

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jens Maier, Thomas Seitz, Roman Johannes Reusch, Karsten Hilse und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/15538 –

Saubere Städte durch Euro 6d-TEMP-Diesel

Vorbemerkung der Fragesteller

Dieselmotoren stehen seit Monaten in der Kritik von Medien und Politikern einschlägiger Parteien. Aufgrund angeblich zu hoher Schadstoffausstöße sind Dieselfahrer, deren Fahrzeuge eine geringere Abgasnorm als Euro 5 aufweisen, sind bereits in mehreren deutschen Großstädten von Fahrverboten betroffen oder von Fahrverboten bedroht (www.sueddeutsche.de/wirtschaft/fahrverbote-deutschland-ueberblick-1.4220563). Maßgeblichen Anteil daran trägt die Deutsche Umwelthilfe (www.duh.de/). Die Deutsche Umwelthilfe hat in zahlreichen Fällen die Regierungen mehrerer Bundesländer verklagt, um niedrige Grenzwerte für die Schadstoffbelastung in Städten durchzusetzen (www.duh.de/themen/luftqualitaet/recht-auf-saubere-luft/; www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Verkehr/Feinstaub/Right-to-Clean-Air_Hintergrundpapier_D_Juli_2019.pdf).

Die Anti-Diesel-Debatte schadet nach Ansicht der Fragesteller vielen Menschen. Es besteht die Gefahr, dass zahllose von Fahrverboten betroffene Menschen, die einen älteren Diesel fahren und auf das Auto angewiesen sind, sich die Anschaffung eines neuen Autos nicht leisten können (www.sueddeutsche.de/auto/leserreaktionen-zum-diesel-urteil-der-buerger-muss-mal-wiederszahlen-1.3885791). Mittelständische Betriebe sind dem Risiko ausgesetzt, durch Dieselfahrverbote ihre Existenzgrundlage zu verlieren (www.handelsblatt.com/politik/deutschland/urteil-zu-diesel-handwerker-sehen-sich-bei-fahrverboten-in-existenz-bedroht/21011568.html?ticket=ST-70351800-qnA9mkr7gsc4donXnua-ap3; www.wiwo.de/politik/deutschland/diesel-fahrverbote-die-deutsche-wirtschaft-warnt-und-bittet-/21012294.html).

Die Zeitschrift „Auto Motor und Sport“ hat mehrere Dieselfahrzeuge mit der neuesten Abgasnorm „Euro 6d-TEMP“ getestet. In einer Reportage des ARD-Programms „Plusminus“, in welcher sich auch auf diesen Test bezogen wird, wurde erneut ein Test an einem Euro 6d-TEMP-Dieselfahrzeug durchgeführt (www.youtube.com/watch?v=yo960sPaWDw, dort ab Minute 1:19 zum Test der Zeitschrift und Schilderung des erneuten Tests). Probleme mit zu hohem Stickoxid-Ausstoß gelten bei modernen Dieseln (Abgasnorm Euro 6) demnach als gelöst. Der Test bezog sich auf die Feinstaubausstöße. Die Abgasreinigung des in der Reportage getesteten Dieselfahrzeugs (siehe Verlinkung) funktionierte so gut, dass der gesamte vom Fahrzeug angesaugte Feinstaub

weitestgehend aus der Luft entfernt wurde. Im Ergebnis war der Anteil an Feinstaub im Abgas des getesteten Fahrzeugs deutlich geringer als die Luft in der Umgebung des Fahrzeugs (ebd.). Der Partikelfilter absorbierte bis zu 90 Prozent des angesaugten Feinstaubes (ebd.). Unter Zugrundelegung dieser Erkenntnisse (siehe die verlinkte Reportage) stellt aus Sicht der Fragesteller der Einsatz und die staatliche Förderung von Fahrzeugen mit Dieselmotoren der Abgasnorm Euro 6d-TEMP einen wirksamen, effizienten, bürgernahen und verbraucherfreundlichen Beitrag zur Verringerung von Feinstaub und zur Verbesserung der Luft in Ballungsgebieten dar. Insbesondere in Städten, in denen die Feinstaubbelastung hoch ist, könnte nach Auffassung der Fragesteller hierdurch auf Dauer eine höhere Luftreinheit geschaffen werden.

1. Ist der Bundesregierung bekannt, dass Dieselfahrzeuge mit der Abgasnorm Euro 6d-TEMP zu einer Verringerung der Feinstaubbelastung in der Luft von feinstaubbelasteten Großstädten beitragen können (vgl. Verlinkung zur Reportage in der Vorbemerkung)?

Die europäischen Typgenehmigungsvorschriften wurden hinsichtlich der Anforderungen für Partikelemissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 und ihren Durchführungsmaßnahmen schrittweise weiter verschärft. Daher sind bereits seit der Abgasnorm Euro 5 alle Dieselfahrzeuge mit geschlossenen Partikelfiltern ausgerüstet. Die Zusammenhänge zwischen Emissions- und Immissionsseite sind komplex und u. a. auch abhängig von Regenerationsprozessen und Fahrdynamiken. Zu Aussagen einzelner Reportagen nimmt die Bundesregierung keine Stellung.

2. Beabsichtigt die Bundesregierung vor dem Hintergrund des in der Vorbemerkung der Fragesteller erwähnten Tests, ihr „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ (www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Luft/konzept_diesel_bf.pdf) entsprechend zu überarbeiten?

Nein. Die in Rede stehende Reportage hat Feinstaubausstöße zum Gegenstand. Gegenstand des Konzepts der Bundesregierung für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten ist die Stickstoffdioxid-Belastung in den Städten.

3. Beabsichtigt die Bundesregierung, Verbraucher, die ein Fahrzeug mit einem Dieselmotor der Abgasnorm Euro 6d-TEMP erwerben wollen, zu subventionieren beziehungsweise anteilig die Kosten des Kaufpreises zu bezuschussen?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Der Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 regelt finanzielle Anreize, die die Mitgliedstaaten Herstellern für in Serie hergestellte Fahrzeuge bieten können, die dieser Verordnung und ihren Durchführungsmaßnahmen entsprechen. Die Schaffung eines finanziellen Anreizes beim Kauf eines Pkw der Abgasnorm Euro 6d-TEMP ist nicht vorgesehen.

4. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Halter von Fahrzeugen mit Dieselmotoren der Abgasnorm Euro 6d-TEMP steuerlich in Zukunft zu entlasten?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Die Bundesregierung hat im Klimaschutzprogramm 2030 für das Kraftfahrzeugsteuerrecht beschlossen, die Besteuerung zukünftig stärker an den CO₂-Werten der Fahrzeuge auszurichten. Sie beabsichtigt damit, dass von der Kraftfahrzeugsteuer eine deutlich stärkere Lenkungswirkung beim Neuwagenkauf hin zu CO₂-ärmeren bzw. emissionsfreien Antrieben ausgeht.

Die Emissionsklasse (Abgasnorm) ist für die Kraftfahrzeugsteuer bei Neuzulassungen unerheblich. Die Kraftfahrzeugsteuer für neue Pkw wird bereits seit dem 1. Juli 2009 nicht mehr nach Abgasnorm und Hubraum, sondern nach dem Prüfwert der CO₂-Emissionen und dem Hubraum bemessen. Der CO₂-Wert ist nicht Bestandteil der jeweiligen Abgasnorm. Es existieren auch keine direkten Abhängigkeiten zwischen CO₂-Werten und Abgasnormen.

5. Ist der Bundesregierung bekannt, dass durch den Einsatz und die Bremsvorgänge von Schienenfahrzeugen wie Eisenbahnen und Straßenbahnen große Mengen an Feinstaub erzeugt werden (vgl. den in der Vorbemerkung der Fragesteller verlinkten Bericht ab Minute 8:25 und www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/ueberraschende-messungen-doppelter-tag-esgrenzwert-soviel-feinstaub-schlucken-sie-in-der-u-bahn_id_8932224.html)?

Welche Schlussfolgerungen für ihr eigenes Handeln zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass Schienenfahrzeuge durch das Bremsen große Mengen Feinstaub produzieren?

Der Bundesregierung liegen derzeit keine wissenschaftlichen Standards entsprechenden Informationen vor, um die Frage abschließend zu bewerten.

