

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle,
Andreas Mrosek, Frank Magnitz, Matthias Büttner und der Fraktion der AfD

Diesel-Nachrüstung – welche Normen sollen erreicht werden und wer zahlt

Durch die geplante Nachrüstung von Diesel-PKW entstehen Fragen. Bundesumweltministerin Schulze wird zitiert mit der Aussage, „Ich erwarte von den Autobauern daher ein klares Ja zu Hardware-Nachrüstungen für Diesel-Pkw und zur vollständigen Kostenübernahme“ (www.handelsblatt.com/politik/international/spitzentreffen-eu-kommissarin-setzt-diesel-gipfel-in-bruessel-an/23592808.html?ticket=ST-275576-ecX0QNPkdevwUuZfIA0r-ap2).

BMW lehnt die Kostenübernahme komplett ab (www.handelsblatt.com/politik/international/spitzentreffen-eu-kommissarin-setzt-diesel-gipfel-in-bruessel-an/23592808.html). Die FAZ schreibt: „Volkswagen, Daimler und BMW vertreten keine einheitliche Linie zu den von der Politik geforderten Hardware-Nachrüstungen. Daimler kann sich vorstellen, 80 Prozent der Kosten inklusive Einbau bis zur Gesamthöhe von 3 000 Euro zu tragen. Der Daimler-Anteil läge dann bei 2 400 Euro.

Volkswagen hat ebenfalls signalisiert, sich anteilig zu engagieren, fordert aber, dass auch ausländische Autohersteller mitmachen. Diese sperren sich allerdings bisher dagegen, genauso wie der Münchner BMW-Konzern (www.faz.net/aktuell/wirtschaft/diesel-affaere/diesel-skandal-gipfel-soll-finanzierung-fuer-nachruistung-klaeren-15865051.html).

Die Stickoxidwerte gehen ständig zurück und die Lieferfähigkeit der Nachrüstsätze mit Zertifizierung wird wohl bis zu zwei Jahre benötigen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele PKW mit Euro 4 sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell von Fahrverboten bzw. Umrüstungen betroffen?
2. Wie viele PKW mit Euro 5 sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell Fahrverboten bzw. Umrüstungen betroffen?
3. Wie viele PKW mit Euro 6, ohne Euro 6d-Temp sind nach Kenntnis der Bundesregierung von Fahrverboten bzw. Umrüstungen betroffen?
4. Welche Abgasgrenzwerte oder Normen sollen die umgerüsteten Fahrzeuge einhalten?
Ist es Euro 6d-temp oder ein gewisser NOx Grenzwert?
5. Innerhalb welchen Zeitraums sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Produktionskapazitäten zur Lieferung der Nachrüstsätze geplant?

6. Liegen nach Kenntnis der Bundesregierung schon Anträge zur Zertifizierung bzw. Genehmigung von Nachrüstbauteilen vor?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung den Zertifizierungszeitraum:
 - a) bei herstellereigenen Nachrüsätzen?
 - b) bei Nachrüsätzen aus der Zubehörbranche?
8. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Haftung geplant für:
 - a) Originalteile mit Einbau in einer Vertragswerkstatt?
 - b) Originalteil mit Einbau in einer freien Werkstatt?
 - c) Zubehörteil mit Einbau in einer Vertragswerkstatt?
 - d) Zubehörteil mit Einbau in einer freien Werkstatt?
9. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Kostenübernahme der PKW-Hersteller geplant, wenn der Kunde ein Zubehörteil in einer freien Werkstatt nachrüsten lässt?
10. Wie verfährt die Bundesregierung, wenn viele Nachrüsätze lieferbar sind, aber die Grenzwerte in den Städten durch den normalen PKW-Austausch und die Nachrüstung der Omnibusse eingehalten werden, also faktisch keine PKW-Nachrüstung mehr nötig ist?
11. Wer zahlt nach Kenntnis der Bundesregierung die, aufgrund der sinkenden Schadstoffwerte von Neuwagen, in der Zukunft nicht mehr benötigten Nachrüsätze?

Berlin, den 12. Dezember 2018

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion