

Große Anfrage

**der Abgeordneten Oliver Luksic, Torsten Herbst, Bernd Reuther,
Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert und der Fraktion der FDP**

Maßnahmen der Bundesregierung zur Verhinderung drohender Fahrverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge in deutschen Städten

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 27. Februar 2018 zur Rechtmäßigkeit der Einführung von Fahrverboten aufgrund zu hoher Stickoxidemissionen drohen nun auf Druck von Klagen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) in vielen Städten Deutschlands wie Stuttgart, München, Hamburg oder Düsseldorf Fahrverbote für Dieselkraftfahrzeuge unterhalb der Norm EURO 6. Davon wären rund 12 Millionen zugelassene Fahrzeuge und ihre Halter betroffen. Mehrfach hat die Bundesregierung nach dem Urteil angekündigt, nun deutschlandweit gesetzliche Rahmenbedingungen für die Einführung von streckenbezogenen Fahrverboten für Dieselkraftfahrzeuge unterhalb dieser Norm zu schaffen (www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/streckenbezogene-verkehrsverbote-vor-wichtigem-urteil-bundesregierung-prescht-mit-plan-zu-dieselfahrverboten-vor_id_8521122.html). Darüber hinaus hat sie angekündigt, für bestimmte Fahrzeuge und Halter Ausnahmeregelungen zum Verbot einzuführen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie genau plant die Bundesregierung, streckenbezogene gefahrenabwehrrechtliche Fahrverbote bundeseinheitlich in den betroffenen Kommunen zu regeln?
2. Seit wann arbeitet die Bundesregierung, die bisher stets nach außen vertrat, Diesel-Fahrverbote um jeden Preis verhindern zu wollen, an diesen Plänen (www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/streckenbezogene-verkehrsverbote-vor-wichtigem-urteil-bundesregierung-prescht-mit-plan-zu-diesel-fahrverboten-vor_id_8521122.html)?
3. Gab es dazu Konsultationen mit betroffenen Kommunen, und wenn ja, mit welchen Kommunen und wann?
4. Hat die Bundesregierung eine Einschätzung über die volkswirtschaftlichen Kosten der von ihr geplanten Änderung des Straßenverkehrsrechts zur Einführung streckenbezogener gefahrenabwehrrechtlicher Maßnahmen vorgenommen, und wie beurteilt die Bundesregierung den daraus zu erwartenden Wertverlust der Dieselfahrzeuge von privaten Haltern?
5. Plant die Bundesregierung zur Regelung streckenbezogener gefahrenabwehrrechtlicher Maßnahmen die Einführung von blauen Plaketten, wie die Präsidentin des Umweltbundesamtes Maria Krautzberger am 6. März 2018 in der „Süddeutsche Zeitung“ vorschlug?

Wenn ja, wie sieht der vorgesehene Zeitplan zur Einführung dieser aus?

6. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Einführung bundesweiter blauer Plaketten?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage des Umweltbundesamtes, wonach der Vorschlag zu hellblauen und dunkelblauen Plaketten ein „milderer“ Eingriff als die Vorgaben des Leipziger Urteils sei, obwohl im Leipziger Urteil nur unter engen Voraussetzungen ab September 2019 Fahrverbote für EURO-5-Dieselfahrzeuge ermöglicht werden und keinerlei Optionen für Fahrverbote für EURO 6-(b, c)-Fahrzeuge eröffnet werden?
8. Wird im Zuge einer Nachrüstrichtlinie rechtlich verbindlich klargestellt, dass nachgerüstete Fahrzeuge – bei entsprechend reduziertem NO_x-Ausstoß – mit Fahrzeugen der Abgasnormen EURO 6b, c, d-emp oder d bzw. EURO 6d gleichgestellt werden (bei kommenden Zufahrtseinschränkungen oder Privilegierungen)?
9. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung im Bereich des Straßenverkehrsrechtes (vor allem der StVO) zur Schadstoffreduzierung?
Welche Instrumente unterhalb der Schwelle kompletter Fahrverbote sollen den Städten zur gezielten Reduzierung von Schadstoffeinträgen für einzelne Messstationen zur Verfügung gestellt werden?
10. Wie rechtfertigt die Bundesregierung mögliche Fahrverbote von Dieselfahrzeugen der Normen EURO 4 und EURO 5, wenn diese im Realbetrieb tatsächlich weniger NO_x emittieren als Fahrzeuge der Norm EURO 6 mit ihren Stufen b bis d, die von den Fahrverboten nicht betroffen wären?
11. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Armin Laschet im WDR am 9. März 2018, dass Fahrverbote rechtswidrig, weil unverhältnismäßig seien und er die Bezirksregierung in Nordrhein-Westfalen anweisen wolle, keine Fahrverbote zu erlassen?
12. Wie groß ist der Fuhrpark des Bundes mit Diesel-Pkw und -LKW mit Abgasnormen unter EURO 6, und was gedenkt die Bundesregierung hinsichtlich des Schadstoffausstoßes von eigenen Pkw zu unternehmen (bitte nach Abgasnormen aufschlüsseln)?
13. Hat die Bundesregierung Rechtsgutachten zur Einführung von Fahrverboten in Auftrag gegeben oder will sie welche in Auftrag geben, und wenn ja, bei welchen Unternehmen und Kanzleien?
Wann werden oder wurden diese beauftragt?
Wie hoch sind oder waren die Kosten für diese Gutachten?
14. Werden diese Pkw und LKW im Fuhrpark des Bundes stillgelegt, abgegeben oder setzt man auf Ausnahmeregelungen?
15. Hat die Bundesregierung Kenntnis, ob beim Fahrdienst des Deutschen Bundestages und der Bundesregierung Fahrzeuge betroffen sind?
16. Wie wird sich nach Prognose der Bundesregierung die Zahl der deutschen Städte mit Überschreitungen der Jahresmittelwerte für NO_x an amtlichen Messpunkten in den Jahren 2018 bis 2022 entwickeln (bitte nach Anzahl der Städte mit leichten Überschreitungen von 40 bis 45 µg/m³, mittleren über 45 µg/m³ und starken über 55 µg/m³ aufschlüsseln)?

17. Kann die Bundesregierung die Wirkungen folgender Maßnahmen auf die Reduzierung von NO_x (in Bezug auf µg/m³ beim Jahresmittelwert) separat für die kommenden Jahre quantifizieren (Durchschnitt der Messstationen):
 1. vollständiger Abschluss der Softwareupdates;
 2. Hardware-Nachrüstung von 50 Prozent aller geeigneten Fahrzeuge (Pkw/leichte Nfz) in betroffenen Ballungsräumen;
 3. Hardware-Nachrüstung von NO_x-Reduzierungssystemen von 75 Prozent aller geeigneten Fahrzeuge in betroffenen Ballungsräumen;
 4. Modernisierung der städtischen Fuhrparks (Nachrüstung oder Ersatz der bestehenden Busse und sonstigen Dieselfahrzeuge bis einschließlich EURO 5/V);
 5. beschleunigte Modernisierung der privaten und gewerblichen Dieselfuhrparks durch Flottenerneuerung und Umtauschprämien (bitte Effekt pro Jahr angeben);
 6. sonstige Maßnahmen zur Verkehrsflussverbesserung und zum Ausbau öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)?
18. Liegt den geplanten Maßnahmen der Bundesregierung eine Kosten-Wirkungs-Analyse zugrunde, und wenn nein, warum nicht?
19. Wann ist mit der Schaffung der rechtlichen Möglichkeit zur Nachrüstung von Dieselbestandsfahrzeugen mit effizienten Stickoxidreduzierungseinrichtungen (insbesondere SCR) zu rechnen?
20. Plant die Bundesregierung zur Beschleunigung und Erprobung dieser Maßnahmen zeitnahe Pilotvorhaben in besonders betroffenen Ballungsräumen?
21. Wie soll die Finanzierung der Nachrüstung von Bestandsdieseln ausgestaltet werden
 - a) für Fahrzeuge mit nachweislich rechtswidrigen Manipulationen an bestehenden Reinigungssystemen und
 - b) für Fahrzeuge mit formaljuristisch legaler Schadstoffreinigung, die jedoch unter Ausnutzung der gesetzlichen Spielräume im Fahrbetrieb massiv eingeschränkt ist?
22. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Städte oder Regionen innerhalb der Europäischen Union, die zum Erreichen der Luftreinhaltegrenzwerte aktuell Dieselfahrzeuge der Abgasnormen EURO 4 und EURO 5 vom Zugang zu Innenstädten ausschließen?
23. Wo sind solche Maßnahmen nach Kenntnis der Bundesregierung in der EU für die Jahre bis 2020 konkret geplant?
24. Wird es nach Ansicht der Bundesregierung – soweit in einzelnen Städten mit hohen NO_x-Überschreitungen durch Gerichte Fahrverbote erzwungen werden – möglich sein, dass die betroffenen Städte wie bisher nach dem Vorbild der älteren Umweltzonen zur Feinstaubreduzierung Ausnahmen durch amtliche Bescheinigungen geben, die gemäß dem Urteil des BVerwG erforderlich sind?
25. Gab es in der Vergangenheit bundeseinheitliche Ausnahmeregelungen oder ist eine Kopplung von Ausnahmeerteilungen an Plakettenregelungen notwendig?
26. Welche genauen bundeseinheitlichen Ausnahmeregelungen plant die Bundesregierung derzeit für nachstehende Fahrzeughalter oder Fahrzeuggruppen hinsichtlich der drohenden Fahrverbote in deutschen Städten: Handwerker, Anwohner, mobile Maschinen und Geräte, Arbeitsmaschinen, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge,

- Krankenwagen, Arztwagen, Behinderte, Hilflose, Fahrzeuge der Bundeswehr, Bundespolizei, Feuerwehr, des Katastrophenschutzes, der Polizei und des Zolldienstes, Oldtimer, Wohnmobile und weitere Halter und Gruppen?
27. Wie will die Bundesregierung vor dem Hintergrund dieser Ausnahmeregelungen die Stickoxidemissionen in den deutschen Städten insgesamt senken und um wie viel Prozent?
 28. Welche anderen Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Verbesserung der Luftqualität in deutschen Städten mit hoher Luftschadstoffbelastung, sollte der erwünschte Effekt durch die geplanten Ausnahmeregelungen nicht erzielt werden?
 29. Welche Pläne hat die Bundesregierung, um Fahrverbote für gewerbliche Nutzergruppen zu verhindern, für die bisher kein oder ein nur unzureichendes Angebot an emissionsarmen Fahrzeugen auf dem Markt zur Verfügung stand?
 30. Wie gedenkt die Bundesregierung, die verstärkte Verbreitung von luftschadstoffemissionsarmen und -emissionsfreien Antrieben im gewerblichen Bereich zu unterstützen?
 31. Wie sollen nach Auffassung der Bundesregierung die Kommunen streckenbezogene Fahrverbote, die aufgrund des Urteils des BVerwG vom 27. Februar 2018 nun durch einige betroffene Kommunen in Deutschland kurzfristig eingeführt werden sollen, kontrollieren?
 32. Sollen die Kontrollen der Einfahrverbote durch die Polizei erfolgen, oder welche Ordnungsbehörden sollen nach Auffassung der Bundesregierung für die Kontrollen zuständig sein?
 33. Plant die Bundesregierung die Einführung eines neuen Zeichens zur Kennzeichnung des Einfahrverbotes für Dieselmotorkraftfahrzeuge, und wenn ja, wie soll dieses aussehen, und auf welcher gesetzlichen Grundlage soll dieses eingeführt werden?
 34. Wie will die Bundesregierung in diesem Fall dann ausschließen, dass es zu einer Verkehrsverlagerung der vom Einfahrverbot betroffenen Fahrzeuge auf Nachbarstraßen oder -zonen kommt?
 35. Wenn es zu einer solchen Verlagerung auf andere Strecken in der gleichen Stadt kommt, wie soll dann in den betroffenen Städten insgesamt weniger NO_x durch Kraftfahrzeuge ausgestoßen werden?
 36. Wie sollen Autofahrer über streckenbezogene Fahrverbote informiert werden, um die eigene noch mögliche Strecke dann planen zu können?
 37. Bestehen dazu bereits technische Mittel, z. B. Einspeisung in Navigationsgeräte, oder müssen diese noch entwickelt werden?
 38. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten kurzfristiger Reduzierung der Stickoxidemissionen durch eine sukzessive, variable Beimischung synthetischer Kraftstoffe bzw. Additive?
 39. Welche Automobilhersteller haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung entschlossen, freiwillige Service- und Nachrüstungsdienstleistungen für von ihnen hergestellte Dieselfahrzeuge zu erbringen?
 40. Betreffen solche freiwilligen Service- und Nachrüstungsdienstleistungen nur deutsche oder auch ausländische Automobilhersteller, und wenn ja, welche?
 41. Hat die Bundesregierung konkrete Pläne, Automobilhersteller, sowohl in- als auch ausländische, zu solchen Nachrüstungen zu bewegen?
 42. Zieht die Bundesregierung Maßnahmen gegen ausländische Automobilhersteller in Betracht, wenn diese verpflichtende Nachrüstungen verweigern?

43. Welche Fahrzeugmodelle waren und sind von den verpflichtenden und freiwilligen Rückrufaktionen der unterschiedlichen Automobilhersteller im Rahmen des Nationalen Forums Diesel betroffen, und nach welchen Kriterien erfolgte die Auswahl?
44. Bei wie vielen davon wurde die Rückrufaktion bereits erfolgreich durchgeführt?
45. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um den Ablauf und den Abschluss der Rückrufaktionen zu überwachen, und wenn nicht, warum nicht?
Wenn ja, welche?
46. Erfolgt eine Überwachung auch bei den freiwilligen Rückrufaktionen oder nur bei den verpflichtenden?
47. Welche Testverfahren wurden/werden angewandt, um die Reduktion der Abgasemissionen durch die Rückrufmaßnahmen nachzuweisen?
48. Wurden und werden im Zuge der Softwareupdates neben Prüfstandsmessungen auch Messungen im realen Fahrbetrieb (RDE) durchgeführt?
49. Wurden oder werden entsprechende Messungen auch bei niedrigen Temperaturen durchgeführt?
Wenn ja, bei welchen Temperaturen?
50. Wie hoch ist die im Rahmen der einzelnen Testverfahren nachgewiesene Reduktion der Abgasemissionen im Durchschnitt und konkret bei den verschiedenen Fahrzeugmodellen?
51. Plant die Bundesregierung, einen rechtsverbindlichen Nachweis einzuführen, welche Fahrzeuge bereits mit einer neuen Software versehen wurden, auch bei freiwilligen Rückrufaktionen, und welcher Minderungsgrad ist damit erreicht worden?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, wie sehen die Pläne aus?
52. Wer haftet nach Ansicht der Bundesregierung für mögliche Schäden bei angeordneten und freiwilligen Softwareupdates sowie technischen Nachrüstungen?
53. Hat die Bundesregierung konkrete Vorstellungen dazu, wie im Falle von Schäden nach angeordneten Softwareupdates und an nachgerüsteten Fahrzeugen der Verbraucher entschädigt werden soll, und wenn ja, welche?
54. Hat die Bundesregierung konkrete Pläne zur verbesserten Kombination aus On-Board-Diagnosen und Endrohrmessungen als Regelverfahren bei der Abgasuntersuchung, und wenn ja, welche?
55. Wie sehen die Pläne der Bundesregierung zur Wiedereinführung der verpflichtenden Abgasmessung am Auspuffendrohr aus?
56. Wie bewertet die Bundesregierung die momentanen Standards bei Conformity-of-Production-Prüfungen für Dieselfahrzeuge?
57. Ist eine stärkere staatliche Kontrollfunktion direkt im Prozess der Conformity-of-Production-Prüfungen von Dieselfahrzeugen aus Sicht der Bundesregierung nötig, und wenn ja, wie soll eine solche Maßnahme durchgeführt werden, und wenn nein, was spricht dagegen?
58. Könnten angeordnete Softwareupdates zu einem höheren Kraftstoffverbrauch der betroffenen Fahrzeuge führen?
59. Besteht die Möglichkeit, dass es bei Fahrzeugen nach angeordnetem Softwareupdate zu Leistungseinbußen beim Fahrbetrieb kommt?

60. Hat die Bundesregierung konkrete Pläne, wer mögliche Mehrkosten durch eine Neueinstufung der Kfz-Steuer für ein betroffenes Kraftfahrzeug tragen soll, wenn diese aufgrund eines höheren CO₂-Ausstoßes infolge verpflichtender Hard- oder Softwareausrüstung entstehen, und wenn ja, welche?
61. Wie will die Bundesregierung beim bereits eingesetzten und weiter zu beobachtenden Rückgang von Dieselmotorkraftfahrzeugen, die kurzfristig durch Benzin-Kraftfahrzeuge ersetzt werden, die gesetzten CO₂-Ziele bis zum Jahr 2020 bzw. 2050 noch einhalten?
62. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung treffen, um bei den durch Fahrverbote betroffenen Eigentümern von EURO-4- und EURO-5-Dieselmotorkraftfahrzeugen die Werteverluste zu kompensieren, nachdem sie jahrelang Dieselmotorkraftwagen wegen ihres geringeren CO₂-Ausstoßes offensiv propagiert hat (www.wiwo.de/unternehmen/auto/volkswagen-wie-sich-der-co2-skandal-in-luft-aufgeloesst-hat/20293730.html)?
63. Hat die Bundesregierung konkrete Pläne, Abwrackprämien für alte Dieselmotorkraftfahrzeuge einzuführen, und wenn ja, welche?
64. Hat die Bundesregierung Pläne, Zuschüsse für den Erwerb neuerer Dieselmotorkraftfahrzeuge zu gewähren, und wenn ja, welche?
65. Hat die Bundesregierung Pläne für die Förderung der technischen Nachrüstung von betroffenen Fahrzeugen, und wenn ja, welche?
66. Ist aus Sicht der Bundesregierung die Verhältnismäßigkeit gewahrt, wenn die Volkswagen AG einerseits mit den Stimmen der Landesregierung Niedersachsen hohe Bonuszahlungen an Manager des Unternehmens auszahlt und andererseits Entschädigungen für vom Dieselmotorkraftwagen-Skandal betroffene Kraftfahrzeughalter verweigert?
67. Sieht die Bundesrepublik Deutschland die Möglichkeit von Klagewellen gegen Automobilhersteller und/oder Zulieferer, sollte es zu Fahrverboten für Dieselmotorkraftfahrzeuge kommen, und was will sie dagegen unternehmen?
68. Wieso werden die Probenahmestellen für Luftschadstoffe wie NO_x nicht gemäß der EU-Vorgabe (Richtlinie 2008/50/EG) in verkehrsnahen Zonen von mindestens 25 Metern vom Rand und an verkehrsreichen Kreuzungen höchstens 10 Meter vom Fahrbahnrand einheitlich aufgestellt oder versetzt, auch um eine bundesweit einheitliche Vergleichbarkeit zu gewährleisten?
69. Welche Probenahmestellen in Deutschland weichen von dieser EU-Vorgabe ab, und wie erklärt sich die Bundesregierung jeweils diese Abweichungen?
70. Plant die Bundesregierung in Anbetracht dessen, dass Probenahmestellen für NO_x-Belastung (Messstationen) in einzelnen deutschen Städten unter teils sehr unterschiedlichen Bedingungen aufgestellt sind, sich bei den zuständigen Behörden in Ländern und Kommunen für einheitliche und vergleichbare Vorgaben zur Aufstellung von Probenahmestellen einzusetzen?
71. Wie bewertet die Bundesregierung die Lage von Probenahmestellen nach der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – (39. BImSchV) insgesamt, insbesondere in Bezug auf Mindestabstand der Probenahmestellen zur nächstgelegenen Fahrbahn, Abstand von Probenahmestellen zum Fahrbahnrand verkehrsreicher Kreuzungen sowie Abstand von Probenahmestellen zu nächstgelegenen Gebäuden und anderen Hindernissen in unmittelbarer Nähe der Probenahmestellen?
72. Sind die Messstellen im Hinblick auf die Positionierung dazu geeignet, An- und Abfahrten sowie Stop-and-go-Vorgänge bei der Ermittlung des Tagesmittelwerts zu berücksichtigen?

73. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussagekraft der Messergebnisse im Hinblick auf die jahresdurchschnittlichen tatsächlichen NO_x-Belastungen von Pkw- und LKW-Insassen, Radfahrern, Fußgängern auf Straßen und Gehwegen sowie Menschen, die sich in Wohn- und Geschäftsräumen aufhalten?
74. Sieht die Bundesregierung einen Bedarf, die Messverfahren für NO_x-Emissionen so anzupassen, dass die Aussagekraft im Hinblick auf die tatsächliche durchschnittliche Belastung von Menschen verbessert wird, nachdem diese sich regelmäßig nur kurzzeitig auf Straßen und Gehwegen nahe den Messstellen aufhalten oder innerhalb von Wohnungen und Geschäftsräumen zumindest partiell vor den Emissionen geschützt sind?
75. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wie die korrekte Lage und der korrekte Betrieb von Probenahmestellen kontrolliert werden und wie häufig, und wenn ja, welche?
76. Was sind nach Meinung der Bundesregierung die Auswirkungen von Störquellen auf den Betrieb von Probenahmestellen?
77. Was sind nach Meinung der Bundesregierung die Auswirkungen von Stromversorgung und Telefonleitungen auf den Betrieb von Probenahmestellen?
78. Wie sieht die Bundesregierung die gesetzlichen Auslegungen in der 39. BImSchV im Kontext der EU-Richtlinie 2008/50/EG, insbesondere im Hinblick auf Anhang III Abschnitt B Nummer 1 Buchstabe b und die Aussage: „Der Ort von Probenahmestellen ist im Allgemeinen so zu wählen, dass die Messung sehr kleinräumiger Umweltzustände in ihrer unmittelbaren Nähe vermieden wird“?
79. Wie bewertet die Bundesregierung die Lage von Probenahmestellen zur Messung von NO_x in Hinsicht auf die umstrittenen Abstände zwischen diesen und den jeweils nächsten Verkehrswegen?
80. Sieht die Bundesregierung Ergebnisse von Probenahmestellen, die näher als eigentlich in der 39. BImSchV vorgesehen an Verkehrswegen liegen, trotz dieses Umstandes als valide an?
81. Sieht die Bundesregierung – in Anbetracht der unterschiedlichen Auslegung der EU-Richtlinie 2008/50/EG in verschiedenen Mitgliedstaaten – Handlungsbedarf auf EU-Ebene, um die getroffenen Regelungen gegebenenfalls anzupassen?
82. Wie sieht der Zeitplan zur Einführung der vorgesehenen Programme zur Nachrüstung von Dieseln und der Digitalisierung des Verkehrs aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ aus?
83. Werden Maßnahmen – in Anbetracht dessen, dass die im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft“ angekündigten Fördermaßnahmen (insbesondere für Elektromobile) immer noch nicht verfügbar sind – in der angekündigten Form umgesetzt, oder ist hier mit weiteren Nachbesserungen, insbesondere in Hinblick auf kleinere und mittelgroße Betriebe, zu rechnen?
84. Was genau beinhaltet das „Sofortprogramm Saubere Luft“ im Bereich intelligenter Verkehrssteuerung, und was sind dazu die konkreten Vorschläge der Bundesregierung?
85. Wie will die Bundesregierung die Umsetzung der Programmvorschläge aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ erfolgreich mit den Kommunen koordinieren?
86. Was genau ist in diesem Zusammenhang die Aufgabe der Lotsen- und Monitoringstelle beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur?

87. Was waren die meistgewünschten Maßnahmen und Vorschläge der 70 Kommunen zur Reinhaltung der Luft, die diese in den Konsultationen zum „Sofortprogramm Saubere Luft“ anlässlich des Diesel-Gipfels vortrugen und die diese in den kommenden Jahren umsetzen wollen?
88. Wieso wurde die Initiative der Bundesregierung, in fünf Modellstädten „kostenlosen ÖPNV“ zu testen, nicht mit den betroffenen Kommunen vor dem Brief an die EU-Kommission besprochen?
89. Plant die Bundesregierung die Verstetigung der Mittel des Mobilitätsfonds zur Luftreinhaltung in Städten und Gemeinden?
90. Wann stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Ergebnisse der Expertengruppen, die Vorschläge im Nachgang des Diesel-Forums erarbeiten sollten, vor?
91. Welche kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen aus den Bereichen Verkehrslenkung, Digitalisierung und Vernetzung in den Städten wurden in den Expertengruppen besprochen, und bis wann sollen diese umgesetzt werden?
92. Welche technischen Lösungen zur Optimierung der Verkehrslenkung und -planung, auch über Transportmittel hinweg, bestehen bereits, und werden diese den betroffenen Kommunen zur Verfügung gestellt?
93. Waren auch Experten aus der in Deutschland in diesem Bereich innovativen Start-up-Szene Mitglieder der Expertengruppen, und wenn ja, welche?
94. Was plant die Bundesregierung in Sachen Verkehrsdaten, die zur Umsetzung von Maßnahmen in großem Umfang von den Nutzern gesammelt werden müssen?
95. Wie will die Bundesregierung die Datensouveränität der in diesem Zusammenhang genutzten Verkehrsdaten schützen, und welche Gesetzesinitiativen sind dazu geplant?
96. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, die von Verboten betroffenen Dieselfahrzeuge kurzfristig durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen?
97. Gibt es nach dem Kenntnisstand der Bundesregierung ausreichende Kapazitäten zur Produktion von Batterien für Elektrofahrzeuge, und wenn ja, wo befinden sich diese, und wie kurzfristig können diese einen Bedarf an Elektrofahrzeugen vergleichbar der Menge an betroffenen Dieselfahrzeugen decken?
98. Wie bewertet die Bundesregierung die Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit der Produktion von Batterien für Elektrofahrzeuge?
99. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Emissionsausstoß bei der Produktion einer Batterie sowie eines Motors für ein Elektroauto im Vergleich zu dem eines Dieselmotors?
100. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung im Hinblick auf die angemessene, nachhaltige Entsorgung von Batterien für Elektrofahrzeuge?
101. Wie schätzt die Bundesregierung die Umweltschäden der Entsorgung von Elektrobatterien im Vergleich zur Entsorgung von Dieselmotoren ein?
102. Wie beurteilt die Bundesregierung die kurzfristige Verbesserung der Luftreinhaltung in den Städten durch die Anschaffung von E-Bussen vor dem Hintergrund, dass diese kurz- oder mittelfristig aufgrund fehlender Verfügbarkeit auf dem Markt insgesamt bei NO_x-Emissionen kaum ins Gewicht fallen?
103. Warum fördert die Bundesregierung die Anschaffung von E-Bussen erst ab einer Stückzahl von fünf?

104. Wie will die Bundesregierung damit kleinen und mittelständischen Busunternehmen ermöglichen, ihre Busflotten auf E-Antriebe umzustellen bzw. den Betrieb mit E-Bussen zu testen?
105. Hält es die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass die Anschaffungskosten für einen E-Bus mit rund 900 000 Euro doppelt so hoch sind wie die eines Dieselbusses der neuesten EURO-6-Norm, nicht für sinnvoller, zur kurzfristigen Luftverbesserung in den Städten bei Bussen auf neue Dieseltechnologie zu setzen, auch vor dem Hintergrund, dass die neuesten Dieselbusse 90 Prozent weniger NO_x emittieren, und wenn nein, warum nicht?
106. Hält es die Bundesregierung kurzfristig nicht für sinnvoller, anstatt auf E-Mobilität zur kurzfristigen Luftverbesserung auf neue ökologisch nachhaltige Kraftstoffe und ökologisch verbesserte Verbrennungsmotoren zu setzen, und wenn nein, warum nicht?
107. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der NO_x-Ausstoß von Binnen- und Seeschiffen auf deutschen Binnengewässern und in Küstengebieten?
108. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Auswirkungen des NO_x-Ausstoßes der Binnen- und Seeschifffahrt auf Probenahmestellen?
109. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung in Duisburg und Düsseldorf der Anteil des NO_x in der Luft durch Emissionen der Binnenschifffahrt?
110. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung in der Hafenstadt Hamburg der Anteil des NO_x in der Luft durch Emissionen der Seeschifffahrt?
111. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, den NO_x-Ausstoß von Binnen- und Seeschiffen zu messen?
Wenn ja, welche technischen Möglichkeiten gibt es?
112. Sieht die Bundesregierung eine Unverhältnismäßigkeit in der Behandlung von Dieselmotorkraftfahrzeugen gegenüber Binnen- und Seeschiffen mit Dieselantrieb in Bezug auf ordnungspolitische Regelungen und Sanktionen wie Fahrverbote?
113. Wie bewertet die Bundesregierung die beschlossene EU-Verordnung (EU) 2016/1628 zum NO_x-Ausstoß von Binnenschiffen?
114. Wie will die Bundesregierung die EU-Verordnung (EU) 2016/1628 umsetzen?
115. Sieht die Bundesregierung eine robuste wissenschaftliche Grundlage für die beschlossenen Grenzwerte für NO_x, und wenn ja, welche?
116. Auf welcher Grundlage basiert die Annahme, dass entsprechend niedrige NO_x-Konzentrationen eine gesundheitsschädliche Wirkung haben können?
117. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Fraunhofer-Institutes für Verkehrs- und Infrastruktursysteme, die strengen Grenzwerte für Feinstaub seien letztlich die Ursache für die punktuell hohen Stickoxidwerte in vielen Städten, weil ein auf Feinstaubvermeidung optimierter Motor in der Brennkammer automatisch mehr Stickoxide produziere sowie dass die Grenzwerte für Stickoxide eingehalten werden könnten, wenn man den Grenzwert für Feinstaub wieder anheben würde (www.ivf.fraunhofer.de/content/dam/ivf/de/dokumente/pressemitteilung/2011/PI_Fraunhofer-Nox.pdf)?
118. Wie viele Anzeigen hat die Deutsche Umwelthilfe nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren bundesweit erstattet, und wie viele dieser Verfahren wurden eingestellt?

119. Wie viele dieser Verfahren waren Abmahnungen, und wie viele dieser Verfahren wurden eingestellt?
120. Wie bewertet die Bundesregierung die Praxis der Deutschen Umwelthilfe, Autohändler für Fehler teuer abzumahnern und sie Unterlassungserklärungen mit teuren Strafen unterzeichnen zu lassen (www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/deutsche-umwelthilfe-102.html)?
121. Gegen wie viele Kommunen in Deutschland hat die Deutsche Umwelthilfe nach Kenntnis der Bundesregierung Klagen geführt, und wie viel Geld hat die Deutsche Umwelthilfe damit eingenommen?
122. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Deutsche Umwelthilfe mit Steuergeldern Klagen gegen Kommunen führt (www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/deutsche-umwelthilfe-102.html)?
123. Wie hoch ist das Gesamtvolumen und der Anteil öffentlicher Gelder, die der Deutschen Umwelthilfe jährlich zur Verfügung stehen?
124. Gab es weitere Zusammenarbeiten zwischen der Bundesregierung oder Bundesämtern und der Deutschen Umwelthilfe, und wenn ja, welche?
125. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Deutsche Umwelthilfe Autokonzerne abmahnt und gleichzeitig Spenden des Konkurrenten Toyota annimmt (www.faz.net/aktuell/wirtschaft/diesel-affaere/deutsche-umwelthilfe-bekommt-geld-von-toyota-14256098.html)?
Sieht die Bundesregierung hier einen Interessenkonflikt?
126. Hat die Deutsche Umwelthilfe nach Kenntnis der Bundesregierung Spenden von weiteren Autobauern angenommen?
127. Wie viele Abmahnverfahren durch die Deutsche Umwelthilfe gab es gegen Daimler-Chrysler, als die DUH den Nachhaltigkeitsbericht gegen Bezahlung erstellte, und wie viele Abmahnverfahren gab es nach Beendigung der Zusammenarbeit?
128. Wie bewertet die Bundesregierung die Praxis der Deutschen Umwelthilfe, sehr kurze Abmahnfristen von oft nur drei Tagen anzusetzen?
129. Haben die Bundesregierung oder Bundesämter Aufträge an die Deutsche Umwelthilfe vergeben, und wenn ja, welche und durch welche Bundesministerien erfolgte die Auftragsvergabe?
130. Wie bewertet die Bundesregierung die in Presseberichten zu lesenden Aussagen des Bundesgeschäftsführers der Deutschen Umwelthilfe, dass die gesamte deutsche Autoindustrie „weitgehend außerhalb des Rechtssystems“ agiere und der Staat „Mittäter“ sei (www.wiwo.de/unternehmen/auto/geschaeftsmodell-der-deutschen-umwelthilfe-wahrheitsfindung-oder-kampagne/13650238-3.html)?
131. Wie bewertet die Bundesregierung die in Presseberichten zu lesenden Aussagen des Bundesgeschäftsführers der Deutschen Umwelthilfe, in denen er den Vorstandsvorsitzenden der Daimler AG „der tausendfachen Körperverletzung mit Todesfolge“ bezichtigte (www.wiwo.de/unternehmen/auto/geschaeftsmodell-der-deutschen-umwelthilfe-wahrheitsfindung-oder-kampagne/13650238-3.html)?
132. Bekam die Deutsche Umwelthilfe in den vergangenen Jahren Fördergelder von Bund oder Ländern, und wenn ja, welche und in welcher Höhe?
133. Nach welchen Kriterien kann man nach Kenntnis der Bundesregierung Mitglied der Deutschen Umwelthilfe werden, und inwiefern sind diese Kriterien mit den Kriterien der Gemeinnützigkeit vereinbar?

134. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Deutsche Umwelthilfe als gemeinnütziger Verein zu einem großen Teil ihre Spender nicht veröffentlicht (www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/deutsche-umwelthilfe-102.html)?
135. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Deutsche Umwelthilfe vor diesem Hintergrund immer gemeinnützig handelt?
136. Beabsichtigt die Bundesregierung angesichts der problematischen Praktiken der Deutschen Umwelthilfe, die erhebliche nachteilige Wirkungen auf Bürger, Kommunen und Wirtschaft in den von den Überschreitungen von Luftschadstoffgrenzwerten betroffenen Kommunen haben könnten, eine Änderung des Verbandsklagerechts (www.tagesspiegel.de/wirtschaft/millionen-mit-abmahnungen-die-guten-geschaefte-der-deutschen-umwelthilfe/13438146.html)?

Berlin, den 28. März 2018

Christian Lindner und Fraktion

