

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Stefan Gelbhaar, Matthias Gastel, Lisa Badum, Britta Haßelmann, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Dr. Bettina Hoffmann, Christian Kühn (Tübingen), Renate Künast, Ingrid Nestle, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Konsequenzen der Bundesregierung aus dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu Fahrverboten

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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)?
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)?

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>)?
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)?
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?
11. Welche Schritte will die Bundesregierung unternehmen, um dem Wertverlust von Dieselfahrzeugen entgegenzutreten (bitte einzeln aufschlüsseln)?
12. Welche Gelder aus dem Bundeshaushalt sind in die Förderung der Dieselschadstofftechnologie seit 2015 gesteckt worden (bitte einzeln nach Jahren und geplanter Summe für 2018 aufschlüsseln)?
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)?
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“)?
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“)?
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?
17. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die Ausweisung 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?

Berlin, den 5. März 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

