

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 19/5023 –**

Dieselkonzept der Bundesregierung – Hardware-Nachrüstungen bei schweren Kommunalfahrzeugen und bei gewerblichen Fahrzeugen

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 (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/konzept-klarheit-fuer-dieselfahrer.html).

In diesem sogenannten Dieselkonzept werden Förderrichtlinien für Hardware-Nachrüstungen bei schweren Kommunalfahrzeugen und bei gewerblichen Fahrzeugen, vor allem bei Handwerker- und Lieferfahrzeugen, angekündigt. Die Details zu diesen Förderrichtlinien sind jedoch unklar. Insbesondere ist offen, wie viele Fahrzeuge tatsächlich nachgerüstet werden sollen, wie viele Steuermittel dafür zur Verfügung gestellt werden sollen, da die Nachrüstungen nicht vollständig auf Herstellerkosten durchgeführt werden, und wann mit ersten nachgerüsteten Fahrzeugen zu rechnen ist.

Hardware-Nachrüstung bei schweren Kommunalfahrzeugen

1. Wie viele schwere Kommunalfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung in den Kommunen, in denen der durch das EU-Recht vorgegebene Grenzwert bei der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft im Jahresmittel überschritten wird, jeweils zugelassen (bitte nach Städten aufschlüsseln)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind in den im Jahresmittel von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen ca. 28 000 schwere Kommunalfahrzeuge zugelassen.

2. Wann wird die Bundesregierung eine entsprechende Förderrichtlinie für die Hardware-Nachrüstung bei schweren Kommunalfahrzeugen veröffentlichen, und welche Laufzeit soll die Förderrichtlinie besitzen?

Die Veröffentlichung der Förderrichtlinie für die Nachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen wird zeitnah erfolgen. Die Förderrichtlinie wird bis zum 31. Dezember 2020 gelten.

3. Wie lange sollen im Rahmen des ersten Förderaufrufs dieser Förderrichtlinie Anträge gestellt werden können?
4. Welches Fördervolumen soll die Förderrichtlinie insgesamt umfassen, und welches Fördervolumen soll für den ersten Förderaufruf zur Verfügung stehen?

Die Fragen 3 und 4 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aussagen zur Finanzierung können erst nach Abschluss des Haushaltsgesetzgebungsverfahrens getätigt werden.

5. Welche Förderquote soll die Förderrichtlinie besitzen, und welche Zuwendungsempfänger sind antragsberechtigt?

Die Förderquote wird zunächst 40 Prozent (Große Unternehmen) bis 60 Prozent (Kleine Unternehmen) betragen, nach erfolgter Notifizierung durch die EU-Kommission in 2019 soll sie bei 80 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten liegen. Damit wird sichergestellt, dass zeitnah mit der Förderung begonnen werden kann. Grundlage der Einordnung eines Unternehmens ist die von der Europäischen Kommission angenommene Empfehlung 2003/361/EG. Antragsberechtigt sind folgende juristische Personen: Gebietskörperschaften, kommunale Unternehmen sowie öffentliche und private Unternehmen, die als Dienstleistungserbringer für kommunale Betriebe agieren. Für kommunale Eigenbetriebe ohne eigene Rechtspersönlichkeit ist die jeweilige Kommune antragsberechtigt.

6. Wie viele Hardware-Nachrüstungen bei schweren Kommunalfahrzeugen sollen über die Förderrichtlinie insgesamt und im ersten Förderaufruf jeweils gefördert werden?

Ziel der Förderrichtlinie ist es, einen möglichst hohen Umsetzungsgrad innerhalb der Flotte von schweren Kommunalfahrzeugen in den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städten/Kommunen zu erreichen.

7. Wann sollen die ersten Hardware-Nachrüstungen bei schweren Kommunalfahrzeugen abgeschlossen sein?
18. Wann sollen die ersten Hardware-Nachrüstungen bei gewerblich genutzten Fahrzeugen abgeschlossen sein?

Die Fragen 7 und 18 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung arbeitet bereits an den notwendigen Grundlagen, sodass Nachrüstsysteme durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) schnellstmöglich erhalten können und eine Nachrüstung der Fahrzeuge erfolgen kann.

8. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung nach Angaben im Dieselkonzept ihre Bemühungen aufgegeben, dass die Fahrzeughersteller für die gesamten Kosten der Hardware-Nachrüstung aufkommen?
19. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung nach Angaben im Dieselkonzept ihre Bemühungen aufgegeben, dass die Fahrzeughersteller für die gesamten Kosten der Hardware-Nachrüstung aufkommen?

Die Fragen 8 und 19 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Kostenübernahme durch die Fahrzeughersteller bei der Hardware-Nachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen bzw. Handwerker- und Lieferfahrzeugen war nie geplant. Die Bundesregierung hatte von Beginn an ein Förderkonzept entsprechend der Förderung der Hardware-Nachrüstung von ÖPNV-Bussen geplant.

9. Wie viele und welche Allgemeinen Betriebserlaubnisse (ABE) für NO_x-Minderungssysteme für schwere Kommunalfahrzeuge hat das Kraftfahrt-Bundesamt bereits erteilt?
10. Wie viele und welche Anträge auf eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für NO_x-Minderungssysteme für schwere Kommunalfahrzeuge liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor?
11. Seit wann liegen die Anträge jeweils vor, und bis wann soll über die Anträge jeweils entschieden sein?

Die Fragen 9 bis 11 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt (Stand: 26. Oktober 2018) wurden bislang weder ABE für NO_x-Minderungssysteme für schwere Kommunalfahrzeuge durch das KBA erteilt noch liegen dem KBA bislang Anträge auf eine ABE für NO_x-Minderungssysteme für schwere Kommunalfahrzeuge vor.

Hardware-Nachrüstung bei gewerblich genutzten Fahrzeugen (insb. Handwerker- und Lieferfahrzeuge)

12. Wie viele gewerblich genutzte Fahrzeuge erfüllen nach Kenntnis der Bundesregierung die im Dieselkonzept festgelegten Förderkriterien, und wie verteilt sich diese Anzahl auf die Kommunen, in denen der durch das EU-Recht vorgegebene Grenzwert bei der Luftbelastung durch Stickstoffdioxid von 40 µg/m³ Luft im Jahresmittel überschritten wird (bitte nach Städten aufschlüsseln)?

Nach Schätzungen der Bundesregierung kommen in den Städten mit Grenzwertüberschreitungen und den anliegenden Kreisen ca. 945 000 Handwerker- und Lieferfahrzeuge für Hardwarenachrüstungen in Betracht.

13. Wann wird die Bundesregierung eine entsprechende Förderrichtlinie für die Hardware-Nachrüstung bei gewerblich genutzten Fahrzeugen veröffentlichen, und welche Laufzeit soll die Förderrichtlinie besitzen?

Die Veröffentlichung der Förderrichtlinie für die Nachrüstung von Handwerker- und Lieferfahrzeugen wird zeitnah erfolgen. Die Förderrichtlinie wird bis zum 31. Dezember 2020 gelten.

14. Wie lange sollen im Rahmen des ersten Förderaufrufs dieser Förderrichtlinie Anträge gestellt werden können?
15. Welches Fördervolumen soll die Förderrichtlinie insgesamt umfassen, und welches Fördervolumen soll für den ersten Förderaufruf zur Verfügung stehen?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aussagen zur Finanzierung können erst nach Abschluss des Haushaltsgesetzgebungsverfahrens getätigt werden.

16. Welche Förderquote soll die Förderrichtlinie besitzen, und welche Zuwendungsempfänger sind antragsberechtigt?

Die Förderquote soll zunächst 40 Prozent (große Unternehmen) bis 60 Prozent (Kleine Unternehmen) betragen, nach erfolgter Notifizierung durch die EU-Kommission in 2019 soll sie bei 80 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten liegen. Damit wird sichergestellt, dass zeitnah mit der Förderung begonnen werden kann. Die genauen Rahmenbedingungen werden derzeit innerhalb der Bundesregierung abgestimmt. Grundlage der Einordnung eines Unternehmens ist die von der Europäischen Kommission angenommene Empfehlung 2003/361/EG. Antragsberechtigt sollen Halter von gewerblich genutzten Handwerker- und Lieferfahrzeugen sein, die ihren Firmensitz in einer der von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städte oder in einem der angrenzenden Landkreise haben, sowie gewerbliche Fahrzeughalter, deren Firma nennenswerte Aufträge in der Stadt hat.

17. Wie viele Hardware-Nachrüstungen bei gewerblich genutzten Fahrzeugen sollen über die Förderrichtlinie insgesamt und im ersten Förderaufruf jeweils gefördert werden?

Ziel der Förderrichtlinie ist es, einen möglichst hohen Umsetzungsgrad innerhalb der Flotte von gewerblich genutzten Fahrzeugen in den Städten mit Grenzwertüberschreitungen und den anliegenden Kreisen zu erreichen.

20. Wie viele und welche Allgemeinen Betriebserlaubnisse (ABE) für NO_x-Minderungssysteme für gewerblich genutzte Fahrzeuge hat das Kraftfahrt-Bundesamt bereits erteilt?
21. Wie viele und welche Anträge auf eine Allgemeine Betriebserlaubnis (ABE) für NO_x-Minderungssysteme für gewerblich genutzte Fahrzeuge liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor?
22. Seit wann liegen die Anträge jeweils vor, und bis wann soll über die Anträge jeweils entschieden sein?

Die Fragen 20 bis 22 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt (Stand: 26. Oktober 2018) wurden bislang weder ABE für NO_x-Minderungssysteme für Handwerker- oder Lieferfahrzeuge durch das KBA erteilt noch liegen dem KBA bislang Anträge auf eine ABE für NO_x-Minderungssysteme für Handwerker- oder Lieferfahrzeuge vor.