

Saubere Luft in unseren Städten und Hilfen für betroffene Diesel-fahrende

I. WORUM GEHT ES?

In vielen deutschen Städten drohen wegen der Überschreitung von gesetzlich festgelegten Grenzwerten für Stickoxid gerichtlich angeordnete Fahrverbote für Diesel-Fahrzeuge, weil diese besonders viele Stickoxide ausstoßen.

Stickoxide haben verschiedene negative Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt.

Bei den betroffenen Diesel-Fahrzeugen müssen zwei Fallgruppen unterschieden werden:

- Die 1. Gruppe sind Diesel-Fahrzeuge, bei denen die Hersteller die Fahrzeuge so manipuliert haben, dass diese die gesetzlich vorgeschriebenen Abgaswerte nur zum Schein eingehalten haben und ihr Verkauf folglich illegal war. Für diese Fahrzeuge wurde ein Rückruf durch das Kraftfahrtbundesamt (KBA) angeordnet und die Hersteller müssen diese Fahrzeuge auf eigene Kosten in einen rechtmäßigen Zustand versetzen.
- Die 2. Gruppe sind eine viel größere Anzahl von Diesel-Fahrzeugen, die bei den damals gesetzlich vorgeschriebenen Abgastests die Grenzwerte unter Laborbedingungen eingehalten haben, aber im realen Straßenverkehr einen viel höheren Ausstoß von Stickoxiden haben. Diese Fahrzeuge sind legal verkauft worden, weil die damals rechtlich vorgeschriebenen Messmethoden und –werte eingehalten wurden.

In der öffentlichen Debatte um Diesel-Fahrzeuge geht es nur um die 2. Gruppe von legal verkauften und zugelassenen Fahrzeugen, die sich bereits auf der Straße im Verkehr befinden. Hier haben wir keine rechtliche Handhabe gegen deren Hersteller, um den Schadstoffausstoß auch im realen Straßenverkehr auf ein für Mensch und Umwelt erträgliches Maß zu reduzieren und so die Grenzwerte in den betroffenen Städten wieder einzuhalten. Für alle Neufahrzeuge haben wir inzwischen die gesetzlichen Vorschriften geändert - hier gelten auch für den realen Schadstoffausstoß strenge Grenzwerte.

II. WAS HAT DIE SPD IN DER REGIERUNG ERREICHT?

Der Koalitionsausschuss hat am 1. Oktober 2018 einen umfangreichen Beschluss gefasst, um den betroffenen Städten und den betroffenen Dieselfahrenden schnell zu helfen. Die betroffenen Städte brauchen saubere Luft, die betroffenen Dieselfahrenden müssen auf ihre Mobilität vertrauen können.

Die Maßnahmen unterscheiden sich, je nachdem, wie stark die Grenzwertüberschreitungen in den betroffenen Städten sind.

A. 65 betroffene Städte (Messwerte über 40 µg/m³)

65 Städte, die den gesetzlichen Grenzwert von einem Jahresmittelwert über 40 µg/m³ Luft überschreiten, unterstützen wir über das bereits bestehende Nationale Sofortprogramm „Saubere Luft“ hinaus mit zwei weiteren Maßnahmen, um die Luft sauberer zu machen und Fahrverbote zu verhindern. Wir gehen davon aus, dass diese Maßnahmen ausreichen, damit es dort nicht zu Fahrverboten und damit einer Betroffenheit von Privatfahrzeugen kommen wird.

1. Technische Nachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen

Zum einen sollen sogenannte schwere Kommunalfahrzeuge, wie Busse, Müllfahrzeuge oder Straßenreinigungsfahrzeuge, die einen besonders hohen Anteil an der Erzeugung von Stickoxiden haben, mit Abgasreinigungsgeräten nachgerüstet werden.

Der Bund fördert diese Nachrüstung mit 80%.

2. Technische Nachrüstung von Handwerker- und Lieferfahrzeugen

Zum anderen sollen auch Handwerker- und Lieferfahrzeuge technisch nachgerüstet werden. Dies gilt für die Haltende gewerblich genutzter Fahrzeuge, die ihren Firmensitz in der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Stadt oder den angrenzenden Landkreisen haben sowie die gewerblichen Fahrzeughaltenden, deren Firma nennenswerte Aufträge in der Stadt hat.

Der Bund fördert diese Nachrüstung ebenfalls mit 80% und wird mit den Automobilherstellern über die Kostenübernahmen für den Restanteil verhandeln.

B. 14 besonders betroffene Städte (Messwerte von über 50 µg/m³)

In den 14 besonders betroffenen Städten, in denen die Messwerte bei 50 µg/m³ oder darüber liegen und in denen trotz der oben unter A. genannten Maßnahmen Fahrverbote drohen, setzen wir für die betroffenen Dieselfahrenden auf zwei zusätzliche Maßnahmen zu den unter A. genannten:

1. Umtausch-Aktion

Die deutschen Automobilhersteller bieten den Fahrzeughaltenden von Euro 4 und Euro 5 Diesel-Fahrzeugen ein Tauschprogramm mit attraktiven Umstiegsprämien oder Rabatten an. Dabei soll der besondere Wertverlust, den Diesel-Fahrzeuge durch die Debatte um deren Schadstoffausstoß erlitten haben, ausgeglichen werden. Anders als bei Prämien in der Vergangenheit, die nur für Neufahrzeuge galten, soll insbesondere auch der Tausch gegen ein sauberes Gebrauchtfahrzeug ermöglicht werden, um Belastungen für die betroffenen Bürgerinnen und Bürger mit kleinem Einkommen möglichst zu vermeiden. Von den ausländischen Automobilherstellern erwarten wir, dass sie ihren Kunden vergleichbare Angebote machen. Dadurch und weil die Umtausch-Aktion so-

fort beginnen kann, könnte sichergestellt werden, dass betroffene Euro 4/5-Dieselfahrende vor der möglichen Einführung von Verkehrsbeschränkungen in seiner Region über ein anderes Fahrzeug verfügt, welches die Einfahrt ermöglicht.

Die deutschen Automobilhersteller haben dem Bund die Kostenübernahme für diese Aktion bereits zugesagt.

2. Technische PKW Hardware-Nachrüstung

Wollen betroffene Fahrzeughaltende die Hardware-Nachrüstung seines Euro 5-Dieselfahrzeugs mit einem SCR-System (Harnstoff-Einspritzung/AdBlue®) und ist dieses verfügbar und geeignet, den Stickoxidausstoß auf weniger als 270 mg/km zu reduzieren, erwartet der Bund vom jeweiligen Automobilhersteller, dass er die Kosten hierfür einschließlich des Einbaus übernimmt. Der Bund wird die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass solche Systeme möglichst bald auf dem Markt verfügbar sein können. Die Haftung richtet sich nach den Regelungen für das Werkvertragsrecht im Bürgerlichen Gesetzbuch. Damit tragen die Nachrüster die Haftung und es entstehen den Haltenden keine Nachteile.

Auch wenn die Bundesregierung wie oben beschrieben keine rechtlichen Möglichkeiten hat, die Hersteller zur Übernahme der Nachrüstkosten zu zwingen, so wird sie ihnen unmissverständlich klar machen, dass sie dies erwartet. Weiterhin werden alle betroffenen Verbrauchenden ermutigt, sich direkt an die Hersteller zu wenden und so ihre Marktmacht als Verbrauchende zu nutzen. Mit Volvo hat bereits ein erster Hersteller die Kostenübernahme erklärt, Volkswagen lehnt diese nicht grundsätzlich ab. Weitere Autohersteller werden folgen, weil sich letztlich kein Unternehmen leisten kann, dass nur seine Kundinnen und Kunden in den besonders betroffenen Städten außen vor bleiben.

Diese beiden Möglichkeiten gelten für Bewohnende der besonders betroffenen Städte und weiterer Städte, in denen ein Luftreinhalteplan Verkehrsbeschränkungen vorsieht, Bewohnende der angrenzenden Landkreise und außerhalb dieser Gebiete wohnhafte Fahrzeughaltenden, die ein Beschäftigungsverhältnis in der Stadt haben und Selbstständige, die ihren Firmensitz in der Stadt haben und deswegen aus beruflichen Gründen in die Städte pendeln müssen sowie Fahrzeughaltenden, für die es eine Härte bedeuten würde, nicht mehr in die betroffenen Städte fahren zu dürfen.