

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/6082 –**

Einfahrverbote in europäischen Großstädten trotz sauberer neuer Diesel-Technologie

Vorbemerkung der Fragesteller

Die deutsche Automobilindustrie erzielt den Großteil ihrer Erfolge im Ausland. Der Gesamtumsatz im Jahr 2016 betrug etwas mehr als 460 Mrd. Euro (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/234402/umfrage/umsatz-deutscher-automobilhersteller>), davon entfielen 256,3 Mrd. Euro (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/253829/umfrage/auslandsumsatz-der-deutschen-automobilindustrie>) auf den ausländischen und lediglich 148,3 Mrd. Euro (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/253828/umfrage/inlandsumsatz-der-deutschen-automobilindustrie>) auf den heimischen Automarkt.

Das entspricht einer Exportquote von 63,3 Prozent – Tendenz steigend (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/192078/umfrage/exportquote-der-automobilindustrie-in-deutschland>).

In ganzen Zahlen bedeutet das, dass im Jahr 2016 von 4 411 152 exportierten Fahrzeugen 2 851 790 direkt an unsere europäischen Nachbarn geliefert wurden (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/2687/umfrage/exportregionen-der-deutschen-autohersteller>).

Die Exporte nach Schweden, Belgien, Spanien, Italien, Frankreich und das Vereinigte Königreich sind fast doppelt so hoch wie die Exporte in die USA und China zusammen (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/200694/umfrage/die-wichtigsten-abnehmerlaender-fuer-pkw-aus-deutschland>). Folglich ist der Automobilbau die Schlüsselindustrie für den industriellen Wohlstand unseres Landes.

Zwischenzeitlich loben Umweltschutzorganisationen und der ADAC Dieselaautos der neusten Generation: Die Ergebnisse für Diesel mit Euro-6d-temp seien hervorragend. So stoßen laut ADAC, Autos nach neuer Euro-6d-temp-Norm im Durchschnitt 85 Prozent weniger aus, als Autos der 2009 erlassenen Euro-5-Dieselnorm (www.spiegel.de/auto/aktuell/euro-6d-temp-der-diesel-ist-sauber-und-keiner-merkt-es-a-1228498.html).

1. Kann die Bundesregierung die in den Fragen 1a bis 1n aufgelisteten, von mehreren Mitgliedstaaten oder Gebietskörperschaften geplanten, Dieselfahrverbote bestätigen oder hat sie andere bzw. weitergehende Informationen, wonach
 - a) Athen plant, ab 2025 ein generelles Dieselfahrverbot durchzusetzen,
 - b) schwedische Städte in der Zukunft Umweltzonen errichten können, in denen ab 2020 nur noch Euro-5-Diesel und ab 2022 nur noch Euro-6-Diesel bzw. Euro-5-Benziner erlaubt sind, und dass die schwedische Regierung plant, reine E-Auto-, Brennstoffzellen-, und Erdgasauto-Zonen einzurichten,
 - c) die niederländische Regierung plant, ab 2030 nur noch lokal emissionsfreie Autos zuzulassen,
 - d) in der Stadt Brüssel ab 2025 nur noch Fahrzeuge zulässig sind, die der Euro-6-Dieselnorm, entsprechen,
 - e) in Rom ab 2024 ein generelles Dieselfahrverbot gelten soll,
 - f) in der Stadt Mailand ab 2030 ein generelles Fahrverbot für Dieselfahrzeuge gelten soll,
 - g) die französische Regierung plant, ab 2040 keine Neuzulassungen von Automobilen mit Verbrennungsmotoren mehr zu gestatten,
 - h) die französischen Städte Lyon, Grenoble, Toulouse, Lille und Straßburg bereits ab 2020 planen, Dieselfahrzeuge komplett zu verbieten,
 - i) die Stadt Paris plant, ab 2024 Dieselfahrzeuge bzw. ab 2030 alle Verbrennungsmotoren komplett zu verbieten,
 - j) die Stadt Madrid ab 2025 ein generelles Dieselfahrverbot plant,
 - k) auf den Balearen ab 2025 keine neuen Dieselfahrzeuge, ab 2035 keine neuen Benziner und ab 2050 generell nur noch Elektrofahrzeuge zugelassen werden dürfen,
 - l) in Irland ab 2030 nur noch Elektroautos zugelassen werden dürfen bzw. ab 2045 ein generelles Verbot für Verbrennungsmotoren geplant ist,
 - m) die britische Regierung ab 2040, in Schottland bereits ab 2032, ein generelles Verkaufsverbot von Dieselfahrzeugen plant, und
 - n) die norwegische Regierung plant, Pkws mit Verbrennungsmotoren ab 2025 komplett von ihren Straßen zu verbannen (vgl. Auto, Motor und Sport, Heft 9, 12. April 2018, Seite 34/35)?

Die Bundesregierung nimmt zu Entscheidungen anderer EU-Mitgliedstaaten keine Stellung.

2. Mit wie vielen wegfallenden Arbeitsplätzen in der Automobil- und Zulieferindustrie rechnet die Bundesregierung, wenn eine oder mehrere der in Frage 1 aufgeführten Beschränkungen in Kraft tritt bzw. treten?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Angaben vor.

3. Verstoßen die von den genannten Regierungen oder Gebietskörperschaften geplanten Verbote nach Auffassung der Bundesregierung gegen den europäischen Freihandel bzw. Freihandelsabkommen mit europäischen Drittstaaten, und wenn ja, welche Gegenmaßnahmen erwägt die Bundesregierung gegen diesen nach Auffassung der Fragesteller offensichtlichen Handelskrieg?

Mit Blick auf den ersten Teil der Frage (Vereinbarkeit mit dem europäischen Freihandel, d. h. dem europäischen Binnenmarkt) wird auf die Antwort zu den Fragen 4 und 5 verwiesen. Im Übrigen erkennen Freihandelsabkommen der EU mit Drittstaaten grundsätzlich das Regelungsrecht der Vertragsparteien zur Festsetzung Umweltschutzniveaus ausdrücklich an (vgl. z. B. Artikel 24.3. CETA). Allgemeine Ausnahmen gelten zudem grundsätzlich für Maßnahmen der Vertragsparteien zum Schutz der Gesundheit von Menschen, solange diese diskriminierungsfrei angewendet werden (vgl. z. B. Artikel 28.3. CETA).

4. Hat die Bundesregierung geprüft, ob derartige Vorhaben, dass einzelne europäische Städte oder Gebietskörperschaften Durchfahrverbote für Kraftfahrzeuge mit Dieselantriebstechnologien aus anderen europäischen Staaten – also beispielsweise in Deutschland zugelassen Personenkraftwagen –, die also eine Zulassung eines EU-Mitgliedslandes besitzen, die Ein- bzw. Durchfahrt untersagen, mit EU-Recht vereinbar sind?

Zu welchem Ergebnis ist die Bundesregierung gekommen?

5. Wenn dies nach Auffassung der Bundesregierung nicht mit EU-Recht vereinbar ist, sondern insbesondere auch dem freien Personenverkehr innerhalb der EU widerspricht, welche Maßnahmen auf EU-Ebene erwägt die Bundesregierung?

Die Fragen 4 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Europarecht lässt zur Einhaltung der zum Schutz der menschlichen Gesundheit vorgegebenen Luftqualitätsgrenzwerte die Möglichkeit zu, den Kraftfahrzeugverkehr zu beschränken. Die konkrete Ausgestaltung ist den Mitgliedstaaten vorbehalten.

