

# FAHRVERBOTE VERHINDERN SCHÄDEN ERSETZEN DEBATTE VERSACHLICHEN

## BESCHLUSS DES MIT-BUNDESVORSTAND AM 10. MÄRZ 2018 IN WIEN

Die Diskussion über die Auswirkungen von Dieselfahrzeugen auf die Luftreinhaltung nimmt absurde Züge an, die wissenschaftlich nicht zu rechtfertigen sind. Schon die Debatte um Fahrverbote führt zu realen Wertverlusten bei Autobesitzern, die dem schutzlos ausgeliefert sind. Beides muss verhindert werden.

1. Die MIT fordert eine Versachlichung der Debatte um Dieselfahrzeuge. Ohne die weitere Nutzung von Dieselfahrzeugen ist die angestrebte CO<sub>2</sub>-Reduzierung kurzfristig nicht zu erreichen. Die neueste Generation von Dieselfahrzeugen hält unbestritten auch im realen Fahrbetrieb alle vorgeschriebenen Grenzwerte ein. Die NO<sub>x</sub>-Immissionsbelastung ist seit mehr als zehn Jahren rückläufig. Der Anteil von Diesel-PKW und Kleintransportern an den NO<sub>x</sub>-Belastungen ist dabei minimal. Die MIT lehnt daher jede Form von Fahrverboten ab.
2. In Deutschland wurde die EU-Richtlinie zur Luftreinhaltung teilweise strenger umgesetzt als von der EU vorgeschrieben, indem die Messpunkte nicht wie vorgesehen an repräsentativen Stellen platziert wurden, sondern an Stellen mit besonders hohen Schadstoffemissionen. Damit gelten in Deutschland strengere Messbedingungen als in anderen EU-Ländern. Die Landesumweltämter werden aufgefordert, die nach EU-Recht vorgeschriebene Repräsentativität der Messpunkte zu gewährleisten.
3. Für sämtliche Schäden, die den Haltern von Dieselfahrzeugen aufgrund der aktuellen Debatte um Fahrverbote entstehen, gilt das Verursacherprinzip: Wenn Autohersteller die Zulassung der Fahrzeuge durch Manipulation bei der Schadstoffmessung erhalten haben, müssen sie für die entstandenen Schäden der Halter, z. B. durch Nachrüstung, haften. Für Fahrzeuge, die ohne Manipulation ordnungsgemäß genehmigt wurden, muss aus Vertrauensschutzgründen die vollständige Nutzung weiter möglich sein.
4. Die MIT fordert die Bundesregierung auf, die im Koalitionsvertrag angekündigten Hilfen für den Umstieg des ÖPNV auf emissionsarme bzw. -freie Antriebstechniken unverzüglich nach Regierungsantritt zur Verfügung zu stellen. Der Schwerpunkt sollte auf der kostengünstigen Nachrüstung des bestehenden Fahrzeugparks liegen.
5. Die privilegierten Verbände, die beim Umweltbundesamt oder beim Bundesamt für Justiz als klagebefugt registriert sind, müssen verpflichtet werden, vollständige Transparenz über ihre Finanzierung herzustellen. Nur so kann offenbart werden, wenn vermeintlich am Gemeinwohl orientierte Aktivitäten eines Verbandes auch im wirtschaftlichen Interesse von Finanziers dieses Verbandes liegen.