

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Oliver Krischer, Cem Özdemir, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/4995 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Dieseltreffen 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 Bundesimmissionschutzgesetz ändern. Bislang 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.

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 $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ 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)?

Die Fragen 1, 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wie sich die Verringerung der Stickstoffdioxidbelastung in den 14 Städten mit Grenzwertüberschreitungen in den nächsten zwei bis drei Jahren darstellt, ist davon abhängig, welche vor Ort kurzfristig wirksamen Maßnahmen auf den Weg gebracht werden. Abschätzungen zur verbleibenden Zahl der Städte mit Überschreitungen des Grenzwertes sind vor diesem Hintergrund allgemein zu sehen und bewegen sich innerhalb einer gewissen Spannweite.

In Modellrechnungen ist die Entwicklung der NO_x -Emissionen des Verkehrs sowie die daraus resultierende Gesamt- NO_2 -Belastung ermittelt worden. In den Berechnungen ist die erwartete zukünftige Erneuerung der Flotte durch emissionsärmere Fahrzeuge abgebildet. Unter der Voraussetzung, dass zusätzlich die Software-Updates die zugesagte NO_x -Minderung erzielen, wird zusammen mit den Maßnahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017 – 2020“ und den nun im „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ enthaltenen weiteren Fördermaßnahmen von der Bundesregierung eine Grenzwerteinhaltung für das Jahr 2020 bei Städten, die im Jahr 2017 keine NO_2 -Belastung über 50 Mikrogramm pro Kubikmeter aufwiesen, als möglich angesehen.

4. In welchen Städten sehen „bestandskräftige Luftreinhaltepläne wegen fehlendem rechtlichen Ermessensspielraums 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 Ermessensspielraums Verkehrsbeschränkungen“ (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/konzeptklarheit-fuer-dieselfahrer.html) vor?

Derzeit liegen nach Kenntnis der Bundesregierung mit Ausnahme von Hamburg noch keine bestandskräftigen Luftreinhaltepläne, die wegen fehlendem rechtlichen Ermessensspielraums Verkehrsbeschränkungen vorsehen, vor. In welchen Städten demnächst ein entsprechender Plan vorliegt, liegt in der Zuständigkeit der Behörden der Länder.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangsgemeinsam beantwortet.

Das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ ist neben bereits laufenden Maßnahmen des Bundes, wie dem Nationalen Forum Diesel und dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020“ sowie der Maßnahmen der Länder und Kommunen, ein weiterer Schritt zur Verringerung der teils noch deutlich zu hohen Stickstoffdioxidbelastung. Das Konzept berücksichtigt die Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018.

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?

Die Autoindustrie hat sich in den Verhandlungen mit dem BMVI entsprechend geäußert. Derzeit wird mit der Autoindustrie über die Übernahme von Kosten für die Hardware-Nachrüstung bei Pkw verhandelt.

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?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Fragen 111 und 112 der Abgeordneten Ingrid Remmers auf Bundestagsdrucksache 19/5440 verwiesen.

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?

Nein. Die Bundesministerin Svenja Schulze hat mehrfach nachhaltig zum Ausdruck gebracht, dass die Autohersteller in der Verantwortung stehen.

10. Aus welchem Grund hat die Expertengruppe 1, die im Rahmen des Nationalen Forum Diesel eingesetzt wurde, ihren Abschlussbericht bis heute nicht vorgelegt?

Die abschließende Sitzung der Expertenrunde 1 hat noch nicht stattgefunden. Deshalb konnte der Bericht bisher noch nicht abgeschlossen werden.

11. Wie viele Sitzungen dieser Expertengruppe und der Unterarbeitsgruppen haben bisher stattgefunden, und wie viele Sitzungen wurden bisher abgesagt?

Zur Expertenrunde 1 haben bislang vier Sitzungen stattgefunden. Die Unterarbeitsgruppe „Technik“ sowie die Unterarbeitsgruppe „Vorschriften“ haben jeweils drei Mal separate Sitzungen gehalten sowie zusätzlich vier Mal gemeinsam getagt. Vereinzelt mussten Sitzungstermine verschoben werden.

Umtauschaktionen

12. Von welchen Automobilherstellern hat die Bundesregierung derzeit verbindliche Zusagen, Umtauschaktionen im Sinne des Dieselkonzepts durchzuführen?

Zusagen wurden von den Herstellern BMW, Daimler und dem VW-Konzern gemacht.

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)?

Zu der Umsetzung des Konzepts gibt es fortlaufend Gespräche auf verschiedenen Ebenen.

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 Dieselkonzept umfasst, jeweils zugelassen (bitte nach Städten aufschlüsseln)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftlichen Fragen 127 bis 129 des Abgeordneten Cem Özdemir auf Bundestagsdrucksache 19/4317 verwiesen.

15. Wie viele Pkw mit den Abgasnormen Euro 4 und Euro 5, für die die Option der Umtauschaktion somit grundsätzlich offensteht, umfasst das Dieselkonzept insgesamt (bitte inklusive Pendlern, Autofahrerinnen und Autofahrern mit besonderer Härte etc. angeben)

Die genaue Zahl wird derzeit ermittelt.

16. Welche Umtauschaktionen, die sich auf das Dieselkonzept 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?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Details zur Tauschaktion liegen in der Zuständigkeit der Hersteller.

18. Was wird mit den Fahrzeugen, die gegen ein anderes Fahrzeug ausgetauscht wurden, nach Kenntnis der Bundesregierung geschehen (Verschrottung, Wiederverkauf in anderen Städten etc.)?

Diese Entscheidung obliegt den Herstellern.

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?

Die Fragen 19 und 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung wird die Wirksamkeit der Maßnahmen engmaschig kontrollieren und evaluieren.

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 Dieselkonzept umfasst (bitte nach Städten aufschlüsseln)?

Bestand an Personenkraftwagen in den 15 am stärksten betroffenen Städten am 1. Januar 2018 inklusive der Neuzulassungen von Januar bis September 2018 nach Kraftstoffarten sowie den Emissionsgruppen Euro 6, Euro 6d und Euro 6d-temp:

Stadt	Kraftstoffart	PKW insgesamt	darunter		
			Euro 6	darunter	
				Euro 6d-temp	Euro 6d
BACKNANG	Benzin	15.218	3.511	125	-
	Diesel	7.246	2.061	45	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	415	156	11	-
	zusammen	22.879	5.728	181	-
BOCHUM	Benzin	154.440	45.837	1.774	-
	Diesel	53.686	19.900	317	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	4.776	1.590	241	-
	zusammen	212.902	67.327	2.332	-
DARMSTADT	Benzin	49.036	11.567	451	-
	Diesel	26.741	9.908	213	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	1.700	617	39	-
	zusammen	77.477	22.092	703	-
DÜREN	Benzin	33.543	7.518	311	-
	Diesel	15.636	4.697	72	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	1.030	266	18	-
	zusammen	50.209	12.481	401	-
DÜSSELDORF	Benzin	196.515	51.386	1.700	-
	Diesel	128.706	61.493	1.090	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	8.003	3.179	237	-
	zusammen	333.224	116.058	3.027	-
FRANKFURT AM MAIN	Benzin	200.076	52.789	1.685	-
	Diesel	158.589	84.816	1.679	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	8.813	2.743	214	-
	zusammen	367.478	140.348	3.578	-
HAMBURG	Benzin	568.632	175.068	5.935	-
	Diesel	305.754	136.294	3.600	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	17.037	7.097	782	-
	zusammen	891.423	318.459	10.317	-
HEILBRONN	Benzin	44.745	9.889	284	-
	Diesel	23.571	7.058	109	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	1.272	485	101	-
	zusammen	69.588	17.432	494	-

Stadt	Kraftstoffart	PKW insgesamt	darunter		
			Euro 6	darunter	
				Euro 6d-temp	Euro 6d
KIEL	Benzin	75.037	15.586	487	-
	Diesel	37.967	10.480	189	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	1.976	685	36	-
	zusammen	114.980	26.751	712	-
KÖLN	Benzin	336.430	91.776	5.293	-
	Diesel	181.384	78.431	2.747	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	12.621	5.073	272	-
	zusammen	530.435	175.280	8.312	-
LIMBURG	Benzin	13.608	3.206	93	-
	Diesel	8.411	2.850	37	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	442	176	12	-
	zusammen	22.461	6.232	142	-
LUDWIGSBURG	Benzin	34.300	8.059	340	-
	Diesel	16.481	5.289	91	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	1.067	408	23	-
	zusammen	51.848	13.756	454	-
MUENCHEN	Benzin	509.001	201.046	14.480	-
	Diesel	350.945	192.631	9.463	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	21.659	12.595	1.979	-
	zusammen	881.605	406.272	25.922	-
REUTLINGEN	Benzin	44.809	10.210	281	-
	Diesel	21.827	5.985	104	-
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	1.274	450	29	-
	zusammen	67.910	16.645	414	-
STUTTGART	Benzin	211.056	72.978	2.751	-
	Diesel	120.013	57.685	1.435	1
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	8.413	4.284	593	-
	zusammen	339.482	134.947	4.779	1
DEUTSCHLAND	Benzin	32.133.983	7.036.883	191.475	23
	Diesel	16.080.612	4.650.327	90.034	3
	Sonstige Kraftstoffart bzw. keine Angabe	933.417	273.180	18.366	15
	zusammen	49.148.012	11.960.390	299.875	41

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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3 verwiesen.

23. Inwiefern unterscheiden sich die jetzigen Umtauschaktionen nach Kenntnis der Bundesregierung von den sogenannten Umstiegsprämien, die die Automobilhersteller nach dem Dieseltreffen am 2. August 2017 angeboten hatten?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 19 und 20 verwiesen.

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)?

Nach derzeitigem Informationsstand fallen die Prämien nicht niedriger aus.

25. Wie viele Pkw wurden im Rahmen der Umstiegsprämien nach dem Dieseltreffen 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)?

Ab der zweiten Jahreshälfte 2017 sind die Zahlen im Bereich der Verwertung von Diesel Pkw der Euro Stufe 4 und älter gestiegen. Spiegelbildlich hierzu ist ein Anstieg der Neuzulassungen von schadstoffärmeren PKWs zu verzeichnen.

26. Wie viel Prozent der Fahrzeuge, gegen die alte Fahrzeuge im Rahmen der Umstiegsprämien nach dem Dieseltreffen am 2. August 2017 ausgetauscht wurden, hatten nach Kenntnis der Bundesregierung einen höheren Stickoxid-Ausstoß als das alte Fahrzeug?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

27. Weshalb beinhaltet das Dieseltreffen nicht die Option des Rückkaufs von Dieselfahrzeugen?

Das Konzept wurde im Koalitionsausschuss vereinbart.

Hardware-Nachrüstungen bei Dieselautos

28. Von welchen Automobilherstellern hat die Bundesregierung derzeit verbindliche Zusagen, Hardware-Nachrüstungen bei privaten Pkw auf Herstellerebene im Sinne des Dieseltreffens durchzuführen?

Bisher haben die Hersteller Daimler und VW eine anteilige Übernahme der Kosten signalisiert.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 7 verwiesen.

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)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 13 verwiesen.

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 Dieseldieselkrise 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?

Mit dem Konzept vom 1. Oktober 2018 wurden die Rahmenbedingungen der Maßnahmen festgelegt. Die Bundesregierung wird diese nun weiter konkretisieren und zeitnah umsetzen. Dazu gehören auch die Verhandlungen mit den Automobilherstellern. Darüber hinaus wird auf das am 24. Oktober 2018 von der Bundesregierung beschlossene Eckpunktepapier verwiesen (www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/bundesregierung-billigt-eckpunkte-fuer-saubere-luft-1541714).

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 Dieseldieselkonzept umfasst, jeweils zugelassen (bitte nach Städten aufschlüsseln)?

Angaben können erst nach dem Inkrafttreten der rechtlichen und technischen Vorschriften gemacht werden.

32. Wie viele Pkw mit der Abgasnorm Euro 5, für die die Option der Hardware-Nachrüstung somit grundsätzlich offensteht, umfasst das Dieseldieselkonzept insgesamt (bitte inklusive Pendlern, Autofahrerinnen und Autofahrern mit besonderer Härte etc. angeben)?

Die genaue Zahl wird derzeit ermittelt.

33. Wie definiert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang die im Dieseldieselkonzept erwähnten Härtefälle?

Es wird auf die Antwort zu Frage 30 verwiesen.

34. Bei wie viel Prozent der Pkw mit der Abgasnorm Euro 5, die das Dieseldieselkonzept 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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 31 verwiesen.

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?

Die Bundesregierung wird nach einer Festlegung der Anforderungen für die betroffenen Fahrzeughalter Informationen zur Verfügung stellen.

Im Rahmen der Erteilung der Allgemeinen Betriebserlaubnis für eine Nachrüstung wird auch der NO_x-Ausstoß überprüft und die Einhaltung des Schwellenwertes dokumentiert. Dieses findet Eingang in die Fahrzeugpapiere und ins Zentrale Fahrzeugregister und kann hierüber fahrzeug-individuell nachgewiesen werden.

Im Übrigen wird auf das Eckpunktepapier der Bundesregierung vom 24. Oktober 2018 verwiesen.

36. Aus welchem Grund wurde der Grenzwert auf 270 mg/km festgelegt?

Der Grenzwert von 270 mg/km basiert auf dem NO_x-Grenzwert von 180 mg/km für Euro 5 Fahrzeuge und wurde um den Faktor 1,5 erhöht. Ziel der Festlegung des Grenzwertes ist es, die tatsächlichen Emissionen von Euro 4 und Euro 5 Fahrzeugen mit einem technologieoffenen Ansatz zu reduzieren.

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?

Euro 6 Fahrzeuge werden generell von Fahrverboten ausgenommen. Im Übrigen wird auf das Eckpunktepapier der Bundesregierung vom 24. Oktober 2018 verwiesen.

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?

Für Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 wird die Kenntnis der Schadstoffklasse bzw. deren Nachweis über den vorhandenen Eintrag der Emissionsklasse in den Fahrzeugpapieren (ZBT 1) reichen, um nach dem Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten von Verkehrsbeschränkungen ausgenommen zu bleiben. Ein Verfahren für Fahrzeuge der Klassen Euro 4 und 5 befindet sich derzeit in der Abstimmung.

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?

Ja.

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 Stickoxid-Ausstoß von weniger als 270 mg/km aufweist, um somit von Fahrverboten ausgenommen zu werden?

Dies erfolgt in der Regel über ein genehmigtes Nachrüstungssystem, das eingebaut wird und in den Fahrzeugpapieren eingetragen wird.

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)?

Die Fragen 41 und 42 werden wegen ihres Sachzusammenhangs beantwortet.

Die Hersteller haben im Rahmen des Nationalen Forums Diesel eine durchschnittliche Minderung der NO_x-Emissionen um 25 bis 30 Prozent zugesagt. Die Absolutwerte variieren bei den einzelnen Modellen.

43. Wie viele und welche Allgemeinen Betriebserlaubnisse (ABE) für NO_x-Minderungssysteme für Pkw hat das Kraftfahrt-Bundesamt bereits erteilt?

Bisher hat das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) keine ABE für Hardware-NO_x-Minderungssysteme für Pkw erteilt.

44. Wie viele und welche Anträge auf eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für NO_x-Minderungssysteme für Pkw liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor?

Dem KBA liegen derzeit vier Anträge von zwei Herstellern vor (Stand 24. Oktober 2018).

45. Seit wann liegen die Anträge jeweils vor, und bis wann soll über die Anträge jeweils entschieden sein?

Zu keinem Antrag liegen die entscheidungsrelevanten Dokumente bisher vollständig vor. Bei Vorliegen aller Dokumente entscheidet das KBA zügig.

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?

Grundsätzlich richten sich die Rechtsbeziehungen zwischen den Herstellern von Hardware-Nachrüstungen und den Endkunden/Fahrzeughaltern nach bürgerlichem Recht.

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)?

Die Fragen 47 und 48 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf das am 24. Oktober 2018 von der Bundesregierung beschlossene Eckpunktepapier verwiesen.

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)?

Die Fragen 49 und 50 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Umsetzung wird gegenwärtig in der Bundesregierung abgestimmt. Darüber hinaus wird auf das am 24. Oktober 2018 von der Bundesregierung beschlossene Eckpunktepapier verwiesen.

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)?

Auf Basis des ausgewogenen Konzeptes für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten können technische Lösungen auch in Form von Nachrüstungen eine Maßnahme zur Erhaltung der Mobilität sein. Die Bundesregierung wird hierfür rechtmäßige Voraussetzungen schaffen.

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?

Die Verkehrsüberwachungsbehörden können bereits gegenwärtig mittels des Zentralen Verkehrsinformationssystems ZEVIS die Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister online abrufen. Durch eine Abfrage unter dem Fahrzeugkennzeichen wird auch fahrzeugindividuell die Einhaltung etwaiger Verkehrsbeschränkungen überprüft werden können. Hierfür wird die Bundesregierung die datenschutzrechtlich erforderlichen Rechtsgrundlagen schaffen.

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 Diesellostschlüsselkonzept vom 2. Oktober 2018 für „unsäglich“, und will die Bundesregierung das Instrument der Plakettenkennzeichnung folglich insgesamt aufgeben?

Angesichts der beschriebenen Informationsmöglichkeit über das Zentrale Fahrzeugregister ist eine besondere Kennzeichnung nicht erforderlich. Die bestehenden Regelungen in der 35. BImSchV sind nicht Gegenstand der aktuellen Diskussion.

