Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/1081 –**

Konsequenzen der Bundesregierung aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu Fahrverboten

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesverwaltungsgericht in Leipzig hat am 27. Februar 2018 entschieden, dass Fahrverbote – wenn die Luft in den betroffenen Städten nicht sauberer wird – zulässig sind, um Luftreinhaltepläne zu verwirklichen (BVerwG, Urteile vom 27. Februar 2018, Az.: 7 C 26.16 und 7 C 30.17). Sie müssten verhältnismäßig sein und sollen Ausnahmen, etwa für Handwerker/-innen und Anwohner/-innen, beinhalten. Damit wurde aus Sicht der Fragesteller klargestellt, dass schmutzige Diesel in Städten, in denen die Grenzwerte für das gesundheitsschädliche Stickoxid (NO_x) andauernd überschritten werden, nichts verloren haben. Auch wenn der Urteilsspruch vordergründig die Städte Düsseldorf und Stuttgart betrifft, so hat er doch eine bundesweite Signalwirkung. In zahlreichen Städten werden kurzfristig nur Fahrverbote Abhilfe schaffen, um die gesetzlichen Vorgaben für saubere Luft endlich zu erreichen. Eine bundeseinheitliche Regelung könnte aus Sicht der Fragesteller zumindest einen unübersichtlichen Regelungs-Flickenteppich in Deutschland verhindern, bei dem die betroffenen Dieselfahrerinnen und -fahrer kaum noch einen Überblick hätten, in welche Städte sie mit ihren Autos hineinfahren dürfen und in welche nicht.

1. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, und mit welchen konkreten Maßnahmen (bitte unter Angabe des Zeitplans) will sie möglichen Fahrverboten in den Kommunen entgegenreten?

Das weitere Vorgehen wird nach Vorliegen der Entscheidungsgründe des BVerwG geprüft.

2. Wird sich die Bundesregierung für Hardware-Nachrüstungen auf Kosten der Hersteller bei betroffenen Dieselfahrzeugen aussprechen, und falls nein, warum nicht?
3. Von welchen Kosten geht die Bundesregierung auf Grundlage eigener Berechnungen bzw. ihr vorliegender externer Berechnungen für Hardware-Nachrüstungen pro Fahrzeug aus (bitte unter Angabe der Quelle der Berechnung)?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 123 der Abgeordneten Dr. Anna Christmann auf Bundestagsdrucksache 19/1126 verwiesen, wonach die Expertenrunde 1 des Nationalen Forums Diesel ihre Arbeiten zu möglichen Hardware-Nachrüstungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen noch nicht abgeschlossen hat.

4. Welche Treffen zwischen Bundesregierung und Autoindustrie zum Thema Nachrüstungen gab es seit dem 1. Januar 2018 (bitte unter Angabe der Teilnehmer/-innen, des Inhalts und Ergebnisses des Gesprächs)?

Am 23. Februar 2018 gab es ein Treffen von Staatssekretär Michael Odenwald mit Jens Hanefeld (VW). Es handelte sich um ein Kennenlerngespräch. Das Thema Nachrüstungen wurde dabei u. a. auch angesprochen.

5. Welchen einheitlichen Rechtsrahmen für potentielle kommunale Fahrverbote plant die Bundesregierung, um Dieselfahrerinnen und Dieselfahrern sowie den betroffenen Kommunen Rechtssicherheit im Falle von Fahrverboten zu gewährleisten?
6. Mit welchem einheitlichen Rechtsrahmen soll den betroffenen Kommunen eine Kontrolle im Falle von notwendigen Fahrverboten erleichtert werden?
7. Wird sich die Bundesregierung für die Einführung einer blauen Plakette auf Bundesebene einsetzen, und falls nein, warum nicht?
8. Wie legt die Bundesregierung den Begriff „Verhältnismäßigkeit“ in der Urteilsbegründung des Bundesverwaltungsgerichts aus (siehe <http://bundesverwaltungsgericht.de/pm/2018/9>)?
10. Welche konkrete neue Rechtsgrundlage in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) will die Bundesregierung einführen, um Grenzwertüberschreitungen und Fahrverbote zu umgehen, die sie in ihrer Antwort auf die Mündliche Frage 34 des Abgeordneten Matthias Gastel, Plenarprotokoll 19/13 nannte, und welchen Zeitplan verfolgt sie dabei?

Die Fragen 5 bis 8 und 10 werden wegen der Sachlage und ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die weitere Vorgehensweise wird nach Vorliegen der Entscheidungsgründe des Bundesverwaltungsgerichts in Absprache mit Ländern und Kommunen geprüft werden.

9. Was versteht die Bundesregierung konkret unter der Forderung aus dem Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, wonach die Autofahrer „nicht die Zeche zahlen [dürften] für das Versagen der Autobranche“ (siehe Rheinische-Post-Zitat von Bundesjustizminister Heiko Maas vom 28. Februar 2018)?

Bezüglich der Verantwortung der Automobilindustrie wird auf die Erklärung anlässlich des „Nationalen Forum Diesel“ vom 2. August 2017 verwiesen.

11. Welche Schritte will die Bundesregierung unternehmen, um dem Wertverlust von Dieselfahrzeugen entgegenzutreten (bitte einzeln aufschlüsseln)?

Ziel ist es, Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zu vermeiden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

12. Welche Gelder aus dem Bundeshaushalt sind in die Förderung der Dieseldiesel-technologie seit 2015 gesteckt worden (bitte einzeln nach Jahren und geplanter Summe für 2018 aufschlüsseln)?

Mittel 2015 in Euro	Mittel 2016 in Euro	Mittel 2017 in Euro	Geplante Mittel 2018 in Euro
722.577,28	1.622.907,15	2.296.182,36	2.075.338,73

13. Welche Korrespondenz (Treffen, Schriftverkehr usw.) mit welchem Inhalt bzw. welchen Teilnehmerinnen/-nehmern gab es seit dem 1. Januar 2018 zwischen der Bundesregierung und der EU-Kommission zur drohenden Klage bzgl. zu hoher Luftverschmutzung (www.spiegel.de/wissenschaft/mensch/luftverschmutzung-eu-setzt-deutschland-frist-bis-ende-kommender-woche-a-1190558.html)?

Schreiben an Kommissar Karmenu Vella wurden übermittelt am 9. Januar 2018 von Bundesministerin Dr. Barbara Hendricks und Bundesminister Christian Schmidt, am 29. Januar 2018 von Bundesministerin Dr. Barbara Hendricks und am 11. Februar 2018 von Kanzleramtsminister Peter Altmaier, Bundesministerin Dr. Barbara Hendricks und Bundesminister Christian Schmidt. In den Schreiben wurden die von Deutschland ergriffenen und geplanten Maßnahmen zur Verringerung der NO₂-Belastung dargelegt. In einem Gespräch mit der Europäischen Kommission und acht weiteren Mitgliedstaaten am 30. Januar 2018 wurden die Maßnahmen zudem von Bundesministerin Dr. Barbara Hendricks umfassend dargelegt.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/1112 verwiesen sowie auf den Bericht der Bundesregierung zu ihren „Aktivitäten zur Verbesserung der Luftreinhaltung in Deutschland“ (Ausschussdrucksache 19(16)10).

14. Was versteht die Bundesregierung konkret unter „passgenauen, maßgeschneiderten Lösungen“ für „hochbelastete Strecken“, um Fahrverbote zu verhindern (siehe dpa-Meldung vom 26. Februar 2018 „Städte wollen keinen komplett kostenfreien Nahverkehr testen“)?

Auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 8 wird verwiesen.

15. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Ankündigung der Bürgermeister, dass in den vorgeschlagenen Modellkommunen für kostenlosen öffentlichen Personennahverkehr keine der Städte ein Interesse daran hat (siehe dpa-Meldung vom 26. Februar 2018 „Städte wollen keinen komplett kostenfreien Nahverkehr testen“)?

Gemeinsam mit den Städten besteht die Auffassung, dass es in tariflicher Hinsicht eine Reihe vielversprechender Ansätze für eine verstärkte ÖPNV-Nutzung gibt. Die Modellstädte sind gebeten worden, der Bundesregierung nun zunächst Vorschläge für im Modellzeitraum bis 2020 wirksame Maßnahmen vorzulegen.

16. Welche konkreten Pläne stehen hinter den Ausführungen des geschäftsführenden Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur Christian Schmidt in der Sitzung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages am 28. Februar 2018 bezüglich der Einführung von zonalen Fahrverboten für Diesel-LKW?

Der Bundesminister Christian Schmidt hat in seinen Ausführungen auf den Brief an Kommissar Karmenu Vella Bezug genommen. Darin wurde angekündigt, die Möglichkeit für geeignete Regelungen für schwere Nutzfahrzeuge in besonders belasteten Bereichen zu schaffen.

17. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die Ausweitung von streckenbezogenen bzw. zonalen Dieselfahrverboten jeweils beklagt werden kann (vgl. www.bverwg.de/pm/2018/9), und damit eine Absenkung der Schadstoffe in der Luft nicht erfolgt?
18. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass insbesondere streckenbezogene Fahrverbote zu Verkehrsverlagerungen führen dürften und mithin an anderer Stelle die Konzentration von NO_x die Grenzwerte überschreiten könnte, und was plant sie dagegen zu unternehmen?
19. Wie bewertet die Bundesregierung die Umsetzbarkeit von streckenbezogenen Fahrverboten?
20. Mit welchen Mitteln soll die Polizei Verstöße gegen streckenbezogene Fahrverbote feststellen und ahnden?
21. Müssen eventuelle Mehrkosten von den Kommunen und Ländern getragen werden, oder beabsichtigt die Bundesregierung, die Mehrkosten zu kompensieren?

Die Fragen 17 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf die Antwort zu den Fragen 5 bis 8 wird verwiesen.