

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Hardwarenachrüstungen bei privaten Pkw und Stand der Flottenerneuerung in den Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel**

Am Donnerstag, dem 8. November 2018, hat sich der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer erneut mit Vertretern der deutschen Automobilhersteller getroffen. Vereinbart wurden „herstellerspezifische Maßnahmen“ der Automobilhersteller für die „nach den Umtausch-Aktionen verbleibenden Euro-5-Diesel“, also erst für einen Zeitraum nach dem Jahr 2020 ([www.bmvi.de/SharedDocs/DE/SocialMedia/Youtube/public/2018/11/Gesamte-Pressekonferenz-zur-Verhandlung-mit-Dieselherstellern-08112018\\_-DILWwJKW2w.html](http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/SocialMedia/Youtube/public/2018/11/Gesamte-Pressekonferenz-zur-Verhandlung-mit-Dieselherstellern-08112018_-DILWwJKW2w.html)). Dafür wollen VW, Daimler und BMW bis zu 3 000 Euro pro Fahrzeug zahlen. Möglich sei es, dass diese Beträge für Hardwarenachrüstungen genutzt würden. Da Bundesminister Scheuer jedoch angibt, die Kosten für Hardwarenachrüstungen nicht zu kennen, ist eine volle Kostenübernahme durch die Automobilhersteller ohne Eigenanteil der Fahrzeughalter nicht sichergestellt. Ohnehin hätten nur VW und Daimler angekündigt, Hardwarenachrüstungen zu unterstützen, während BMW diese ablehne. Unklar bleibt deshalb auch insbesondere im Fall des Automobilherstellers BMW, welche anderen „herstellerspezifischen Maßnahmen“ mit diesen Beträgen finanziert werden können.

Vorrang für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat jedoch die Flottenerneuerung, indem sich Halter von älteren Dieselautos einen Neuwagen kaufen. Dieses Ziel hatte auch ein Schreiben des Kraftfahrt-Bundesamtes an rund 1,5 Millionen Fahrzeughalter, mit dem diese vom Kauf eines Neuwagens überzeugt werden sollten (vgl. [www.spiegel.de/auto/aktuell/diesel-affaere-kba-wirbt-fuer-umtauschpraemien-von-bmw-daimler-und-vw-a-1237029.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/diesel-affaere-kba-wirbt-fuer-umtauschpraemien-von-bmw-daimler-und-vw-a-1237029.html)). Unklar ist jedoch, wie sich die Erneuerung der Fahrzeugflotten in den 15 am meisten von Stickstoffdioxid belasteten Städten bislang darstellt. Bereits auf dem Dieselpipfel vom August 2017 wurde mit den Automobilherstellern eine Flottenerneuerung als wesentliches Instrument verabredet, doch bislang bleibt unklar, welche Entwicklungen es in den 15 Städten bei Pkw-Neuzulassungen und Pkw-Bestand tatsächlich gab.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Automobilhersteller und weiteren Akteure wurden für das Treffen am 8. November 2018 eingeladen?
2. Aus welchem Grund haben keine ausländischen Automobilhersteller an diesem Treffen teilgenommen?
3. Welche Personen wurden für das Treffen am 8. November 2018 eingeladen, und welche Personen haben tatsächlich am Treffen teilgenommen?

4. Kann die Bundesregierung sicherstellen, dass die von den Automobilherstellern zugesagten 3 000 Euro pro Fahrzeug ausreichen werden, um eine Hardwarenachrüstungen vollständig finanzieren zu können?  
Wenn nein, auf welche Weise soll der verbleibende Anteil nach Ansicht der Bundesregierung finanziert werden?
5. Kann die Bundesregierung sicherstellen, dass die Automobilhersteller VW und Daimler die Kosten für Hardwarenachrüstungen vollständig übernehmen, wenn sie weniger als 3 000 Euro pro Fahrzeug betragen?  
Wenn nein, auf welche Weise soll der verbleibende Anteil nach Ansicht der Bundesregierung finanziert werden?
6. An welche Bedingungen ist die Finanzierung bzw. Teilfinanzierung von herstellereigenen Maßnahmen nach Kenntnis der Bundesregierung geknüpft (z. B. Beschränkung auf bestimmte Städte o. Ä.)?
7. Aus welchem Grund geht die Bundesregierung davon aus, dass „technische Lösungen für Pkw-Hardwarenachrüstungen [...] nach der erforderlichen Entwicklungs- und Zulassungszeit nicht kurzfristig am Markt verfügbar sein“ werden, obwohl dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vier Anträge auf Zulassung von Nachrüstungssystemen vorliegen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 44 auf Bundestagsdrucksache 19/5640)?
8. Welche Antragsteller haben diese vier Anträge jeweils gestellt?
9. Welche für die Genehmigung der vier Anträge „entscheidungsrelevanten Dokumente“ liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit nicht „vollständig“ vor (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 45 auf Bundestagsdrucksache 19/5640)?
10. Welche Gespräche zwischen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer oder seinen Staatssekretären gab es seit September 2015 mit Herstellern bzw. Anbietern von Hardwarenachrüstungssystemen für Pkw (bitte nach Datum, Anlass und Teilnehmern aufschlüsseln)?
11. Warum werden die Automobilhersteller die zugesagten 3 000 Euro pro Fahrzeug erst nach den sogenannten Umtauschaktionen, also ungefähr ab dem Jahr 2020, auszahlen, obwohl das Dieselkonzept der Bundesregierung vom 1. Oktober 2018 mit den sogenannten Umtauschaktionen und Hardwarenachrüstungen „zwei alternative Angebote“ ([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)) und somit eine Gleichwertigkeit und Gleichzeitigkeit der Möglichkeiten vorsieht?
12. Inwiefern werden die Automobilhersteller die zugesagten 3 000 Euro pro Fahrzeug nach Kenntnis der Bundesregierung bereits vor dem Ende der sogenannten Umtauschaktionen bereitstellen, wenn Hardwarenachrüstungssysteme für Pkw bereits während der Laufzeit der sogenannten Umtauschaktionen zur Verfügung stehen werden?
13. Wann enden die sogenannten Umtauschaktionen der einzelnen Automobilhersteller nach Kenntnis der Bundesregierung?
14. Welche „herstellereigenen Maßnahmen“ werden die Automobilhersteller nach Kenntnis der Bundesregierung abseits der Finanzierung bzw. Mitfinanzierung von Hardwarenachrüstungen ergreifen?
15. Wie viele Pkw wurden im Rahmen der sogenannten Umtauschaktionen der Automobilhersteller seit dem Beschluss des Dieselkonzepts vom 1. Oktober 2018 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel bereits umgetauscht (bitte nach Städten und Herstellern aufschlüsseln)?

16. Wie viele Pkw waren seit September 2017 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten und Städten aufschlüsseln), und wie viele Pkw waren in Deutschland seit September 2017 insgesamt zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten aufschlüsseln)?
17. Wie viele Pkw wurden seit September 2017 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel zugelassen (bitte Zulassungszahlen nach Monaten und Städten aufschlüsseln), und wie viele Pkw wurden in Deutschland seit September 2017 insgesamt zugelassen (bitte Zulassungszahlen nach Monaten aufschlüsseln)?
18. Wie viele Diesel-Pkw mit den Abgasnormen Euro 1 bis 3 waren seit September 2017 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel insgesamt zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten und Städten aufschlüsseln), und wie viele dieser Pkw waren in Deutschland seit September 2017 insgesamt zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten aufschlüsseln)?
19. Wie viele Diesel-Pkw mit der Abgasnorm Euro 4 waren seit September 2017 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten und Städten aufschlüsseln), und wie viele dieser Pkw waren in Deutschland seit September 2017 insgesamt zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten aufschlüsseln)?
20. Wie viele Diesel-Pkw mit der Abgasnorm Euro 5 waren seit September 2017 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten und Städten aufschlüsseln), und wie viele dieser Pkw waren in Deutschland seit September 2017 insgesamt zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten aufschlüsseln)?
21. Wie viele Diesel-Pkw mit der Abgasnorm Euro 6 (ohne Euro 6d-TEMP und besser) waren seit September 2017 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten und Städten aufschlüsseln), und wie viele dieser Pkw waren in Deutschland seit September 2017 insgesamt zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten aufschlüsseln)?
22. Wie viele Diesel-Pkw mit der Abgasnorm Euro 6 (ohne Euro 6d-TEMP und besser) wurden seit September 2017 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel zugelassen (bitte Zulassungszahlen nach Monaten und Städten aufschlüsseln), und wie viele dieser Pkw wurden in Deutschland seit September 2017 insgesamt zugelassen (bitte Zulassungszahlen nach Monaten aufschlüsseln)?
23. Wie viele Diesel-Pkw mit der Abgasnorm Euro 6d-TEMP oder besser waren seit September 2017 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten und Städten aufschlüsseln), und wie viele dieser Pkw waren in Deutschland seit September 2017 insgesamt zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten aufschlüsseln)?
24. Wie viele Diesel-Pkw mit der Abgasnorm Euro 6d-TEMP oder besser wurden seit September 2017 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel zugelassen (bitte Zulassungszahlen nach Monaten und Städten aufschlüsseln), und wie viele dieser Pkw wurden in Deutschland seit September 2017 insgesamt zugelassen (bitte Zulassungszahlen nach Monaten aufschlüsseln)?

25. Wie viele Elektro-Pkw waren seit September 2017 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten und Städten aufschlüsseln), und wie viele dieser Pkw waren in Deutschland seit September 2017 insgesamt zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten aufschlüsseln)?
26. Wie viele Elektro-Pkw wurden seit September 2017 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel zugelassen (bitte Zulassungszahlen nach Monaten und Städten aufschlüsseln), und wie viele dieser Pkw wurden in Deutschland seit September 2017 insgesamt zugelassen (bitte Zulassungszahlen nach Monaten aufschlüsseln)?
27. Wie viele Oldtimer mit H-Kennzeichen waren seit September 2017 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten und Städten aufschlüsseln), und wie viele dieser Pkw waren in Deutschland seit September 2017 insgesamt zugelassen (bitte Bestandszahlen nach Monaten aufschlüsseln)?
28. Wie viele Oldtimer mit H-Kennzeichen wurden seit September 2017 in den 15 Städten mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel zugelassen bzw. erhielten ein H-Kennzeichen (bitte nach Monaten und Städten aufschlüsseln), und wie viele dieser Pkw wurden in Deutschland seit September 2017 insgesamt zugelassen bzw. erhielten ein H-Kennzeichen (bitte nach Monaten aufschlüsseln)?
29. In welchen der 15 Städte mit der höchsten Stickstoffdioxidbelastung im Jahresmittel sehen Luftreinhaltepläne nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit Verkehrsbeschränkungen für Oldtimer mit H-Kennzeichen vor?
30. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass angesichts drohender oder wirksamer Fahrverbote im Jahresmittel nun mehr Oldtimer mit H-Kennzeichen gefahren werden, da die Halter annehmen, so nicht von Fahrverboten betroffen zu sein?

Berlin, den 19. November 2018

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**