

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Oliver Krischer, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/12575 –**

Stand der Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen und Abruf von Fördermitteln zur Nachrüstung von Dieselfahrzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

Nachdem die Bundesregierung im Dezember 2018 die technischen Anforderungen an Hardware-Nachrüstungssysteme für Pkw festgelegt hatte, wurde am 26. Juli 2019 das erste System genehmigt (vgl. www.kba.de/DE/Typgenehmigung/Typgenehmigungen/Typgenehmigungserteilung/ABE_NOX/ABE_NOX.html). Dies zerstreut nach Ansicht der Fragesteller technische, rechtliche und finanzielle Bedenken, die der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer gegenüber diesen Systemen geltend gemacht hatte (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/RedenUndInterviews/2018/Verkehr/scheuer-interview-17092018.html). Fraglich ist jedoch, welche weiteren Anträge dem Kraftfahrt-Bundesamt als Genehmigungsbehörde vorliegen und welchen Stand die Genehmigungsverfahren jeweils besitzen. Nur wenn Anträge auf Genehmigung solcher Systeme möglichst zeitnah bearbeitet werden und damit verbaut werden können, kann nach Ansicht der Fragesteller ein rascher und wirksamer Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität geleistet werden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat zudem Förderrichtlinien für Hardware-Nachrüstungen bei Kommunal-, Liefer- und Handwerkerfahrzeugen sowie bei Bussen gestartet. Voraussetzung für einen Abfluss der Fördermittel ist der Einbau genehmigter Hardware-Nachrüstungssysteme. Bislang ist abseits der Busse jedoch lediglich die Genehmigung zweier Systeme für schwere Kommunalfahrzeuge im Mai und Juli 2019 bekannt (vgl. www.kba.de/DE/Typgenehmigung/Typgenehmigungen/Typgenehmigungserteilung/ABE_NOX/ABE_NOX.html). Fraglich ist auch hier, welche weiteren Anträge dem Kraftfahrt-Bundesamt vorliegen und welchen Stand die Genehmigungsverfahren jeweils besitzen.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 17. September 2019 übermittelt und mit Schreiben vom 15. Oktober 2019 ergänzt (siehe Bundestagsdrucksache 19/14149).

Die Drucksache enthält – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für Pkw auf Basis der am 21. Dezember 2018 festgelegten technischen Anforderungen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vollständig vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten), und von welchen Genehmigungsterminen geht die Bundesregierung jeweils aus?
2. Seit wann liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt diese Anträge jeweils vollständig vor (bitte unter Angabe des jeweiligen Datums auflisten)?
3. Wie viele Fahrzeuge, für die die beantragten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?
4. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für Pkw auf Basis der am 21. Dezember 2018 festgelegten technischen Anforderungen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit noch nicht vollständig vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten)?
5. In welchen Fällen sind die Anträge unvollständig, da Dokumente oder sonstige Informationen auf Seiten des Antragstellers fehlen, und in welchen Fällen sind die Anträge unvollständig, da Dokumente oder sonstige Informationen auf Seiten des Kraftfahrt-Bundesamtes fehlen?
6. Wie viele Fahrzeuge, für die die beantragten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

Die Fragen 1 bis 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegen keine Anträge auf Erteilung weiterer Genehmigungen der Hardware-Nachrüstsysteme im Bereich Pkw vor (Stand: 23. August 2019).

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

7. Wie viele solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für Pkw sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten)?

Bisher wurden drei Allgemeine Betriebserlaubnisse (ABE) für NO_x-Minderungssysteme zur Nachrüstung von folgenden Fahrzeugmodellen genehmigt:

- Volvo: S 80, V 70, XC 70, XC 60, S 60, V 60, C 70, C 30, S 40, V 40, V 50, V 40 CC, S 80, XC 70, XC 90;
- Daimler: C 220, C 250 cdi, E 220, E 250 cdi, CLK 220 cdi, V 220 cdi;
- Volkswagen: Polo V, Caddy, Golf VI, Golf VI Blue Motion, Golf Variant, Golf VII, Golf Sportsvan, Touran, Jetta, Beetle, Passat B6, Passat B7, Sharan, Tiguan, T5, Amarok;
- Audi: A 1, A 3, A 4;
- Skoda: Fabia, Roomster, Rapid, Octavia, Superb, Yeti;
- Seat: Altea XL, Ibiza, Leon, Toledo, Exeo, Sharan.

8. Wie lange war der Zeitraum zwischen dem vollständigen Vorliegen der Anträge und der Genehmigung der Hardware-Nachrüstungssysteme jeweils?

Die ABE wurden durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) innerhalb von 14 Tagen erteilt.

9. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

Das KBA wurde um Prüfung gebeten, inwieweit die Zulassungszahlen der Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, ermittelt werden können. Dieses erfordert eine komplexe statistische Auswertung, da unterschiedliche Datenbanken hinsichtlich der jeweils zu Grunde liegenden Anwendungsbereiche der Genehmigungen der Hardware-Nachrüstungen abgeglichen werden müssen. Dieses ist in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich gewesen. Sobald Informationen vorliegen, werden diese nachgereicht.

10. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für schwere Kommunalfahrzeuge auf Basis der in der entsprechenden Förderrichtlinie festgelegten technischen Anforderungen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/098-scheuer-foerder-richtlinie-schwere-kommunalfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile) liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vollständig vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten), und von welchen Genehmigungsterminen geht die Bundesregierung jeweils aus?
11. Seit wann liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt diese Anträge jeweils vollständig vor (bitte unter Angabe des jeweiligen Datums auflisten)?
12. Wie viele Fahrzeuge, für die die beantragten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?
13. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für schwere Kommunalfahrzeuge auf Basis der in der entsprechenden Förderrichtlinie festgelegten technischen Anforderungen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit noch nicht vollständig vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten)?
14. In welchen Fällen sind die Anträge unvollständig, da Dokumente oder sonstige Informationen auf Seiten des Antragstellers fehlen, und in welchen Fällen sind die Anträge unvollständig, da Dokumente oder sonstige Informationen auf Seiten des Kraftfahrt-Bundesamtes fehlen?

15. Wie viele Fahrzeuge, für die die beantragten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

Die Fragen 10 bis 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegen keine Anträge auf Erteilung weiterer Genehmigungen der Hardware-Nachrüstsysteme im Bereich der Kommunalfahrzeuge vor (Stand: 23. August 2019).

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 16 verwiesen.

16. Wie viele solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für schwere Kommunalfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten)?

Bisher wurden zwei ABE für NO_x-Minderungssysteme zur Nachrüstung folgender Fahrzeugmodelle schwerer Kommunalfahrzeuge genehmigt: Mercedes-Benz: Econic 1824, 1829, 1833, 2629, 2633, 3233, Axor 1824, 1829, 1833, 2529, 2533, 2629, 2633.

17. Wie lange war der Zeitraum zwischen dem vollständigen Vorliegen der Anträge und der Genehmigung der Hardware-Nachrüstungssysteme jeweils?

Die ABE wurden durch das KBA innerhalb von 14 Tagen erteilt.

18. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

Das KBA wurde um Prüfung gebeten, inwieweit die Zulassungszahlen der Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, ermittelt werden können. Dieses erfordert eine komplexe statistische Auswertung, da unterschiedliche Datenbanken hinsichtlich der jeweils zu Grunde liegenden Anwendungsbereiche der Genehmigungen der Hardware-Nachrüstungen abgeglichen werden müssen. Dieses ist in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich gewesen. Sobald Informationen vorliegen, werden diese nachgereicht.

19. Für wie viele Nachrüstungen schwerer Kommunalfahrzeuge wurden über die entsprechende Förderrichtlinie (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/098-scheuer-foerderrichtlinie-schwere-kommunalfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile) bereits Zuwendungen bewilligt (bitte Anzahl der Bewilligungen und Höhe der Zuwendungen nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Auf Grundlage der Förderrichtlinie für die Nachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen wurden 95.600 Euro zur Nachrüstung von zwölf Fahrzeugen bewilligt (Stand: 23. August 2019).

20. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
21. Wie verteilen sich diese erfolgten Nachrüstungen auf die im letzten verfügbaren Jahr im Jahresmittel von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen?

Die Fragen 20 und 21 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wurde noch kein Verwendungsnachweis eingereicht (Stand: 23. August 2019).

22. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge auf Basis der in der entsprechenden Förderrichtlinie festgelegten technischen Anforderungen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/106-scheuer-richtlinie-lieferfahrzeuge-anlage-2.pdf?__blob=publicationFile) liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vollständig vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten), und von welchen Genehmigungsterminen geht die Bundesregierung jeweils aus?
23. Seit wann liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt diese Anträge jeweils vollständig vor (bitte unter Angabe des jeweiligen Datums auflisten)?
24. Wie viele Fahrzeuge, für die die beantragten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?
25. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge auf Basis der in der entsprechenden Förderrichtlinie festgelegten technischen Anforderungen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit noch nicht vollständig vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten)?
26. In welchen Fällen sind die Anträge unvollständig, da Dokumente oder sonstige Informationen auf Seiten des Antragstellers fehlen, und in welchen Fällen sind die Anträge unvollständig, da Dokumente oder sonstige Informationen auf Seiten des Kraftfahrt-Bundesamtes fehlen?
27. Wie viele Fahrzeuge, für die die beantragten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

Die Fragen 22 bis 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegen keine Anträge auf Erteilung weiterer Genehmigungen der Hardware-Nachrüstsysteme im Bereich der leichten Handwerker- und Lieferfahrzeuge vor (Stand: 23. August 2019). Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 28 verwiesen.

28. Wie viele solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten)?

Bisher wurde eine ABE für NO_x-Minderungssysteme zur Nachrüstung folgender Fahrzeugmodelle leichter Handwerker- und Lieferfahrzeugen genehmigt:

- Daimler: Sprinter Mehrzweck, 510 cdi, 310 cdi, 210 cdi, 513 cdi, 313 cdi, 213 cdi, 513 cdi 4x4, 313 cdi 4x4, 213 cdi 4x4, 516 cdi, 315 cdi, 216 cdi, 516 cdi 4x4, 315 cdi 4x4, 216 cdi 4x4;
- Volkswagen: Transporter T5 2.0 TDI, Crafter I 2.0 TDI, Crafter I 2.0 4Motion.

29. Wie lange war der Zeitraum zwischen dem vollständigen Vorliegen der Anträge und der Genehmigung der Hardware-Nachrüstungssysteme jeweils?

Die ABE wurde durch das KBA innerhalb von 14 Tagen erteilt.

30. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

Das KBA wurde um Prüfung gebeten, inwieweit die Zulassungszahlen der Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, ermittelt werden können. Dieses erfordert eine komplexe statistische Auswertung, da unterschiedliche Datenbanken hinsichtlich der jeweils zu Grunde liegenden Anwendungsbereiche der Genehmigungen der Hardware-Nachrüstungen abgeglichen werden müssen. Dieses ist in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich gewesen. Sobald Informationen vorliegen, werden diese nachgereicht.

31. Für wie viele Nachrüstungen leichter Handwerker- und Lieferfahrzeuge wurden über die entsprechende Förderrichtlinie (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/106-scheuer-richtlinie-lieferfahrzeuge-anlage-2.pdf?__blob=publicationFile) bereits Zuwendungen bewilligt (bitte Anzahl der Bewilligungen und Höhe der Zuwendungen nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Nach der Förderrichtlinie für die Nachrüstung von leichten Handwerker- und Lieferfahrzeugen wurden 68.400 Euro zur Nachrüstung von 18 Fahrzeugen bewilligt (Stand: 23. August 2019).

Land	Anzahl Fahrzeuge	Bewilligte Mittel in Euro
Berlin	7	26.600,00
Baden-Württemberg	8	30.400,00
Nordrhein-Westfalen	3	11.400,00
	18	68.400,00

32. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
33. Wie verteilen sich diese erfolgten Nachrüstungen auf die im letzten verfügbaren Jahr im Jahresmittel von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen?

Die Fragen 32 und 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wurde noch kein Verwendungsnachweis eingereicht (Stand: 23. August 2019).

34. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge auf Basis der in der entsprechenden Förderrichtlinie festgelegten technischen Anforderungen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/106-scheuer-richtlinie-lieferfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile) liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vollständig vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten) und von welchen Genehmigungsterminen geht die Bundesregierung jeweils aus?
35. Seit wann liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt diese Anträge jeweils vollständig vor (bitte unter Angabe des jeweiligen Datums auflisten)?
36. Wie viele Fahrzeuge, für die die beantragten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?
37. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge auf Basis der in der entsprechenden Förderrichtlinie festgelegten technischen Anforderungen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit noch nicht vollständig vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten)?
38. In welchen Fällen sind die Anträge unvollständig, da Dokumente oder sonstige Informationen auf Seiten des Antragstellers fehlen, und in welchen Fällen sind die Anträge unvollständig, da Dokumente oder sonstige Informationen auf Seiten des Kraftfahrt-Bundesamtes fehlen?
39. Wie viele Fahrzeuge, für die die beantragten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?
40. Wie viele solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten)?
41. Wie lange war der Zeitraum zwischen dem vollständigen Vorliegen der Anträge und der Genehmigung der Hardware-Nachrüstungssysteme jeweils?

42. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

Die Fragen 34 bis 42 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Bereich der schweren Handwerker- und Lieferfahrzeuge liegen keine Anträge auf Erteilung einer Genehmigung für ein Hardware-Nachrüstsystem vor (Stand: 23. August 2019).

43. Für wie viele Nachrüstungen schwerer Handwerker- und Lieferfahrzeuge wurden über die entsprechende Förderrichtlinie (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/106-scheuer-richtlinie-lieferfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile) bereits Zuwendungen bewilligt (bitte Anzahl der Bewilligungen und Höhe der Zuwendungen nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Nach der Förderrichtlinie für die Nachrüstung von schweren Handwerker- und Lieferfahrzeugen wurden 50.000 Euro zur Nachrüstung von zehn Fahrzeugen bewilligt (Stand: 23. August 2019).

Land	Anzahl Fahrzeuge	Bewilligte Mittel in Euro
Baden-Württemberg	3	15.000,00
Hessen	2	10.000,00
Nordrhein-Westfalen	5	25.000,00
	10	50.000,00

44. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
45. Wie verteilen sich diese erfolgten Nachrüstungen auf die im letzten verfügbaren Jahr im Jahresmittel von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen?

Die Fragen 44 und 45 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wurde noch kein Verwendungsnachweis eingereicht (Stand: 23. August 2019).

46. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungs-systemen für Busse auf Basis der in der entsprechenden Förderrichtlinie festgelegten technischen Anforderungen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/foerderrichtlinie-nachruetzung-dieselbusse.pdf?__blob=publicationFile) liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vollständig vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten) und von welchen Genehmigungssterminen geht die Bundesregierung jeweils aus?
47. Seit wann liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt diese Anträge jeweils vollständig vor (bitte unter Angabe des jeweiligen Datums auflisten)?
48. Wie viele Fahrzeuge, für die die beantragten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

49. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für Busse auf Basis der in der entsprechenden Förderrichtlinie festgelegten technischen Anforderungen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit noch nicht vollständig vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten)?
50. In welchen Fällen sind die Anträge unvollständig, da Dokumente oder sonstige Informationen auf Seiten des Antragstellers fehlen, und in welchen Fällen sind die Anträge unvollständig, da Dokumente oder sonstige Informationen auf Seiten des Kraftfahrt-Bundesamtes fehlen?
51. Wie viele Fahrzeuge, für die die beantragten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

Die Fragen 46 bis 51 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegen keine Anträge auf Erteilung weiterer Genehmigungen der Hardware-Nachrüstsysteme im Bereich der ÖPNV-Busse vor (Stand: 23. August 2019).

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 52 verwiesen.

52. Wie viele solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für Busse sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind, auflisten)?

Bisher wurden neun ABE für NO_x-Minderungssysteme zur Nachrüstung folgender Fahrzeugmodelle von Bussen erteilt:

- Setra: S 415 NF, S 416 NF;
- MAN: Lion's City;
- Neoplan: Centroliner N4509, N4516; N4516P, N4516T, N4521, N4522, N4526;
- Solaris: Urbino 12;
- Evobus/Mercedes-Benz: Citaro O530, O530 K, O530 L, O530 LE, O530 G, O530 GL, O530 GÜ, O530 GL II, O530 Ü, O530 LÜ, O530 MÜ, O530 LE Ü, O530 LE MÜ.

53. Wie lange war der Zeitraum zwischen dem vollständigen Vorliegen der Anträge und der Genehmigung der Hardware-Nachrüstungssysteme jeweils?

Die ABE wurden durch das KBA innerhalb von 14 Tagen erteilt.

54. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

Das KBA wurde um Prüfung gebeten, inwieweit die Zulassungszahlen der Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, ermittelt werden können. Dieses erfordert eine komplexe statistische Auswertung, da unterschiedliche Datenbanken hinsichtlich der jeweils zu Grunde liegenden Anwendungsbereiche der Genehmigungen der Hardware-Nachrüstungen abgeglichen werden müssen. Dieses ist in der für die Beantwortung einer parlamentarischen Frage zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich gewesen. Sobald Informationen vorliegen, werden diese nachgereicht.

55. Für wie viele Nachrüstungen von Bussen wurden über die entsprechende Förderrichtlinie (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/DG/foerder_richtlinie-nachruetzung-dieselbusse.pdf?__blob=publicationFile) bereits Zuwendungen bewilligt (bitte Anzahl der Bewilligungen und Höhe der Zuwendungen nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Nach der Förderrichtlinie für die Nachrüstung von Diesel-Bussen der Schadstoffklassen Euro III, IV, V und EEV im Öffentlichen Personennahverkehr wurden 18,1 Mio. Euro zur Nachrüstung von 1.408 Diesel-Bussen bewilligt (Stand: 16. August 2019).

Land	Anzahl Fahrzeuge	Bewilligte Mittel in Euro
Baden-Württemberg	79	943.766,00
Bayern	209	1.920.084,00
Hessen	132	2.062.700,00
Hamburg	262	4.086.152,00
Niedersachsen	26	192.000,00
Nordrhein-Westfalen	558	7.546.089,00
Rheinland-Pfalz	105	751.200,00
Schleswig-Holstein	37	577.052,00
	1.408	18.079.043,00

56. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
57. Wie verteilen sich diese erfolgten Nachrüstungen auf die im letzten verfügbaren Jahr im Jahresmittel von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen?

Die Fragen 56 und 57 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wurden zwei Verwendungsnachweise aus Essen und Paderborn (NRW) mit 14 umgerüsteten Bussen geprüft.

