mich
Schorer Angelika	X		
Schorer-Dremel Tanja	X		
Schreyer Kerstin	X		
Schulze Katharina		X	
Schuster Stefan			
Schwab Thorsten	X		
Dr. Schwartz Harald			
Seidenath Bernhard			
Sem Reserl	X		
Sengl Gisela		X	
Sibler Bernd			
Dr. Söder Markus			
Sonnenholzner Kathrin		X	
Dr. Spaenle Ludwig			
Stachowitz Diana		X	
Stamm Barbara			
Stamm Claudia			
Steinberger Rosi		X	
Steiner Klaus			
Stierstorfer Sylvia	X		
Stöttner Klaus	X		
Straub Karl	X		
Streibl Florian		X	
Strobl Reinhold		X	
Ströbel Jürgen	X		
Dr. Strohmayr Simone		X	
Stümpfig Martin		X	
Tasdelen Arif			
Taubeneder Walter	X		
Tomaschko Peter	X		
Trautner Carolina			
Untertländer Joachim	X		
Dr. Vetter Karl			
Vogel Steffen			
Waldmann Ruth		X	
Prof. Dr. Waschler Gerhard	X		
Weidenbusch Ernst			
Weikert Angelika		X	
Dr. Wengert Paul		X	
Werner-Muggendorfer Johanna		X	
Westphal Manuel			
Widmann Jutta			
Wild Margit			
Winter Georg	X		
Winter Peter			
Wittmann Mechthilde	X		
Woerlein Herbert			
Zacharias Isabell			
Zellmeier Josef			
Zierer Benno		X	
Gesamtsumme	77	58	0