

27.10.2015

## Antrag

der Fraktion der PIRATEN

### **Schluss mit dem Betrug bei Verbrauchs- und Emissionswerten von Kraftfahrzeugen – Potenziale für den Verkehr von morgen mobilisieren**

#### I. Sachverhalt

Der „VW-Abgasskandal“ hat das öffentliche Bewusstsein geschärft: Hersteller „tricksen“ bei der Ermittlung der Emissionswerte eigener Fahrzeuge und gehen dabei im Einzelfall sehr weit. Nach derzeitigem Wissensstand hat VW hierbei tatsächlich mit Vorsatz betrogen. Das ist inakzeptabel und kriminell. Begünstigt wurde der Betrug allerdings durch ein Umfeld, in dem (fast) alles getan wird, um gesetzliche Vorgaben in Datenblättern einzuhalten, ohne auf einen Praxisbezug Wert zu legen – und ohne dass von irgendeiner offiziellen Stelle überprüft wird, ob die Angaben im tatsächlichen Betrieb auch zutreffen.

Es reicht daher nicht, allein den VW-Betrug aufzuklären. Autofahrende und die durch Abgase belastete Bevölkerung dürfen nicht länger getäuscht werden. Berechnungen zur Feinstaubbelastung und zur Ausweisung von Umweltzonen in NRW brauchen als Grundlage realistische Werte, damit Maßnahmen wirken können. Doch auch die Klimaschutzziele des Landes werden konterkariert, solange Politik und Automobilindustrie praxisferne Angaben akzeptieren.

Die Stickoxidemissionen, um die es im konkreten Fall bestimmter VW-Motoren geht, sind ein wesentlicher Faktor für die Gefährdung der Gesundheit der Menschen, die von den Einwirkungen der Abgase betroffen sind. Es ist unbestritten, dass dringender Handlungsbedarf besteht, die Belastungen durch Luftschadstoffe insbesondere in den Städten zu reduzieren. Das heißt, Angaben, die auf Prüfständen ermittelt werden, müssen im realen Betrieb überprüft werden, da nur die tatsächlichen Werte im Alltagsbetrieb von Bedeutung sind.

Datum des Originals: 27.10.2015/Ausgegeben: 27.10.2015

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter [www.landtag.nrw.de](http://www.landtag.nrw.de)

Es wäre jedoch ein Fehler, sich dabei ausschließlich auf die Betrachtung der als schädlich anerkannten Stickoxide und auf die Freisetzung von Feinstäuben zu beschränken. Auch Kohlendioxid ist ein Schadstoff und dieser wird grundsätzlich proportional zum Verbrauch und abhängig von der Art des Kraftstoffs freigesetzt. Jeder Liter Dieselmotorkraftstoff, der verbrannt wird, führt im Vergleich zu Ottomotorkraftstoff zu 13,4% mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen.

Gerade der Diesel wird jedoch geringer besteuert als Benzin, was einer Subvention gleichkommt. Die Subventionierung des schmutzigeren Treibstoffs ist jedoch durch nichts zu rechtfertigen und sollte daher beendet werden. Jährlich geht es dabei um die Summe von rund sieben Milliarden Euro. Genau dadurch können finanzielle Spielräume gewonnen werden, um endlich sowohl Elektromobilität als auch den Ausbau des ÖPNV wirksam zu fördern. Beides dient dem direkten Schutz der Gesundheit der Bevölkerung und auch dem des Klimas.

Solange die tatsächlichen Verbräuche der in Deutschland fahrenden PKW im Durchschnitt um 38% über den Angaben der Hersteller liegen, sind die 2013 auf EU-Ebene festgelegten Grenzwerte für die 2020 einzuhaltenden Flottenverbräuche eine Mogelpackung. Es ist ein Gebot der Transparenz, die Hersteller endlich dazu zu verpflichten, ihren Kunden realistische Angaben zu machen.

Ein Ende des Selbstbetrugs hilft auch der Automobilbranche, sich auf die Anforderungen des Verkehrs von morgen einzustellen und wichtige Entwicklungen anzugehen, die bisher durch ausgereizte Wege blockiert werden. In Nordrhein-Westfalen können davon die zahlreichen zumeist mittelständischen Zuliefererbetriebe, aber auch andere Branchen profitieren, die den Automobilherstellern entsprechende Lösungen anbieten wollen und können – für sauberere Verbrennungsmotoren und den Weg hin zur Elektromobilität und zu fortschrittlichen Mobilitätskonzepten.

## II. Der Landtag stellt fest:

1. Konsequenter Verbraucherschutz, Umweltschutz und Klimaschutz erfordern realistische und transparent nachvollziehbare Angaben zu Emissionen und Verbrauch bei Kraftfahrzeugen. Insbesondere die Angaben zum Kraftstoffverbrauch sind die Grundlage für das notwendige Erreichen der verbindlichen Anforderungen auf EU-Ebene an die Flottenverbräuche der Fahrzeuge.
2. Die in Nordrhein-Westfalen angesiedelten Unternehmen sind bereit, Lösungen für alternative Antriebstechnologien und fortschrittliche Mobilitätskonzepte zu entwickeln und bereitzustellen. Es ist die Aufgabe der Landespolitik, die Potenziale für die Wirtschaft und die Menschen in NRW zu mobilisieren. Sie muss darauf hinwirken, dass überholte Technologien nicht durch praxisferne Werte und Subventionen einen künstlichen Vorteil gegenüber fortschrittlicheren Lösungen erhalten.

## III. Der Landtag fordert die Landesregierung auf, auf allen Ebenen darauf hinzuwirken, dass

1. Regelungen geschaffen werden, die dazu führen, dass die Angaben der Automobilhersteller zum Verbrauch und zu den Emissionen der Fahrzeuge im Alltagsbetrieb zutreffend sind.

2. die durch den Steuervorteil gegenüber dem Ottokraftstoff indirekten Subventionen von Dieselkraftstoff schrittweise abgebaut werden.
3. Mehreinnahmen bei der Energiesteuer durch den schrittweisen Abbau von Steuervorteilen auch zu entsprechend höheren Regionalisierungsmitteln für die Länder führen, damit der Schienenpersonennahverkehr ein angemessener Teil eines zukünftigen Gesamtverkehrskonzepts sein kann.
4. alternative Antriebstechnologien und Infrastrukturen sowie Mobilitätskonzepte im Bereich der Elektromobilität gefördert werden, um dadurch mittelfristig einen wirksamen Beitrag zu mehr Klimaschutz im Bereich Verkehr zu ermöglichen.
5. ressortübergreifend Anreize für Mobilitätskonzepte und Verkehrslösungen gesetzt werden, die den Radverkehr und den ÖPNV zum Mittelpunkt haben, um damit die Chancen neuer Technologien und gesellschaftlicher Entwicklungen umfänglich zu nutzen.

Michele Marsching  
Marc Olejak  
Oliver Bayer

und Fraktion