

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ingrid Remmers, Jörg Cezanne, Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 19/279 –**

Nationales Forum Diesel – Dieselgipfel

Vorbemerkung der Fragesteller

Auf dem ersten Dieselgipfel am 2. August 2017 wurde beschlossen, vier Expertengruppen einzurichten, die sich mit den Themen Emissionsreduzierung der aktuellen Fahrzeugflotte, einer besseren Verkehrslenkung, den Umstieg von öffentlichen Fahrzeugflotten auf umweltfreundlichere Modelle sowie der Optimierung von Antriebstechnologien und alternativen Kraftstoffen befassen (siehe Erklärung vom 2. August 2017: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/170802-erklaerung-nationales-diesel-forum.pdf?__blob=publicationFile).

Der angekündigte zweite Dieselgipfel soll nun statt im November dieses Jahres erst Anfang 2018 stattfinden (vgl. www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.dieselgipfel-regierung-vertrag-zweites-treffen-mit-autobossen.d263464a-4a1d-4b15-9aa8-767ced64d332.html). Am 14. November 2017 wurde zudem öffentlich, dass die EU-Kommission die Bundesrepublik Deutschland wegen anhaltender Überschreitungen der Luftreinhaltewerte verklagen will (vgl. www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.luftverschmutzung-in-den-staedten-eu-kommission-will-deutschland-verklagen.92aa2e2b-6e85-4985-939c-6744bb121d3f.html).

1. Welche Personen welcher Bundesministerien, nachgeordneter Behörden und externer Unternehmen, Verbände und Organisationen sind jeweils Mitglieder der vier Gruppen von Expertinnen und Experten?
2. In Abstimmung welcher Bundesministerien wurden die Mitglieder jeweils entsandt bzw. benannt, und wie und durch wen wurde in Streitfällen entschieden?
3. Welche Untergruppen wurden bei welchen Gruppen von Expertinnen und Experten einberufen, und warum jeweils?
4. Welche Personen welcher Bundesministerien, nachgeordneter Behörden und externer Unternehmen, Verbände und Organisationen sind jeweils Mitglieder der welcher Expertengruppe?

5. In Abstimmung welcher Bundesministerien wurden die Mitglieder jeweils entsandt bzw. benannt, und wie und durch wen wurde in Streitfällen entschieden?
6. Welche „thematisch angesprochene(n) unabhängige(n) Akteure“ (siehe Erklärung der Bundesministerien) wurden zu welcher Gruppe von Expertinnen und Experten und/oder Untergruppe eingeladen und sind dort aufgetreten?

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

Auf der Auftaktveranstaltung des Nationalen Forums Diesel am 2. August 2017 wurde u. a. vereinbart, die weitere Konkretisierungsarbeit in vier Expertengruppen unter Hinzuziehung jeweils thematisch angesprochener unabhängiger Akteure vertieft zu begleiten. Folgende Expertengruppen wurden eingerichtet:

- I. Emissionsreduzierung in den im Verkehr befindlichen Fahrzeugflotten
- II. Verkehrslenkung, Digitalisierung und Vernetzung
- III. Umstieg öffentlicher Fahrzeugflotten auf emissionsarme Mobilität
- IV. Optimierung von Antriebstechnologien und alternative Kraftstoffe.

Für die jeweiligen Expertengruppen wurden durch die Ministerien, nachgeordneten Behörden, Unternehmen und Verbände keine festen Mitglieder benannt. Alle Institutionen wurden durch Teilnehmer vertreten, deren Auswahl freigestellt war und nicht für den gesamten Verlauf der Arbeit in den Expertengruppen festgelegt werden musste.

Welche Personen durch die beteiligten Institutionen entsendet wurden, wurde unter den Ministerien nicht abgestimmt.

Folgende Institutionen und Akteure waren vertreten:

Expertengruppe I: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Vorsitz), Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Co-Vorsitz), Bundeskanzleramt, Bundesministerium der Finanzen, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), Auto Club Europa (ACE), Bayerische Staatskanzlei, Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Fa. Continental, DEKRA, Deutscher Städte- und Gemeindebund, Deutscher Städtetag, Deutsche Umwelthilfe (DUH), Freie Hansestadt Hamburg, Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), Landesvertretung Hessen, Landesvertretung Baden-Württemberg, Technische Universität München (Lehrstuhl für Verbrennungskraftmaschinen), Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Ministerium für Wirtschaft Niedersachsen, Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Rheinland-Pfalz, Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen, Naturschutzbund Deutschland (NABU), Fa. Robert Bosch GmbH, Fa. Schaeffler, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin, Staatskanzlei Rheinland-Pfalz, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie, TÜV Nord, Umweltbundesamt, Verband der Automobilindustrie (VDA), Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK), Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV), Zentralverband des Deutschen Handwerks (ZDH), Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK).

Expertengruppe II: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Vorsitz), Deutscher Städtetag (Co-Vorsitz), Bundeskanzleramt, Bundesministerium der Finanzen, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Bundesministerium für Bildung und Forschung, Umweltbundesamt, Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, Bayerisches Staatsministerium des Innern, für Bau und Verkehr, Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation Hamburg, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung, Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz, Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft, Landeshauptstadt Düsseldorf, Landeshauptstadt München, Landeshauptstadt Stuttgart, Stadt Essen, Hochsauerlandkreis, Deutscher Landkreistag – Region Hannover, Deutscher Städte- und Gemeindebund, Deutsches Institut für Urbanistik, Verband der Automobilindustrie, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Deutsches Verkehrsforum.

Expertengruppe III: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Vorsitz), Freie und Hansestadt Hamburg (Co-Vorsitz), Bundeskanzleramt, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, Bundesministerium der Finanzen, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bundesministerium für Bildung und Forschung, Baden-Württemberg, Freistaat Bayern, Berlin, Brandenburg, Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Saarland, Deutscher Städtetag, Deutscher Städte- und Gemeindebund, Deutscher Landkreistag, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (BDO), Deutscher Taxi- und Mietwagenverband (BZP), Bundesverband Paket & Expresslogistik (BIEK), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung e. V. (BGL), Deutsche Post DHL, Verkehrsclub Deutschland (VCD), Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV), Bundesverband Carsharing (BCS); Zentralverband des deutschen Handwerks (ZDH); Gäste v. a. bei den Sitzungen der Unterarbeitsgruppen: Verband der Automobilindustrie (VDA), Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK).

Expertengruppe IV: Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (Vorsitz), IG Metall (Co-Vorsitz), Bundeskanzleramt, Bundesministerium der Finanzen, Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Bundesministerium für Bildung und Forschung, Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz, Betriebsrat BMW AG (Benennung durch IG Metall), Betriebsrat VW AG (Benennung durch IG Metall), Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Verbraucherzentrale Bundesverband (VZBV), Verband der Automobilindustrie (VDA), Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena), Karlsruher Institut für Technologie (Institut für Kolbenmaschinen, Institut für Katalyseforschung und -technologie), Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen (Lehrstuhl für Verbrennungskraftmaschinen, Lehrstuhl für Produktionssystematik, Institut für Stromrichtertechnik und elektrische Antriebe), Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (Institut für Fahrzeugkonzepte, Institut für Verbrennungstechnik), Technische Universität Darmstadt (Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Fahrzeugantriebe), Max-Planck-Institut für Kohlenforschung, Hochschule Landshut (Institut für angewandte Nutzfahrzeugforschung und Abgasanalytik), Ostbayerische Technische Hochschule Regensburg (Forschungsstelle für Energienetze und Energiespeicher), Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau Baden-

Württemberg, Der Senator für Wirtschaft, Arbeit und Häfen Bremen, Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes, Sächsisches Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Ministerium für Wirtschaft, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland Pfalz, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft und Medien, Energie und Technologie, Ministerium für Wirtschaft, Wissenschaft und Digitalisierung des Landes Sachsen-Anhalt, Hessische Landesvertretung Berlin.

In den Expertengruppen I und III wurde die Einrichtung von Unterarbeitsgruppen (UAG) beschlossen.

Expertengruppe I: UAG Technik und UAG Vorschriften,

Expertengruppe III: UAG Taxis/Carsharing, UAG Handwerk/kommunale Flotten, UAG ÖPNV-Busse, UAG Transport und Logistik/kommunale Flotten.

7. Wann haben bzw. werden voraussichtlich die Untergruppen und die vier Gruppen von Expertinnen und Experten jeweils ihre Arbeit beenden?
8. In welcher Form werden die Ergebnisse der Untergruppen und Gruppen von Expertinnen und Experten jeweils wann veröffentlicht (bitte begründen)?
9. In welcher Form werden die Protokolle der Untergruppen und Gruppen von Expertinnen und Experten jeweils wann veröffentlicht (bitte begründen)?
10. In welcher Form werden die in den Untergruppen und Gruppen von Expertinnen und Experten gehaltenen Vorträge Mitgliedern dieser oder Dritten jeweils wann zugänglich gemacht oder veröffentlicht (bitte begründen)?

Die Fragen 7 bis 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Expertengruppe I und ihre UAG haben die Sitzungsarbeit noch nicht beendet. Am 3. Januar 2018 sollen die UAG tagen, für den 19. Januar 2018 ist die nächste Sitzung der Expertengruppe I geplant.

Die abschließende Sitzung der Expertengruppe II fand am 21. Dezember 2017 statt.

Die abschließende Sitzung der Expertengruppe III fand am 26. Oktober 2017 statt.

Die abschließende Sitzung der Expertengruppe IV fand am 16. November 2017 statt.

Alle Expertengruppen werden ihre Arbeitsergebnisse in Form von Abschlussberichten vorlegen. Ob und in welcher Form eine Veröffentlichung erfolgt, ist derzeit noch nicht entschieden. Es ist vorgesehen, die Ergebnisse in geeigneter Weise zugänglich zu machen. Die Protokolle der Expertengruppen und der UAG wurden an alle Teilnehmer verteilt. Soweit in den Expertengruppen und UAG Vorträge gehalten wurden, entscheidet jeder Vortragende selbst über die Veröffentlichung.

11. Warum wurde der zweite Dieseltreffen mit den Herstellern auf das Jahr 2018 verschoben?
12. Wann genau soll der zweite Dieseltreffen mit der Industrie stattfinden (bitte begründen), und von welchen Faktoren außer der Regierungsbildung hängt die Terminsetzung ab?
13. Werden zu diesem Zeitpunkt die Ergebnisse aller Gruppen von Expertinnen und Experten vorliegen, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Zeitpunkt einer möglichen Folgeveranstaltung unter Beteiligung von Bund, Ländern und Automobilindustrie ist an die Fertigstellung der Abschlussberichte der vier Expertengruppen geknüpft.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 7 bis 10 verwiesen.

14. Wann und in welcher Form hat die Bundesregierung auf die am 15. Februar 2017 von der EU-Kommission gesetzte zweimonatige Frist, der Stellungnahme der EU-Kommission bezüglich des von dieser angestrebten Vertragsverletzungsverfahrens wegen Verstoßes gegen die Luftqualitätsgrenzwerte nachzukommen, reagiert (bitte begründen) (siehe Antwort der Bundesregierung zu Frage 19 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669)?

Die Bundesregierung hat mit Mitteilung vom 5. Mai 2017 gegenüber der Europäischen Kommission im Vertragsverletzungsverfahren wegen Überschreitung der Luftqualitätsgrenzwerte für Stickstoffdioxid Stellung genommen.

15. Wie ist der aktuelle Stand der Erarbeitung der neuen Förderrichtlinie „Nachhaltige Mobilität in den Städten“, und wann ist mit dessen Beschluss zu rechnen?
16. Aus welchen Gründen liegt bisher keine Förderrichtlinie vor, und wann wurde mit deren Erarbeitung begonnen (bitte unter Angabe der beteiligten Ressorts, Institutionen und Verbände ausführen)?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ umfasst mehrere Richtlinien, die teils schon vorhanden sind und finanziell aufgestockt werden und teils noch erstellt werden müssen. Die Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ wird derzeit erstellt und soll Anfang Januar 2018 veröffentlicht werden.

Im Übrigen wird auf die gemeinsame PM von BMVI, BMWI und BMUB vom 15. Dezember 2017 verwiesen.

17. Wird die Bundesregierung der diesbezüglichen Forderung des Bundesrates (Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. November 2017, Tagesordnungspunkt 4.1, Buchstabe a Nationales Forum Diesel, Nr. 5), vom Instrument des vorzeitigen Maßnahmenbeginns Gebrauch zu machen, Folge leisten (bitte begründen)?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die Kommunen so früh wie möglich mit den erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität beginnen können sollen. Für zahlreiche Maßnahmen, die von den im Sofortprogramm enthaltenen Förderrichtlinien abgedeckt sind, können Förderberechtigte vorzeitig beginnen.

18. Welche konkreten Verabredungen wurden seitens der Bundesregierung mit den betroffenen Kommunen auf dem „Dieselgipfel“ am 28. November 2017 (www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/dieselgipfel-mehr-geld-fuer-saubere-luft-doch-die-zeit-wird-knapp-a-1180712.html) getroffen, und inwiefern gehen diese über die Festlegungen des vorangegangenen Dieselgipfels mit den Kommunen hinaus?

Kern der Ergebnisse des zweiten Gesprächs im Bundeskanzleramt mit Kommunen und Ländern am 28. November 2017 ist das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“. Das Programm enthält konkrete Maßnahmen, die zur Senkung des verkehrsbedingten Luftschadstoffniveaus in den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städten beitragen sollen. Details zum „Sofortprogramm Saubere Luft 2017-2020“ sind auf der Internetseite www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Saubere-Luft/_node.html einsehbar.

19. Aus welchen bereits existierenden Förderprogrammen können die betroffenen Kommunen derzeit Mittel zur Förderung nachhaltiger Mobilität beantragen (bitte unter Angabe des entsprechenden Haushaltstitels aufführen), und auf welche Höhe beläuft sich das bisher vom Bund bewilligte Fördervolumen sowie das Volumen der eingegangenen Anträge (sowohl insgesamt als auch getrennt nach den jeweiligen Haushaltstiteln aufführen)?

Welche konkreten Maßnahmen können mit den existierenden Förderinstrumenten realisiert werden?

Kommunen können bereits aus der Forschungsinitiative Modernitätsfonds (mFUND) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) Fördermittel für datenbasierte Innovationen im Verkehr, z. B. für nachhaltige Mobilitätskonzepte beantragen. Der mFUND fördert Forschungs- und Entwicklungsvorhaben, die mit den Daten des BMVI bzw. neuen Datenquellen digitale Nutzungs- und Vernetzungsmöglichkeiten wie neue Navigationsdienste, intelligente Reiseplaner oder hochpräzise Wetter-Apps entwickeln. Alle bislang geförderten Projekte sind auf der BMVI-Homepage abrufbar. Finanziert werden diese aus dem Kapitel 1204 Titel 686 11. Zurzeit werden durch den mFUND neun Kommunen im Rahmen verschiedener Projekte gefördert. Das dafür bewilligte Fördervolumen beträgt rund 1,8 Mio. Euro.

Im Rahmen eines Sonderprogramms des BMVI konnten Kommunen mit NO₂-Grenzwertüberschreitungen Zuwendungen für die Erstellung von individuellen Masterplänen erhalten (Förderrichtlinie „Automatisiertes und vernetztes Fahren“, Einzelplan 12, Kapitel 1204, Titel 686 02). Es wurden Förderbescheide mit einem Gesamtvolumen in Höhe von rund 12 Mio. Euro an 60 Kommunen erteilt.

Die Masterpläne sollen bis Mitte 2018 erstellt werden und Grundlage der Förderung passgenauer Maßnahmen zur Gestaltung emissionsarmer, nachhaltiger Mobilität darstellen.

Bezüglich der Elektromobilität bestehen beim BMVI derzeit Fördermöglichkeiten auf Basis folgender Förderrichtlinien:

- Förderrichtlinie „Elektromobilität vor Ort“ vom 9. Juni 2015, aktualisiert am 5. Dezember 2017, Kapitel 6092 Titel 683 04 (EKF). Bisher bewilligtes Fördervolumen seit Veröffentlichung der Förderrichtlinie: 67 Mio. Euro. Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur in Deutschland von 13. Februar 2017, Kapitel 6092 Titel 893 02. Bisher bewilligtes Fördervolumen seit Veröffentlichung der Förderrichtlinie: 35 Mio. Euro.
- Nationales Innovationsprogramm für Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) mit den Förderrichtlinien für Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation vom 29. September 2016 sowie für Maßnahmen der Marktaktivierung vom 17. Februar 2017; Kapitel 1210 Titel 892 71 + 892 03. Bisher bewilligtes Fördervolumen seit Veröffentlichung der Förderrichtlinie: 91 Mio. Euro.

Als erste Umsetzungsmaßnahme des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017 bis 2020“ hat das BMVI am 15. Dezember 2017 einen Förderaufruf zur „Beschaffung von Elektrofahrzeugen und der zum Betrieb benötigten Ladeinfrastruktur“ veröffentlicht, der sich speziell an die von NO_x-Grenzwertüberschreitung betroffenen Kommunen richtet. Anträge können bis 31. Januar 2018 eingereicht werden. Zu Anzahl und Volumen der Anträge kann aufgrund der noch laufenden Antragsfrist derzeit keine Auskunft gegeben werden. Die Förderung findet auf Grundlage der am 15. Dezember 2017 im Bundesanzeiger veröffentlichten, aktualisierten „Förderrichtlinie Elektromobilität“ statt (Kapitel 6092 Titel 683 04 (EKF)).

Kommunen sind nach der Förderrichtlinie des BMVI über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff vom 17. August 2017 (Kapitel 1210 Titel 891 62) zuwendungsberechtigt. Der erste Förderaufruf erfolgte am 13. Dezember 2017. Gefördert werden nach dieser Förderrichtlinie die Ausrüstung von Schiffsneubauten mit Antrieben zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff im reinen Gas- bzw. im Dual-Fuel-Betrieb für den Hauptantrieb und die Umrüstung und der Austausch herkömmlicher Dieselmotoren an Bord bestehender Schiffe für eine Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff im reinen Gas- bzw. Dual-Fuel-Betrieb für den Hauptantrieb. Wenn die Aus- bzw. Umrüstung des Hauptantriebs gefördert wird, ist auch die Aus- bzw. Umrüstung von Hilfsmaschinen für den LNG-Betrieb förderfähig.

Kommunale Unternehmen in Privatrechtsform können auch im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nicht bundeseigener Unternehmen“ Zuwendungen für den Neu- und Ausbau von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs (KV) beantragen. Von den zuwendungsfähigen Investitionsausgaben (einschließlich einer Planungskostenpauschale in Höhe von 10 Prozent) werden bei Neu- und Ausbau von KV-Umschlaganlagen bis zu 80 Prozent als nicht rückzahlbarer Zuschuss gezahlt. Im Einzelplan 12 sind bei Kapitel 1210, Titel 892 41 für die Förderung des Neu- und Ausbaus privater KV-Umschlaganlagen Haushaltsmittel in Höhe von 92,7 Mio. Euro p. a. veranschlagt.

Die neue gemeinsame Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) und des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) zur Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität (Kapitel 6092 Titel 683 04) hat das Ziel, die energie- und klimapolitischen Potenziale der Elektromobilität zu erschließen und gleichzeitig die Wettbewerbsposition deutscher Industriebranchen zu stärken. Im Kontext des Sofortprogramms „Saubere Luft 2017–2020“ wird auf Basis dieser Förderrichtlinie die Beschaffung gewerblich genutzter Elektrofahrzeuge (Handwerker, Lieferdienste, Taxen etc.) gefördert, die nicht Teil eines kommunalen Elektromobilitätskonzepts sind. Die zweite Säule ist die Förderung von Projekten, die Ladekomfort, Verfügbarkeit und Auslastung von Ladeinfrastruktur verbessern und mobile Elektroauto-Batterien intelligent an das Stromnetz anbindet, z. B. durch Lastmanagement. Dadurch kann Ladeinfrastruktur im urbanen und ländlichen Raum kurzfristig entstehen, z. B. auf Betriebshöfen, in Parkhäusern, Low-Cost-Ladeinfrastruktur und Mobile-Metering-Ladepunkten.

Kommunale Unternehmen können auch im Rahmen der Richtlinie zur Förderung des Absatzes elektrisch betriebener Fahrzeuge einen Antrag auf Erhalt eines Umweltbonus stellen. Die Maßnahme besteht bis längstens Ende Juni 2019 und wird mit 600 Mio. Euro Bundesmittel aus dem Kapitel 6092 Titel 893 01(EKF) bezuschusst.

Beim BMUB stehen im Rahmen der Nationalen Klimaschutzinitiative (NKI) die Kommunalrichtlinie (Kapitel 6092 und 1602 Titel 686 05), der Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr (Kapitel 6092 Titel 686 05) und Kommunale Klimaschutz-Modellprojekte (Kapitel 6092 Titel 683 04 (EKF)) zur Verfügung. Die Kommunalrichtlinie unterstützt dabei nachhaltige Mobilität (verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsstationen, Wegweisungssysteme für die Alltagsmobilität, Fahrradstraßen, Fahrradschnellwege, Lückenschluss von Radwegen, LED-Beleuchtung für geförderte Radwege, Radabstellanlagen, lokale Radverkehrsdienstleistungen) sowie die Sanierung von Lichtsignalanlagen mittels LED-Technik.

Der Bundeswettbewerb Klimaschutz durch Radverkehr unterstützt innovative Konzepte zur Förderung des Radverkehrs, z. B. Radwege, Radschnellwege, Stellplätze mit Ladestationen für Pedelecs, Micro-Depots, Logistikkonzepte, Abstell- und Parkanlagen und lokale Radverkehrsdienstleistungen.

Die Kommunalen Klimaschutz-Modellprojekte unterstützen z. B. die Verbesserung von Logistikkonzepten.

In der kurzen Zeit seit Veröffentlichung des Sofortprogramms wurden bisher keine Anträge aus betroffenen Kommunen gestellt oder Bewilligungen für Fördermittel erteilt.

Den Kommunen stehen des Weiteren im Einzelplan 12 Mittel für den Radverkehr zur Verfügung:

- Bau und Erhaltung von Radwegen entlang von Bundesstraßen in Höhe von 98 Mio. Euro p. a., gilt auch für Bundesstraßen in Ortschaften (Kapitel 1201, Titel 746 22)
- Finanzhilfen für Radschnellwege der Länder und der Kommunen gemäß § 5b FStrG in Höhe von 25 Mio. Euro p. a. (Kapitel 1210, Titel 882 02)
- Fördergelder für nicht investive Maßnahmen des Radverkehrs mit Modellcharakter (Konzepte für sichere und effiziente Radwegführungen, für Verknüpfung

fungen von Radverkehr und ÖPNV, für Lastenfahrrad-Lieferverkehre etc.) entsprechend der Richtlinie zur Förderung nicht investiver Maßnahmen zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans in Höhe von zurzeit 4,2 Mio. Euro und ab 2018 voraussichtlich 5 Mio. Euro p. a. (Kapitel 1210, Titel 632 01 und 686 01)

- Entflechtungsmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Kommunen (GVFG); Bewirtschaftung im Ermessen der Länder, auch für investive Maßnahmen im Radverkehr (Bau und Erhaltung von Radwegeinfrastruktur), zurzeit in Höhe von 1,3 Mrd. Euro p. a. (Kapitel 1206, Titel 882 03).

Mit der Fördermaßnahme „Umsetzung der Leitinitiative Zukunftsstadt: Forschung für klimaresiliente, sozial-ökologisch gerechte und lebenswerte Städte“ unterstützt das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) bedarfsgerechte, praxisorientierte, inter- und transdisziplinäre Forschung und Entwicklung für nachhaltigere Städte. Hierfür sind Fördermittel in Höhe von insgesamt ca. 50 Mio. Euro vorgesehen. Fünf der geförderten Verbundprojekte fokussieren auf nachhaltige urbane Mobilität:

- Mobilitätsräume abseits der autogerechten Stadt. Eine multimodale und sozial-ökologisch gerechte Anpassungsstrategie am Beispiel Bielefeld (Mobilista): 1 149 951,62 Euro, Kapitel 3004 Titel 685 43
- Persistenz und Dynamik im Quartier – Strategien zur Zukunft urbaner Mobilität (QuartierMobil, beteiligte Städte: Frankfurt/M und Darmstadt): 1 233 796,23 Euro, Kapitel 3004 Titel 685 43
- Mobilitätsberichterstattung. Ein Instrument zur nachhaltigen und umweltgerechten Gestaltung urbaner Mobilität (MobilBericht, Bezirksamt Pankow von Berlin): 947 095,69 Euro, Kapitel 3004 Titel 685 43
- Flächeneffiziente Siedlungs- und Mobilitätskonzepte in wachsenden urbanen und neuen suburbanen Quartieren (MoveUrban, Berlin-Spandau): 1 078 989,15 Euro, Kapitel 3004 Titel 685 43
- Untersuchungs-, Simulations- und Evaluations-Tool für Urbane Logistik (USEful, Hannover): 1 770 250,40 Euro, Kapitel 3004 Titel 685 41.

In Modul II „Energieeffiziente Stadt“ der ressortübergreifende Förderinitiative „Solares Bauen/Energieeffiziente Stadt“ fördern das BMWi und das BMBF gemeinsam umfassende und systemisch angelegte Leuchtturmprojekte im Quartier. Sie sollen zeigen, dass ein energetisches Gesamtkonzept alle relevanten Akteure von der Grundlagenforschung bis in die Umsetzung einbezieht. Ziel der energetischen Gesamtkonzepte soll die Kopplung von Sektoren und die Systemdienlichkeit von dezentralen Strom-, Wärme und Mobilitätskonzepten zur Integration großer Mengen regenerativer Energien sein. In diesem Zusammenhang weisen alle geförderten Projekte Schnittstellen zur (E-)Mobilität auf. Neben technischen Aspekten (z. B. eine „Tankstelle der Zukunft“ mit den Medien Wasserstoff, Methan und Strom; Konzeption des Stromnetzes mit einem für E-Mobilität ausgelegten Lastmanagement; Induktionsladeinfrastruktur für E-Mobilität) können dies auch Untersuchungen zur Akzeptanz oder stadtplanerische Aspekte bezüglich E-Mobilität sein. Weitere Projektskizzen können im Rahmen dieser Förderinitiative nicht mehr eingereicht werden. Systemische Ansätze zur energetischen Optimierung auf Quartiersebene werden aber weiterhin im Rahmen der Forschungsinitiative ENERGIEWENDEBAUEN des BMWi gefördert.

BMWi-Anteil (Kapitel 6092 Titel 683 02): rund 46 Mio. Euro für fünf gestartete Projekte, ca. 6 Mio. Euro für geplantes weiteres Projekt.

BMBF-Anteil (Kapitel 3004 Titel 685 41): ca. 56 Mio. Euro (inkl. Projektpauschale) für die gesamte Fördermaßnahme.

Eine Angabe zur Fördersumme für die Mobilitätsaspekte in den Projekten ist nicht möglich, da diese ein integraler Bestandteil sind. Im Modul II sind sechs Leuchtturmprojekte mit Demonstrationsquartieren (in sieben Kommunen) für eine fünfjährige Förderung vorgesehen. Fünf der ausgewählten Projekte wurden bereits bewilligt (Laufzeitbeginne 1. Oktober 2017, 1. November 2017, 1. Januar 2018), das sechste Projekt soll voraussichtlich zum 1. Mai 2018 starten.

20. Mit welchem finanziellen Volumen soll der Ausbau des Radverkehrs als schadstofffreie Verkehrsart in den Städten gefördert werden, und wie wird ein entsprechendes Umsetzungsprogramm zur Steigerung des Radverkehrsanteils aussehen, um schnelle Erfolge zu erreichen und Fahrverbote zu vermeiden?
21. Welche konkreten Radverkehrsmaßnahmen sollen gefördert werden, und bis wann sollen die Kommunen diese umsetzen?

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

Die Bundesregierung wird die Mittel für die Radverkehrsförderung auf 200 Mio. Euro p. a. erhöhen. Die Radverkehrsförderung in Zusammenhang mit dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020“ wird auf schon bestehenden sowie auf neu zu erarbeitenden Förderprogrammen aufbauen. Konkret umfasst die Förderung des Radverkehrs: Bau und Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen und an Bundeswasserstraßen, Finanzhilfen für Radschnellwege der Länder und Kommunen sowie Förderung investiver und nicht investiver Forschungsprojekte und Maßnahmen, die zeitnah umgesetzt werden sollen. Letztere betreffen insbesondere die Radverkehrsinfrastruktur einschließlich Abstellanlagen, die radverkehrsgerechte Gestaltung des Straßenraums sowie quartiersbezogene Mobilitätskonzepte. Die Finanzhilfen für Radschnellwege der Länder und Kommunen sind vorerst bis zum Jahr 2030 vorgesehen.

22. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über das Potenzial des Radverkehrs zur Reduktion innerörtlicher Schadstoffemissionen vor, und welche Modellrechnungen hat sie diesbezüglich durchgeführt bzw. durchführen lassen (bitte unter Angabe des ausführenden Bundesministeriums/der ausführenden Behörde bzw. eventueller Auftragnehmer ausführen)?

Der Bundesregierung liegen derzeit keine umfassenden, auf Daten der aktuellen verkehrsbedingten Schadstoffbelastung aufbauenden Erkenntnisse zum Reduktionspotenzial vor.

23. Wie ist der Stand bei den laufenden Untersuchungen der Nachrüstvarianten der Hardware bei verschiedenen Fahrzeugtypen (Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. November 2017, Tagesordnungspunkt 4.1, Buchstabe a Nationales Forum Diesel, Nr. 5), und wie gestaltet die Bundesregierung diese Untersuchung (Herstellerabfragen etc.) konkret?
- a) Wie viele Fahrzeugtypen wurden untersucht?
 - b) Bei wie vielen davon lassen sich Nachrüstungen realisieren?
 - c) Welche Senkung der Emissionen im realen Betrieb lassen sich damit jeweils erzielen, und wie viel Prozent sind es durchschnittlich?

Die Fragen 23 bis 23c werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Möglichkeit der Nachrüstung von Diesel-Fahrzeugen (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) mit Bauteilen und Systemen zur Verbesserung der NO_x-Emissionen im Straßenverkehr hat die Bundesregierung wissenschaftliche Untersuchungen beauftragt.

Die Untersuchungen laufen noch, Ergebnisse liegen daher noch nicht vor.

24. Wann wird die Bundesregierung ihren Bericht „zur Reduzierung des NO_x-Ausstoßes von manipulierten Diesel-Pkw nach der Nachrüstung durch den Hersteller“ (Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. November 2017, Tagesordnungspunkt 4.2, Nr. 1) dem Deutschen Bundestag in welcher Form zur Kenntnis geben bzw. diesen über die Ergebnisse in gleicher Weise wie die Verkehrsministerkonferenz informieren (bitte begründen)?

Der Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zum Tagesordnungspunkt 4.2 der Verkehrsministerkonferenz (VMK) wurde auf den Internet-Seiten der VMK (www.verkehrsministerkonferenz.de) veröffentlicht.

25. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Verkehrsministerkonferenz (Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 9./10. November 2017, Tagesordnungspunkt 4.1, Buchstabe b Mobilität und Klimaschutz, Nr. 2), dass „es zu einer erheblichen Ausweitung des öffentlichen Verkehrs kommen muss“, um Mobilität im Einklang mit dem Klimaschutz gewährleisten zu können?

Wenn ja, wie?

Mit welchen finanziellen Zuwendungen und rechtlichen Änderungen will die Bundesregierung dazu beitragen, dass der öffentliche Verkehr erheblich ausgeweitet werden kann?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung fördert Maßnahmen, welche Mobilität von Personen und Gütern ermöglichen und zugleich dem Klimaschutz dienen. Im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs unterstützt der Bund die Länder mit jährlich rund 9 Mrd. Euro.

Darüber hinaus treibt der Bund den Ausbau der Schieneninfrastruktur weiter voran. Rund 42 Prozent der im Bundesverkehrswegeplan 2030 insgesamt vorgesehenen Investitionen von rund 270 Mrd. Euro entfallen auf die Schiene.

Zur Erreichung der vereinbarten Klimaschutzziele erstellt die Bundesregierung gegenwärtig, wie im Klimaschutzplan 2050 vorgesehen, unter anderem Konzepte

zur Gestaltung eines klimagerechten Straßenverkehrs, zur Veränderung des Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs und zur Stärkung des Schienenverkehrs.

26. Prüft die Bundesregierung derzeit die Einführung einer „blauen Plakette“ (bitte begründen), und prüft die Bundesregierung derzeit die Abschaffung von steuerlichen Privilegien (z. B. den verminderten Steuersatz auf Diesel) für die Nutzung von Dieselfahrzeugen (bitte begründen)?

Die geschäftsführende Bundesregierung beabsichtigt keine Fortschreibung der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung keine Änderungen von Steuersätzen auf Kraftstoffe.

27. Wie bewertet die Bundesregierung die diesbezüglichen Vorschläge seitens Vertretern der Volkswagen AG (www.faz.net/aktuell/wirtschaft/diesel-affaere/vw-chef-matthias-mueller-rueckt-von-diesel-subventionen-ab-15333904.html), insbesondere bezüglich einer sich am realen Schadstoffausstoß orientierenden Plakette?

Welche Gespräche hat die Bundesregierung hinsichtlich einer am realen Schadstoffausstoß orientierten Plakette mit welchen Akteuren geführt, und welche sind geplant?

Die Bundesregierung hat die Äußerungen von Vertretern der Volkswagen AG in Zusammenhang mit einer am realen Schadstoffausstoß orientierenden Plakette zur Kenntnis genommen, jedoch keine Gespräche dazu geführt oder geplant.

28. Wie ist der aktuelle Stand des am 8. Dezember 2016 eröffneten Vertragsverletzungsverfahrens der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen der Nichteinhaltung von EU-Vorschriften zu Fahrzeugemissionen (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-4214_de.htm)?

a) Wann hatte die Bundesregierung wie auf die von der EU erhobenen Beanstandungen reagiert?

b) Hat die EU-Kommission bereits eine mit Gründen versehene Stellungnahme übermittelt?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, ist diese seitens der EU-Kommission bereits angekündigt?

c) Hält die EU-Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung den Vorwurf der nicht erhobenen Sanktionen gegen VW weiterhin aufrecht (bitte begründen)?

d) Wie bewertet die EU-Kommission nach Kenntnis der Bundesregierung den Einsatz von Abschalteinrichtungen, sogenannte Thermofenster, die von der Untersuchungskommission Volkswagen vorgefunden wurden, im Hinblick auf die Erfüllung von Bußgeldtatbeständen?

Müssten diese im ersten veröffentlichten Bericht der Untersuchungskommission vom 22. April 2016 unter den Verdacht der Unzulässigkeit (wie z. B. bei Opel Insignia und Zafira) gestellten bzw. Zweifel an der Rechtmäßigkeit der Abschalteinrichtungen geäußerten (Mercedes V 250 Bluetech, Porsche Macan 3.0 I V6 Euro 6, Audi A6 V6 3.0 I Euro 5) Überschreitungen von Grenzwerten im realen Betrieb durch andere Hersteller seitens der Bundesregierung nicht als unzulässige Abschalteinrichtungen gewertet werden?

- e) Hält die EU-Kommission den Vorwurf einer unzureichenden Offenlegung von Untersuchungsergebnissen nach Kenntnis der Bundesregierung weiterhin aufrecht (bitte begründen)?

Die Fragen 28 bis 28e werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat mit Mitteilung vom 22. Februar 2017 auf das Aufforderungsschreiben der Europäischen Kommission vom 9. Dezember 2016 geantwortet. Am 14. Juli 2017 hat die Europäische Kommission ein ergänzendes Aufforderungsschreiben an die Bundesregierung gerichtet, das mit Mitteilung der Bundesregierung vom 13. September 2017 beantwortet wurde. Eine mit Gründen versehene Stellungnahme hat die Europäische Kommission nicht übermittelt und auch nicht angekündigt.

Die Europäische Kommission hat in Bezug auf Abschalteinrichtungen die Forderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Offenlegung der Emissionsstrategien im Rahmen der Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen aufgegriffen und eine Verpflichtung zur Vorlage dieser Dokumentation eingeführt. Zu Abschalteinrichtungen fordert die Bundesregierung die Einführung von rechtlich verbindlichen Vorgaben in der Typgenehmigung. Bisher hat die Europäische Kommission nur Empfehlungen veröffentlicht, die auch Aspekte zu temperaturabhängigen Abschalteinrichtungen enthalten, jedoch nicht rechtlich verbindlich sind.

Der Bundesregierung sind im Übrigen keine Einzelheiten über Bewertungen und Vorwürfe der Europäischen Kommission bekannt.

Die in der Fragestellung genannten Fahrzeuge werden im Rahmen von freiwilligen Serviceaktionen umweltfreundlich umgerüstet.

