

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Maßnahmen der Bundesregierung zur Vermeidung von Fahrverboten

Die Bundesregierung hat nach Einschätzung der Fragesteller eine wesentliche Verantwortung für die Verbesserung der Luftqualität in den Kommunen und somit für die Vermeidung von Fahrverboten.

Nach der Festlegung von technischen Anforderungen an Hardwarenachschrüstungssysteme ist es nun Aufgabe des Kraftfahrt-Bundesamtes, Anträge auf Genehmigung solcher Systeme möglichst rasch zu bearbeiten, damit sie bald verbaut und somit einen Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten können. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wiederum hat über die Geschwindigkeit von Bewilligungen von Fördermitteln für Hardwarenachschrüstungen bei Kommunal-, Liefer- und Handwerkerfahrzeugen im Rahmen seiner Förderrichtlinien Einfluss darauf, wie schnell solche Nachrüstungen vorgenommen werden.

Zudem ist die Bundesregierung zuständig für die Anordnung von verpflichtenden Rückrufen von Dieselfahrzeugen mit verbotenen Abschaltvorrichtungen und einer entsprechenden Umsetzungskontrolle, so dass höhere Emissionen durch Abgasmanipulationen möglichst rasch beendet werden. Zudem hatte sie beim Dieselpipfel am 2. August 2017 mit den deutschen Autoherstellern vereinbart, dass bis Ende 2018 bei ca. 5,3 Millionen Diesel-Pkw Software-Updates vorgenommen werden, um den Stickoxid-Ausstoß im Schnitt um 30 Prozent zu senken (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-erklaerung-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile). Abzüglich der bis dahin angeordneten Pflichtrückrufe bedeutete dies die Installation von rund 2,84 Millionen zusätzlicher freiwilliger Software-Updates. Gleichwohl zeigen aktuelle Zahlen der Bundesregierung, dass Ende 2018 rund 1,5 Millionen Updates noch nicht installiert wurden (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 63 des Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden) im Plenarprotokoll 19/73).

Mit der Ankündigung, Kommunen in die Lage zu versetzen, verbindliche Vorgaben und Emissionsgrenzwerte für bestimmte Fahrzeuge festzulegen, zeichnet sich die Bundesregierung auch für diese Maßnahme im Bereich der Fahrzeugemissionen verantwortlich (www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1, S. 76).

Fraglich ist aus Sicht der Fragesteller, inwiefern die Bundesregierung ihrer Verantwortung in den genannten Bereichen nachkommt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardwarenachrüstungssystemen für Pkw auf Basis der am 21. Dezember 2018 festgelegten technischen Anforderungen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten), und von welchen Genehmigungsterminen geht die Bundesregierung jeweils aus?
2. Wie viele solcher Hardwarenachrüstungssysteme für Pkw sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten)?
3. Welche Schritte bzw. Abläufe umfasst das Zulassungsverfahren dieser Hardwarenachrüstungssysteme für Pkw, und von welcher durchschnittlichen Verfahrensdauer geht die Bundesregierung bei der Genehmigung eines Systems aus?
4. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befassen sich im Kraftfahrt-Bundesamt mit dem Genehmigungsverfahren dieser Hardwarenachrüstungssysteme für Pkw?
5. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardwarenachrüstungssystemen für schwere Kommunalfahrzeuge auf Basis der in der entsprechenden Förderrichtlinie festgelegten technischen Anforderungen (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/Presse/098-scheuer-foerderrichtlinie-schwere-kommunalfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile) liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten), und von welchen Genehmigungsterminen geht die Bundesregierung jeweils aus?
6. Wie viele solcher Hardwarenachrüstungssysteme für schwere Kommunalfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten)?
7. Welche Schritte bzw. Abläufe umfasst das Zulassungsverfahren dieser Hardwarenachrüstungssysteme für schwere Kommunalfahrzeuge, und von welcher durchschnittlichen Verfahrensdauer geht die Bundesregierung bei der Genehmigung eines Systems aus?
8. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befassen sich im Kraftfahrt-Bundesamt mit dem Genehmigungsverfahren dieser Hardwarenachrüstungssysteme für schwere Kommunalfahrzeuge?
9. 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)?
10. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
11. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxid-Belastung im Jahresmittel durchgeführt (bitte nach Städten aufschlüsseln)?

12. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardwarenachschrüstungssystemen 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 vor (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten), und von welchen Genehmigungs-terminen geht die Bundesregierung jeweils aus?
13. Wie viele solcher Hardwarenachschrüstungssysteme für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten)?
14. Welche Schritte bzw. Abläufe umfasst das Zulassungsverfahren dieser Hardwarenachschrüstungssysteme für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge, und von welcher durchschnittlichen Verfahrensdauer geht die Bundesregierung bei der Genehmigung eines Systems aus?
15. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befassen sich im Kraftfahrt-Bundesamt mit dem Genehmigungsverfahren dieser Hardwarenachschrüstungssysteme für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge?
16. 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)?
17. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
18. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxid-Belastung im Jahresmittel durchgeführt (bitte nach Städten aufschlüsseln)?
19. Wie viele Anträge auf Genehmigung von Hardwarenachschrüstungssystemen 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 vor (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten), und von welchen Genehmigungs-terminen geht die Bundesregierung jeweils aus?
20. Wie viele solcher Hardwarenachschrüstungssysteme für schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Euro-Normen der Fahrzeuge, für die die Systeme vorgesehen sind, beantworten)?
21. Welche Schritte bzw. Abläufe umfasst das Zulassungsverfahren dieser Hardwarenachschrüstungssysteme für schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge, und von welcher durchschnittlichen Verfahrensdauer geht die Bundesregierung bei der Genehmigung eines Systems aus?
22. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befassen sich im Kraftfahrt-Bundesamt mit dem Genehmigungsverfahren dieser Hardwarenachschrüstungssysteme für schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge?
23. 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)?

24. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
25. Wie viele dieser Nachrüstungen wurden bereits in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxid-Belastung im Jahresmittel durchgeführt (bitte nach Städten aufschlüsseln)?
26. Bei wie vielen der 2,46 Millionen VW-Fahrzeuge mit EA189-Motor wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen (bitte unter Angabe der absoluten Anzahl und dem prozentualen Anteil beantworten)?
27. Bei wie vielen Fahrzeugen der Modelle Porsche Cayenne 3.0 Liter TDI, Porsche Cayenne Euro 6 4.2 Liter V8 TDI und Porsche Macan Euro 6 3.0 Liter V6 TDI wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen, und wie viele Fahrzeuge sind insgesamt betroffen (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen beantworten)?
28. Bei wie vielen Fahrzeugen der Modelle Audi A4, Audi A5, Audi A6, Audi A7, Audi A8 V6, Audi A8 L V6, Audi A8 V8, Audi A8 L V8, Audi Q5, Audi SQ5 und Audi Q7 wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen, und wie viele Fahrzeuge sind insgesamt betroffen (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen beantworten)?
29. Bei wie vielen Fahrzeugen des Modells VW Touareg wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen, und wie viele Fahrzeuge sind insgesamt betroffen (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen beantworten)?
30. Bei wie vielen Fahrzeugen der Modelle BMW 750 und BMW M550 wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen, und wie viele Fahrzeuge sind insgesamt betroffen (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen beantworten)?
31. Bei wie vielen Fahrzeugen des Modells Mercedes Vito wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen, und wie viele Fahrzeuge sind insgesamt betroffen (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen beantworten)?
32. Bei wie vielen Fahrzeugen der Modelle Mercedes C, G, S, E, ML, GL, GLE, SLK, SLC, GLK, CLS, GLC, V und Sprinter (vgl. www.daimler.com/dokumente/innovation/sonstiges/uebersicht-modelle-diesel-rueckruf-published-by-daimler.pdf) wurde der verpflichtende Rückruf bereits abgeschlossen, und wie viele Fahrzeuge sind insgesamt betroffen (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen beantworten)?
33. Bei wie vielen der rund 5,3 Millionen Diesel-Pkw, für die die deutsche Automobilindustrie die Installation von verpflichtenden und freiwilligen Software-Updates bis zum Jahresende 2018 zugesagt hatte (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-ergebnisprotokoll-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile), wurden die Software-Updates bislang installiert (bitte jeweils unter Angabe der absoluten Anzahlen und im Gegensatz zur Antwort der Bundesregierung auf die Mündliche Frage 63 des Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden) im Plenarprotokoll 19/73 diesmal tatsächlich nach Herstellern aufgeschlüsselt beantworten)?
34. Wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter befassen sich im Kraftfahrt-Bundesamt mit der Prüfung und Freigabe von Software-Updates, die im Rahmen von freiwilligen oder verpflichtenden Rückrufen installiert wurden bzw. installiert werden sollen, und wie hat sich diese Anzahl in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

35. Wie viele Pkw wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Rahmen der sogenannten Umtauschaktionen der Automobilhersteller seit dem Beschluss des Dieselkonzepts vom 1. Oktober 2018 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxid-Belastung im Jahresmittel bereits umgetauscht (bitte nach Städten und Herstellern aufschlüsseln)?
36. Wann wird die Bundesregierung wie im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD vorgesehen Änderungen des Ordnungsrahmens vorschlagen, so dass „Länder, Städte und Kommunen in der Lage sind, verbindliche Vorgaben und Emissionsgrenzwerte für den gewerblichen Personenverkehr wie Busse, Taxen, Mietwagen und Carsharing-Fahrzeuge sowie für Kurier-, Express-, Paket-Fahrzeuge zu erlassen“ (vgl. www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1, S. 76)?
37. Welche Emissionen und Emissionsgrenzwerte soll dieser Vorschlag umfassen, und welche verbindlichen Vorgaben sind gemeint?

Berlin, den 19. Februar 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

