

Kleine Anfrage

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

Dieselkonzept der Bundesregierung – Umtauschaktionen, Hardware-Nachrüstungen bei Pkw und rechtlicher Anpassungsbedarf

Am Dienstag, dem 2. Oktober 2018, haben der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Andreas Scheuer, sowie die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, Svenja Schulze, das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ der Bundesregierung präsentiert. Dieses sogenannte Dieselkonzept sieht für Fahrerinnen und Fahrer von Dieselautos mit bestimmten Abgasnormen in einzelnen, nicht abschließend definierten Städten zwei Möglichkeiten vor, um nach dem Willen der Bundesregierung nicht von Fahrverboten betroffen zu sein.

Einerseits sollen Fahrerinnen und Fahrer von Dieselautos mit den Abgasnormen 4 und 5 Umtauschaktionen der Automobilhersteller nutzen können, ohne dass bekannt ist, von welchen Herstellern die Bundesregierung verbindliche Zusagen für Umtauschaktionen hat, inwiefern sich die Umtauschaktionen von den Umstiegsprämien nach dem Dieseltipfel vom 2. August 2017 unterscheiden und inwiefern die Aktionen zu tatsächlichen Stickoxid-Emissionsminderungen bei den individuellen Fahrzeugen führen.

Andererseits sollen Dieselautos mit der Abgasnorm Euro 5 nach den Vorstellungen der Bundesregierung von Fahrverboten ausgenommen werden können, wenn der Stickoxidausstoß mit einer Hardware-Nachrüstung auf unter 270 mg/km gesenkt wird. Dazu will die Bundesregierung das Bundesimmissionsschutzgesetz ändern. Bisher liegen jedoch keine Zusagen von Automobilherstellern vor, diese Hardware-Nachrüstungen auf eigene Kosten durchzuführen. Auch ist unklar, wie dieser Grenzwert ausgewählt wurde und inwiefern Fahrzeuge, die auch ohne eine Hardware-Nachrüstung diesen Grenzwert einhalten, ebenfalls von Fahrverboten ausgenommen werden könnten.

Wir fragen die Bundesregierung:

Hintergründe, Umfang und Wirkung des Dieselkonzepts

1. Welche Prognose oder Einschätzung hat die Bundesregierung, wann in den 14 Städten, die in der Anlage des Dieselkonzepts genannt sind, der durch das EU-Recht vorgegebene Grenzwert bei der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid von 40µg/m³ Luft im Jahresmittel voraussichtlich eingehalten wird (bitte nach Städten aufschlüsseln)?

2. Um wie viele Monate wird der Grenzwert in diesen Städten aufgrund des Dieselkonzepts voraussichtlich früher eingehalten (bitte nach Städten aufschlüsseln)?
3. Welche Prognose oder Einschätzung hat die Bundesregierung, wann in allen weiteren 51 Städten, in denen der Grenzwert derzeit überschritten wird, der Grenzwert voraussichtlich eingehalten wird (vgl. www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/finale-daten-zur-no2-belastung-2017-verfuegbar; bitte nach Städten aufschlüsseln)?
4. In welchen Städten sehen „bestandskräftige Luftreinhaltepläne wegen fehlendem rechtlichen Ermessenspielraums Verkehrsbeschränkungen“ (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/konzept-FAQ.html, Frage 1) vor, und in welchen Städten sieht „ein demnächst aufgestellter, bestandskräftiger Luftreinhalteplan wegen fehlenden rechtlichen Ermessenspielraums Verkehrsbeschränkungen“ (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/konzept-klarheit-fuer-dieselfahrer.html) vor?
5. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung erst mehr als zehn Jahre nach Beschluss der Richtlinie 2008/50/EG, der den genannten Grenzwert beinhaltet und bestätigt, und mehr als drei Jahre nach Bekanntwerden des Abgasskandals ein „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ vorgelegt, und welcher Erkenntnisprozess bzw. Erkenntnisgewinn ging der Vorlage voraus?
6. Inwiefern steht der Zeitpunkt der Veröffentlichung des Konzepts im Zusammenhang mit der Klage der EU-Kommission vor dem Europäischen Gerichtshof im Vertragsverletzungsverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen überschrittener Luftgrenzwerte sowie im Zusammenhang mit von Gerichten angeordneten Fahrverboten in verschiedenen Städten wie etwa Stuttgart oder Frankfurt, und wieso hat sie nicht schon deutlich früher die in ihrem Konzept angekündigten Schritte auf den Weg gebracht?
7. Wie kommt Bundesminister Andreas Scheuer in der Pressekonferenz zum Dieselkonzept vom 2. Oktober 2018 zu der Einschätzung, dass die deutschen Automobilhersteller das Dieselkonzept „positiv einstufen“, was beinhaltet seine Aussage, dass die Bundesregierung „noch einiges zu verhandeln“ haben werde, und wann sollen die weiteren Verhandlungen mit der Automobilindustrie abgeschlossen sein?
8. Wie wird von der Bundesregierung sichergestellt, dass die Möglichkeiten des Dieselkonzepts auch tatsächlich von betroffenen Dieselfahrerinnen und Dieselfahrern in Anspruch genommen werden, und welche Möglichkeiten und Instrumente besitzt sie dafür?
9. Ist die Aussage von Bundesministerin Svenja Schulze in der Pressekonferenz zum Dieselkonzept vom 2. Oktober 2018, dass „diejenigen [Dieselfahrerinnen und Dieselfahrer], die jetzt nichts machen möchten, riskieren, dass es in diesen Städten Fahrverbote gibt“, so zu verstehen, dass die Automobilhersteller, die Autos mit hohen Stickoxid-Emissionswerten verkauft haben, hingegen keine Verantwortung für Fahrverbote tragen?
10. Aus welchem Grund hat die Expertengruppe 1, die im Rahmen des Nationalen Forum Diesel eingesetzt wurde, ihren Abschlussbericht bis heute nicht vorgelegt?
11. Wie viele Sitzungen dieser Expertengruppe und der Unterarbeitsgruppen haben bisher stattgefunden, und wie viele Sitzungen wurden bisher abgesagt?

Umtauschaktionen

12. Von welchen Automobilherstellern hat die Bundesregierung derzeit verbindliche Zusagen, Umtauschaktionen im Sinne des Dieseldieselkonzepts durchzuführen?
13. Welche Gespräche gab es zu diesem Thema zwischen der Bundesregierung und den einzelnen Automobilherstellern bzw. entsprechenden Verbänden (bitte nach Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie nach Anlass bzw. Ergebnis des jeweiligen Gesprächs auflisten)?
14. Wie viele Pkw mit den Abgasnormen Euro 4 und Euro 5, für die die Option der Umtauschaktion somit grundsätzlich offensteht, sind in den Städten, die das Dieseldieselkonzept umfasst, jeweils zugelassen (bitte nach Städten aufschlüsseln)?
15. Wie viele Pkw mit den Abgasnormen Euro 4 und Euro 5, für die die Option der Umtauschaktion somit grundsätzlich offensteht, umfasst das Dieseldieselkonzept insgesamt (bitte inklusive Pendlern, Autofahrerinnen und Autofahrern mit besonderer Härte etc. angeben)
16. Welche Umtauschaktionen, die sich auf das Dieseldieselkonzept beziehen, werden derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung angeboten (bitte unter Angabe von Art, finanziellem Wert und Laufzeit der jeweiligen Aktion beantworten)?
17. Wird der Austausch eines betroffenen gebrauchten Fahrzeugs durch ein neueres gebrauchtes Fahrzeug nur bei bestimmten Autohäusern, die etwa einen Vertrag mit den jeweiligen Autoherstellern haben, möglich sein, oder kann die Umtauschaktion bei jedem beliebigen Gebrauchtwagenhändler in Anspruch genommen werden?
18. Was wird mit den Fahrzeugen, die gegen ein anderes Fahrzeug ausgetauscht wurden, nach Kenntnis der Bundesregierung geschehen (Verschrottung, Wiederverkauf in anderen Städten etc.)?
19. Wie will die Bundesregierung ausschließen, dass alte Fahrzeuge gegen solche Fahrzeuge ausgetauscht werden, die einen höheren Stickoxidausstoß besitzen?
20. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass alte Fahrzeuge nur gegen solche Fahrzeuge ausgetauscht werden, die mindestens die Abgasnorm Euro-6d-TEMP erfüllen?
21. Wie viele Autos, die mindestens die Abgasnorm Euro-6d-TEMP erfüllen, sind derzeit in Deutschland zugelassen, und wie viele Autos, die mindestens die Abgasnorm Euro-6d-TEMP erfüllen, sind derzeit in den Städten zugelassen, die das Dieseldieselkonzept umfasst (bitte nach Städten aufschlüsseln)?
22. Von welcher Verringerung der Stickstoffdioxidwerte in den jeweiligen Städten geht die Bundesregierung durch die Umtauschaktionen jeweils aus (bitte nach Städten aufschlüsseln), und wie viele Fahrzeuge sollen nach Erwartung der Bundesregierung von den Herstellern bis zu welchem Zeitpunkt umgetauscht werden?
23. Inwiefern unterscheiden sich die jetzigen Umtauschaktionen nach Kenntnis der Bundesregierung von den sogenannten Umstiegsprämien, die die Automobilhersteller nach dem Dieseldieselgipfel am 2. August 2017 angeboten hatten?

24. Warum fallen die Prämien der Umtauschaktion mit 5 000 bis 8 000 Euro (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/konzept-FAQ.html, Frage 7) geringer aus als die Umstiegsprämien im Jahr 2017, bei denen bis zu 10 000 Euro angeboten wurden (vgl. www.spiegel.de/auto/aktuell/abgasskandal-bis-zu-10-000-euro-hersteller-zahlen-umstrittene-umstiegspraemie-a-1161872.html)?
25. Wie viele Pkw wurden im Rahmen der Umstiegsprämien nach dem Dieselgipfel am 2. August 2017 nach Kenntnis der Bundesregierung ausgetauscht, und zu welcher Verringerung der Stickstoffdioxidwerte in den jeweiligen Städten haben die Umstiegsprämien jeweils geführt (bitte nach Städten aufschlüsseln)?
26. Wie viel Prozent der Fahrzeuge, gegen die alte Fahrzeuge im Rahmen der Umstiegsprämien nach dem Dieselgipfel am 2. August 2017 ausgetauscht wurden, hatten nach Kenntnis der Bundesregierung einen höheren Stickoxid- ausstoß als das alte Fahrzeug?
27. Weshalb beinhaltet das Dieselkonzept nicht die Option des Rückkaufs von Dieselfahrzeugen?

Hardware-Nachrüstungen bei Dieselaautos

28. Von welchen Automobilherstellern hat die Bundesregierung derzeit verbindliche Zusagen, Hardware-Nachrüstungen bei privaten Pkw auf Herstellerkosten im Sinne des Dieselkonzepts durchzuführen?
29. Welche Gespräche gab es zu diesem Thema zwischen der Bundesregierung und den einzelnen Automobilherstellern bzw. entsprechenden Verbänden (bitte nach Teilnehmerinnen und Teilnehmern sowie nach Anlass bzw. Ergebnis des jeweiligen Gesprächs auflisten)?
30. Wie lässt sich die Aussage von Bundesministerin Svenja Schulze auf der Pressekonferenz vom 2. Oktober 2018, dass „die vielen betroffenen Dieselfahrerinnen und Dieselfahrer, besonders in den sehr stark belasteten Regionen, jetzt wissen, wie sie aus der Dieselkrise herauskommen, ohne selber hohe Kosten tragen zu müssen“, vor dem Hintergrund verstehen, dass betroffene Dieselfahrerinnen und Dieselfahrer nicht wissen, welcher Automobilhersteller eine Hardware-Nachrüstung auf Herstellerkosten anbietet?
31. Wie viele Pkw mit der Abgasnorm Euro 5, für die die Option der Hardware-Nachrüstung somit grundsätzlich offensteht, sind in den Städten, die das Dieselkonzept umfasst, jeweils zugelassen (bitte nach Städten aufschlüsseln)?
32. Wie viele Pkw mit der Abgasnorm Euro 5, für die die Option der Hardware-Nachrüstung somit grundsätzlich offensteht, umfasst das Dieselkonzept insgesamt (bitte inklusive Pendlern, Autofahrerinnen und Autofahrern mit besonderer Härte etc. angeben)?
33. Wie definiert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die im Dieselkonzept erwähnten Härtefälle?
34. Bei wie viel Prozent der Pkw mit der Abgasnorm Euro 5, die das Dieselkonzept umfasst und für die die Option der Hardware-Nachrüstung somit grundsätzlich offensteht, kann der Stickoxidausstoß nach Schätzung der Bundesregierung auf weniger als 270 mg/km reduziert werden?
35. Wie können Dieselfahrerinnen und Dieselfahrer schnell und unkompliziert erfahren und nachweisen, dass ihr individueller Pkw durch eine bestimmte Hardware-Nachrüstung einen Stickoxidausstoß von weniger als 270 mg/km aufweist?
36. Aus welchem Grund wurde der Grenzwert auf 270 mg/km festgelegt?

37. Sollen Fahrzeuge aller Abgasnormen, die auch ohne eine Hardware-Nachrüstung einen Stickoxidausstoß von weniger als 270 mg/km aufweisen, genauso von Fahrverboten ausgenommen werden können wie nachgerüstete Fahrzeuge?
38. Wie können Dieselfahrerinnen und Dieselfahrer schnell und unkompliziert erfahren und nachweisen, dass ihr Pkw einen Stickoxidausstoß von weniger als 270 mg/km aufweist, auch wenn er nicht nachgerüstet wurde?
39. Sollen auch Fahrzeuge, deren Fahrerinnen und Fahrer nicht Teil der für eine Hardware-Nachrüstung berechtigten Gruppe sind, aber trotzdem mittels einer Hardware-Nachrüstung einen Stickoxidausstoß von weniger als 270 mg/km aufweisen, von Fahrverboten ausgenommen werden können?
40. Wie können Dieselfahrerinnen und Dieselfahrer, die ihr Fahrzeug nachrüsten lassen, obwohl sie nicht Teil der für eine Hardware-Nachrüstung berechtigten Gruppe sind, in diesem Falle nachweisen, dass ihr Pkw einen Stickoxidausstoß von weniger als 270 mg/km aufweist, um somit von Fahrverboten ausgenommen zu werden?
41. Um welchen absoluten Wert wurden die Stickoxidemissionen der bereits mit einem Software-Update umgerüsteten Pkw im Schnitt gesenkt (bitte nach Abgasnorm aufschlüsseln)?
42. Auf welchen absoluten Wert wurden die Stickoxidemissionen der bereits mit einem Software-Update umgerüsteten Pkw im Schnitt gesenkt (bitte nach Abgasnorm aufschlüsseln)?
43. Wie viele und welche Allgemeinen Betriebserlaubnisse (ABE) für NO_x-Minderungssysteme für Pkw hat das Kraftfahrt-Bundesamt bereits erteilt?
44. Wie viele und welche Anträge auf eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für NO_x-Minderungssysteme für Pkw liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor?
45. Seit wann liegen die Anträge jeweils vor, und bis wann soll über die Anträge jeweils entschieden sein?
46. Inwiefern wird die Bundesregierung die Forderung aufgreifen, dass die Anbieter von Hardware-Nachrüstungen bzw. die Nachrüster eine vierjährige Garantie auf das Produkt bzw. auf den Einbau des Produkts geben sollen?

Änderung von Gesetzen und Verordnungen

47. Wann wird die Bundesregierung den angekündigten Vorschlag zur Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes voraussichtlich vorlegen, und wann soll die Änderung nach den Plänen der Bundesregierung in Kraft treten (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/konzept-FAQ.html, Frage 28)?
48. Wann wird die Bundesregierung den angekündigten Vorschlag zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes voraussichtlich vorlegen, und wann soll die Änderung nach den Plänen der Bundesregierung in Kraft treten (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/konzept-FAQ.html, Frage 28)?
49. Wann wird die Bundesregierung den angekündigten Vorschlag zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung voraussichtlich vorlegen, und wann soll die Änderung nach den Plänen der Bundesregierung in Kraft treten (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/konzept-FAQ.html, Frage 28)?
50. Wann wird die Bundesregierung den angekündigten Vorschlag zur Änderung der Straßenverkehrsordnung voraussichtlich vorlegen, und wann soll die Änderung nach den Plänen der Bundesregierung in Kraft treten (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/konzept-FAQ.html, Frage 28)?

51. Geht die Bundesregierung davon aus, mit den geplanten Änderungen von bestimmten Gesetzen und Verordnungen die rechtlichen Bedenken, die Bundesminister Andreas Scheuer gegenüber Hardware-Nachrüstungen wiederholt geltend gemacht hat, auszuräumen (vgl. www.sueddeutsche.de/wirtschaft/diesel-skandal-autohersteller-sind-hier-zwingend-in-der-pflicht-1.4132836)?
52. Auf welche Weise sollen Kontrolleure der Verkehrsüberwachungsbehörden bei Kontrollen im laufenden Verkehrsgeschehen und in Echtzeit auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters zugreifen können, um die Einhaltung der Verkehrsbeschränkungen für jedes Fahrzeug zu überprüfen, und inwiefern stellt das eine Erleichterung im Vergleich zur „Blauen Plakette“ dar, in der eine reine Sichtkontrolle ausreicht, um festzustellen, ob ein Auto trotz Verkehrsbeschränkungen fahren darf?
53. Wieso hält Bundesminister Andreas Scheuer die Diskussion über die Fortführung der Plakettenkennzeichnung in Form einer Einführung einer „Blauen Plakette“, wie sie unter anderem der Deutsche Städtetag und die Umweltministerkonferenz fordern, in der Pressekonferenz zum Dieseldieselkonzept vom 2. Oktober 2018 für „unsäglich“, und will die Bundesregierung das Instrument der Plakettenkennzeichnung folglich insgesamt aufgeben?

Berlin, den 9. Oktober 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

