



Antrag

der Abgeordneten **Bernhard Roos, Annette Karl, Natascha Kohnen, Andreas Lotte, Susann Biedefeld, Ruth Müller SPD**

Fahrverbote in Bayerischen Großstädten verhindern – Autoindustrie disziplinieren – Masterplan Verkehrswende Bayern entwickeln

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, im Zusammenwirken mit dem Bund alles Notwendige zu unternehmen, um Fahrverbote punktuell auf einzelnen Straßenzügen wie nun in Hamburg oder in Zonen zu verhindern und den von Überschreitung der Luftgrenzwerte betroffenen Kommunen zu helfen, aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig rechtsicher mögliche Fahrverbote nicht verhängen zu müssen und einen Masterplan Verkehrswende Bayern zu entwickeln, um allen Bürgern somit weiterhin individuelle Mobilität bieten zu können.

Das erschütterte Vertrauen in die Fähigkeit der deutschen und bayerischen Fahrzeugindustrie, politisch gesetzte Abgasgrenzwerte ohne Einschränkung einhalten zu können, ist mit Blick auf insbesondere die Handelszölle durch die Regierung unter Donald Trump als oberste Priorität bayerischer Industriepolitik wiederzugewinnen.

Im Einzelnen ist Folgendes zu gewährleisten:

Das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020“ des Bundes wird beschleunigt und durch ein eigenes Bayerisches Programm im Volumen von je 100 Mio. Euro zugunsten des ÖPNV und der Elektrifizierung der Logistik in Großstädten und dem ländlichen Raum ergänzt, z. B. zur Förderung von E-Lastenrädern und zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen durch die Landkreise. In einer Gesamtanstrengung von Freistaat, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft ist ein kreativer „Masterplan Verkehrswende Bayern“ zu entwickeln.

- Die Automobilhersteller sind zu zwingen, bis Jahresende 2018 alle 5,3 Millionen Diesel-Autos mit durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zertifizierten Software-Updates auf geringeren NO_x-Ausstoß zu bringen. Bei nicht der Manipulation über-

fürten Herstellern ist trotz Freiwilligkeit auf Vollzug zu drängen.

- Im Gegensatz zur Haltung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und im Einklang mit der Position des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) ist zusätzlich zum Software-Update die Hardware-Nachrüstung bei Euro 5 und Euro 6-Dieselfahrzeugen aller Hersteller auf deren Kosten zu verlangen; das KBA hat hierzu die widersprüchliche Gutachtenlage zur technischen und finanziellen Realisierung im Interesse der Verbraucher zu klären.
- Bei Herstellern, die Hardware-Nachrüstungen als nicht zuverlässig umsetzbar ablehnen, müssen außerhalb des deutschen Rechtssystems adäquate Schadenersatzformen für Alt-Kfz respektive massiv erhöhte Umweltprämien für den Kauf von Neuwagen politisch erreicht werden.
- Trotz oder gerade wegen der Züge eines Handelskriegs tragenden Dieselgate-Auseinandersetzung zwischen den USA und der EU ist die Bundesregierung zu bewegen, mit KBA und Umweltbundesamt (UBA) im International Council on Clean Transportation (icct) mitzuwirken, da dessen US-amerikanischer Mitgründer Environmental Protection Agency (EPA) am Puls globaler Grenzwertfestsetzungen und deren Kontrolle ist und somit die deutsche und insbesondere bayerische Automobilindustrie von diesem Benchmark profitieren wird.
- Die weitere Verteufelung des Dieselmotors ist weder umweltpolitisch unter Klimagesichtspunkten noch wirtschaftspolitisch sachgerecht. Das Postulat der Stunde ist ein technologieneutrales Erforschen traditioneller und innovativer Antriebsarten auf Basis der Gesamtökobilanz durch die Industrie, was von Freistaat und Bund zu unterstützen ist.

Begründung:

- Die Hansestadt Hamburg führte zum 31.05.2018 als erste deutsche Großstadt Fahrverbote für Dieselfahrzeuge Euro 5 und älter ein. Damit sind ab 01.09.2019 auch relativ junge und saubere Diesel-Pkw im Standard Euro 5 von sektoralen Fahrverboten bedroht, die Ultima Ratio würde Wirklich-

- keit. Angesichts vielfältigster Kritik auch von Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V. (BUND), Auto Club Europa e. V. (ACE), Allgemeinen Deutschen Automobil-Club e. V. (ADAC) und anderen ist dies keine Blaupause für Bayern und es muss der Klage der EU-Kommission und dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts Leipzig auf anderen Wegen entsprochen werden. Dazu gehört das Nutzen kreativer Konzepte der Verkehrsorganisation und vor allem der Verkehrsvermeidung, wie sie etwa Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus Bogenberger von der Universität der Bundeswehr München in Neubiberg vertritt.
- Das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020“ des Bundes geht in die richtige Richtung, leidet aber an Unzulänglichkeiten wie zögerlichen Ausschreibungen, Mittelabflüssen etc. und muss professioneller gemanagt werden. Zudem fehlt nach dem Muster von anderen Bundesprogrammen wie der Städtebauförderung die Kofinanzierung des Freistaates, um geballte Effekte zu erzielen. Leider ist die Verkehrswende im BMVI noch nicht vollständig angekommen, so sind die Etatsätze 2018 bei Straße gestiegen und bei Schiene gesunken. Die Förderung von E-Mobilität und anderer alternativer Antriebsarten bedarf allerdings ebenso eines Masterplans, denn auch bei der Energiewende hinkt Bayern gewaltig den Zielen von 2011 hinterher.
 - Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer drängt zwar die Hersteller zu Software-Updates der kompletten Flotte bis Jahresende, ohne allerdings ein Druckmittel in Händen zu halten. Zudem werden die versprochenen 30 Prozent NO_x-Ersparnis von fast allen Experten bestritten. Außerdem ist durch vermehrten Umstieg der Autofahrer auf Benziner der CO₂-Ausstoß im letzten Jahr 2017 sogar gestiegen, vermutlich befördert auch die Software-Anpassung beim Diesel diesen Effekt. Die Lösung liegt somit in der Hardware-Nachrüstung des gesamten Abgasstrahls mit Oxidationskatalysator, Partikelfilter, Abgasrückführung und katalytischer Reinigung mittels Harnstoff-/AdBlue-Einspritzung, was Verbraucherschutzverbände, Automobilclubs wie ACE und Umweltschützer einfordern. Die Komplexität dieses Vorhabens ist allerdings gewaltig und muss zudem stets in Relation zum Fahrzeugrestwert und zum erreichbaren, nachhaltigen Abgasminderungsresultat nach Euro 6 oder besser gesetzt werden. Schwierig ist hierbei, dass sich die Gutachten von Prof. Dr. Wachtmeister von der Technischen Universität München (TUM) und der Professoren Prof. Dr.-Ing. Roland Baar von der Technischen Universität Berlin (TU Berlin) & Co. jeweils im Auftrag des BVMl bei Kosten und Nutzen gravierend widersprechen. Das KBA muss praktikable Lösungen mit Herstellern und Zulieferern entwickeln. Im Falle deren Scheiterns muss die Verantwortung der Hersteller über Ausgleich des Wertverlusts und/oder Umweltprämien greifen.
 - Ironischerweise nahm Dieselgate seinen Lauf mit der Bitte deutscher Forscher an die US-EPA (deutsch: Umweltschutzbehörde), auch bayerische Autos in ihrem Abgasverhalten zu analysieren, wobei erhebliche Abweichungen zwischen Sollwerten auf Prüfständen und Kontrollwerten auftraten. Die EPA unter ihrem Direktor Christopher Grundler bietet weltweite Expertise für KBA und UBA, um nicht erneut als Industriestandort Deutschland in eine Vertrauenskrise zu schlittern.
 - Angesichts der gewaltigen Erfolge der Abgasreinigung, Leistungserhöhung und Effizienzsteigerung von Verbrennungsmotoren in der Vergangenheit ist das „Läuten der Totenglocke“ für den Diesel nicht nur verfrüht, sondern völlig verfehlt. Das Ende April in Wien stattgefundene 39. Motorsymposium des Österreichischen Vereins für Kraftfahrzeugtechnik (ÖVK) hat etwa höchst innovative Vorschläge für Hybride in Kombination mit Benzin, Erdgas, Diesel und Wasserstoff gezeigt, Audi und BMW ernteten auf internationaler Bühne hohe Anerkennung. Bis auf weiteres müssen alle relevanten Antriebsarten von Politik und Wirtschaft parallel vorangetrieben werden, bis ein ökologisch-ökonomisch eindeutiger Zukunftstrend erkennbar ist.