

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Bijan Djir-Sarai, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Hagen Reinhold, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Stephan Thomae, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Dieselkonzept der Bundesregierung aus dem Koalitionsausschuss vom 1. Oktober 2018

Die Bundesregierung hat ihr „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ im Anschluss an den Koalitionsausschuss vom 1. Oktober 2018 vorgestellt (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/konzept-klarheit-fuer-dieselfahrer.html). Dieses betrifft Millionen von Dieselfahrzeughaltern, die durch Fahrverbote in ihrer individuellen Mobilität bedroht sind und empfindliche Wertverluste für ihre Fahrzeuge tragen. So sind in drei Städten Dieselfahrverbote bereits beschlossen. Daher sollen in 14 besonders belasteten Städten (München, Stuttgart, Köln, Reutlingen, Düren, Hamburg, Limburg an der Lahn, Düsseldorf, Kiel, Heilbronn, Backnang, Darmstadt, Bochum und Ludwigsburg) mit NO₂-Werten über 50 Mikrogramm, laut der Bundesregierung, Halter betroffener Diesel-Kfz spezielle Umtauschprämien sowie für Euro-5-Diesel Hardwarenachrüstungen von Seiten der deutschen Automobilhersteller angeboten bekommen. Die Finanzierung von Seiten der deutschen Automobilhersteller ist allerdings, soweit bekannt, nicht gesichert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie kann die Bundesregierung sicherstellen, dass die vorgeschlagenen Umtausch- und Nachrüstmaßnahmen in nur 14 Städten ausreichen, um in den von Fahrverboten bedrohten Städten in Deutschland diese zu verhindern?
2. Wie kann die Bundesregierung sicherstellen, dass alle Städte, in denen ein NO₂-Jahresmittelwert von mehr als 40 aber weniger als 50 Mikrogramm gemessen wurde, die Grenzwerte zukünftig ohne Verkehrsbeschränkungen einhalten können, und liegen der Bundesregierung hierzu Gutachten vor, die dies bestätigen?

3. Was umfasst die im „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ angekündigte Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes?
4. Werden Änderungen des Bundes-Immissionsschutzgesetzes nur in besonders belasteten Städten mit NO₂-Werten über 50 Mikrogramm umgesetzt, wie es das Konzept der Bundesregierung andeutet?
5. Plant die Bundesregierung im Rahmen der Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes eine deutschlandweit einheitliche Regelung, nach der die Messungen in der größtmöglichen Entfernung zum Fahrbahnrand und in der größtmöglichen Höhe, im Rahmen der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG, durchgeführt werden, und wenn nein, warum nicht?
6. Wieso werden die Angebote für besonders betroffene Städte nicht auf alle Städte ausgedehnt, die aktuell laufende Verfahren bezüglich Fahrverboten gegen sich haben?
7. Wie garantiert die Bundesregierung, dass nach dem Konzept der Bundesregierung aus dem Koalitionsausschuss vom 1. Oktober 2018 die Halter von betroffenen Dieseldieselfahrzeugen im Zuge von Umtauschprämien einen angemessenen Preis für ihre Fahrzeuge erhalten, der einen Anreiz zum Umtausch und eine Kompensierung des durch die Debatte verursachten Wertverlustes bietet?
8. Können die an Umtauschaktionen beteiligten deutschen Automobilhersteller Dieseldieselfahrzeugen Euro 6 oder Euro 6d-TEMP zum Austausch bieten, und sind nach Kenntnis der Bundesregierung ausreichende Mengen von Fahrzeugen der jeweiligen Abgasnorm zum Austausch vorhanden?
9. Auf Basis welcher Berechnungen geht die Bundesregierung davon aus, dass der Umtausch von Euro 5- für Euro-6-Dieseldieselfahrzeugen im Rahmen des Konzepts der Bundesregierung zu einer Senkung der NO₂-Jahresmittelwerte führt?
10. Wie viele Dieseldieselfahrzeuge werden nach Schätzung der Bundesregierung von den Umtausch- und Nachrüstmaßnahmen in den 14 besonders belasteten Städten betroffen sein, und welche Methode wird für diese Schätzung verwendet?
11. Hat die Bundesregierung verbindliche Zusagen der deutschen Automobilhersteller, dass diese Hardwarenachrüstungen an ihren Kfz selbst durchführen oder von Dritten durchführen lassen werden?
12. Was ist die Position der Bundesregierung zur Frage der Haftung bei Hardwarenachrüstung an Dieseldieselfahrzeugen durch Drittanbieter?
13. Hat die Bundesregierung verbindliche Zusagen der deutschen Automobilhersteller zur Finanzierung von Hardwarenachrüstungen an Dieseldieselfahrzeugen (bitte nach Hersteller aufschlüsseln)?
14. Wie will die Bundesregierung ausländische Automobilhersteller dazu bewegen, Hardwarenachrüstungen anzubieten?
15. Wie will die Bundesregierung Haltern von Dieseldieselfahrzeugen von ausländischen Herstellern eine Hardwarenachrüstung ermöglichen?
16. Liegen nach Kenntnis der Bundesregierung Anträge auf Hardwarenachrüst-Bausätze beim Kraftfahrt-Bundesamt vor, und wenn ja, welcher Firmen?
17. Wie lange wird nach Kenntnis der Bundesregierung das Kraftfahrt-Bundesamt für die Genehmigung von Hardwarenachrüst-Bausätzen benötigen?
18. Wie plant die Bundesregierung die Erfassung der Fahrzeugkennzeichen sowie den Abgleich mit dem Fahrzeugregister zur Einhaltung möglicher Verkehrsbeschränkungen?

19. Hat die Bundesregierung Kenntnis über geplante Bußgelder von Kommunen bezüglich der Einfahrt von Dieselfahrzeugen der Klasse Euro 5 und niedriger?
20. Plant die Bundesregierung eine Bußgeldvorschrift im bundeseinheitlichen Bußgeldkatalog bezüglich der Einfahrt von Dieselfahrzeugen der Klasse Euro 5 und niedriger, und wenn ja, wo soll diese anwendbar sein?

Berlin, den 10. Oktober 2018

Christian Lindner und Fraktion

