

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,  
Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 19/4998 –**

### **Dieselkonzept der Bundesregierung aus dem Koalitionsausschuss vom 1. Oktober 2018**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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](http://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 NO<sub>2</sub>-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.

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 NO<sub>2</sub>-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?

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

Die im „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ beschlossenen Umtausch- und Nachrüstungsoptionen sind nur ein Teil eines Bündels von Instrumenten, das die Bundesregierung den be-

troffenen Kommunen zur Verfügung stellt. So hält die Bundesregierung im aufgelegten „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020“ 1 Mrd. Euro für die Elektrifizierung des Verkehrs und zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, für die Nachrüstung von Dieselbussen sowie für die Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme für die betroffenen Kommunen bereit. Zusammen mit der zugesagten Software-Umrüstung für 6,3 Millionen Diesel-Pkw werden all diese Maßnahmen den betroffenen Kommunen helfen, eine wirksame NO<sub>2</sub>-Reduktion zu erreichen. Die Bundesregierung hält es daher für möglich, dass die Städte, die im Jahr 2017 keine NO<sub>2</sub>-Belastung über 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft aufwiesen, eine Grenzwerteinhaltung für das Jahr 2020 erreichen.

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 NO<sub>2</sub>-Werten über 50 Mikrogramm umgesetzt, wie es das Konzept der Bundesregierung andeutet?

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

Durch eine Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sollen – wie von vielen Kommunen gewünscht – einheitliche Regeln für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen vorgesehen werden. Beschränkungen oder Verbote für Kraftfahrzeuge mit Selbstzündungsmotor sollen wegen der Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für Stickstoffdioxid in der Regel aus Gründen der Verhältnismäßigkeit nur in Gebieten in Betracht kommen, in denen der Wert von 50 Mikrogramm Stickstoffdioxid pro Kubikmeter Luft im Jahresmittel überschritten worden ist. Fahrzeuge der Schadstoffklasse Euro 6 werden von Verkehrsbeschränkungen und -verboten ausgenommen. Darüber hinaus werden Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 und 5 von Verkehrsbeschränkungen und -verboten ausgenommen, soweit diese weniger als 270 mg Stickstoffoxide pro Kilometer ausstoßen. Einzelheiten werden durch eine Anlage zur Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung geregelt. Die bislang bestehenden sonstigen Regelungen des BImSchG über Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsverbote im Zusammenhang mit der Aufstellung von Luftreinhalteplänen bleiben unberührt.

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?

Die Änderung des BImSchG erfolgt ausschließlich im Hinblick auf die im „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ genannte Regelung für besonders belastete Städte.

6. Wieso werden die Angebote für besonders betroffene Städte nicht auf alle Städte ausgedehnt, die aktuell laufende Verfahren bezüglich Fahrverboten gegen sich haben?

Der Beschluss der Koalition sieht vor, dass Bewohner der besonders betroffenen Städte und weiterer Städte, in denen ein demnächst aufgestellter, bestandskräftiger Luftreinhalteplan wegen fehlendem rechtlichem Ermessensspielraum Verkehrsbeschränkungen vorsieht, Bewohner der angrenzenden Landkreise und außerhalb dieser Gebiete wohnhafte Fahrzeughalter, die ein Beschäftigungsverhältnis in der Stadt und Selbstständige, die ihren Firmensitz in der Stadt haben und deswegen aus beruflichen Gründen in die Städte pendeln müssen sowie Fahrzeughalter, für die es eine Härte bedeuten würde und deren Fahrzeug diesen technischen Anforderungen nicht genügt, gleich behandelt werden.

Ergänzend wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

7. Wie garantiert die Bundesregierung, dass nach dem Konzept der Bundesregierung aus dem Koalitionsausschuss vom 1. Oktober 2018 die Halter von betroffenen Dieselmotorkraftfahrzeugen 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?

Die Bundesregierung hat die Automobilindustrie aufgefordert, den betroffenen Fahrzeughaltern Angebote zu unterbreiten, die den Wertverlust aufgrund der Dieseldiskussion ausgleichen. Die Bundesregierung wird die Wirksamkeit der Umtauschaktionen evaluieren.

8. Können die an Umtauschaktionen beteiligten deutschen Automobilhersteller Dieselhaltern 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?

Dazu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor. Es wird davon ausgegangen, dass die Hersteller dem Kunden Fahrzeuge mit moderner Abgasreinigung anbieten.

9. Auf Basis welcher Berechnungen geht die Bundesregierung davon aus, dass der Umtausch von Euro 5- für Euro-6-Diesel-Pkw im Rahmen des Konzepts der Bundesregierung zu einer Senkung der NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte führt?

Die Bundesregierung geht von einer Wirksamkeit für die NO<sub>x</sub>-Reduktion durch eine Flottenerneuerung aus, da die durchschnittlichen Realemissionen bei Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro 6 deutlich niedriger sind als bei Euro 5.

10. Wie viele Diesel-Kfz 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?

In den besonders belasteten Städten inklusive der angrenzenden Landkreise kommen rund 1,4 Millionen Diesel-Pkw der Schadstoffklassen Euro 4 und Euro 5 der beteiligten deutschen Automobilhersteller für den Tausch in Betracht. Die Zahlen wurden anhand der Zulassungszahlen ermittelt.

11. Hat die Bundesregierung verbindliche Zusagen der deutschen Automobilhersteller, dass diese Hardwarenachrüstungen an ihren Kfz selbst durchführen oder von Dritten durchführen lassen werden?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Zusagen vor.

12. Was ist die Position der Bundesregierung zur Frage der Haftung bei Hardwarenachrüstung an Diesel-Kfz durch Drittanbieter?

Die Haftung richtet sich nach den Regelungen für das Werkvertragsrecht im Bürgerlichen Gesetzbuch. Damit tragen die Nachrüster die Haftung.

13. Hat die Bundesregierung verbindliche Zusagen der deutschen Automobilhersteller zur Finanzierung von Hardwarenachrüstungen an Dieselfahrzeugen (bitte nach Hersteller aufschlüsseln)?

Zusagen für eine Beteiligung an der Finanzierung von Hardware-Nachrüstungen an Diesel-Pkw der Schadstoffklasse Euro 5 liegen bisher von zwei deutschen Herstellern vor. Der Bund erwartet vom jeweiligen Automobilhersteller, dass er die Kosten für die Hardware-Nachrüstung einschließlich des Einbaus übernimmt.

14. Wie will die Bundesregierung ausländische Automobilhersteller dazu bewegen, Hardwarenachrüstungen anzubieten?
15. Wie will die Bundesregierung Haltern von Diesel-Kfz von ausländischen Herstellern eine Hardwarenachrüstung ermöglichen?

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

Die Bundesregierung fordert die gesamte Automobilindustrie auf, das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität“ zu unterstützen.

16. Liegen nach Kenntnis der Bundesregierung Anträge auf Hardwarenachrüst-Bausätze beim Kraftfahrt-Bundesamt vor, und wenn ja, welcher Firmen?

Dem KBA liegen derzeit vier Anträge zweier Hersteller vor.

17. Wie lange wird nach Kenntnis der Bundesregierung das Kraftfahrt-Bundesamt für die Genehmigung von Hardwarenachrüst-Bausätzen benötigen?

Wenn die erforderlichen Unterlagen dem KBA vollständig vorliegen, kann die Prüfung einschließlich der Erteilung der Genehmigung zeitnah durch das KBA erfolgen.

18. Wie plant die Bundesregierung die Erfassung der Fahrzeugkennzeichen sowie den Abgleich mit dem Fahrzeugregister zur Einhaltung möglicher Verkehrsbeschränkungen?

Hierfür werden die entsprechenden Regelungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG) vorbereitet. Sie werden es den örtlichen Behörden erlauben, anhand der Fahrzeugkennzeichen über die Register des KBA automatisiert festzustellen, ob ein Fahrzeug zur Einfahrt berechtigt ist. Die Umsetzung obliegt den Ländern.

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?

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

Wer trotz eines Verkehrsverbots in einer Umweltzone (Zeichen 270.1) am Verkehr teilnimmt, wird im Regelfall mit einem Bußgeld in Höhe von 80 Euro sanktioniert (Ifd. Nr. 153 Bußgeldkatalog). Ein Verstoß gegen ein streckenbezogenes Fahrverbot (Zeichen 251, Verbot für Kraftwagen) wird im Regelfall mit 20 Euro Verwarngeld geahndet (Ifd. Nr. 141.3 Bußgeldkatalog). Ein Verbot gegen ein streckenbezogenes Fahrverbot für LKW (Zeichen 253) wird im Regelfall mit einem Bußgeld in Höhe von 75 Euro sanktioniert (Ifd. Nr. 141.1 Bußgeldkatalog).





