

Kleine Anfrage

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

Aktueller Stand der Rückrufe und Hardware-Nachrüstungen von Dieselfahrzeugen

Seit Bekanntwerden des Abgasskandals im September 2015 und der Aufdeckung verschiedener Abgasmanipulationen unterschiedlicher Automobilhersteller hat das Kraftfahrt-Bundesamt zahlreiche verpflichtende Rückrufe von Dieselfahrzeugen angeordnet. Diese sind nach wie vor nicht vollständig abgearbeitet. Teilweise sind die Rückrufaktionen noch nicht einmal angelaufen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/15320).

Hinzu kommen freiwillige Rückrufaktionen, die die Automobilhersteller mit der Bundesregierung vereinbart hatten, um die Stickoxid-Emissionen der Fahrzeuge zu reduzieren. Insbesondere wurde beim sogenannten Dieseltipp am 2. August 2017 festgelegt, dass ursprünglich bis Ende 2018 bei ca. 5,3 Millionen Diesel-Pkw Software-Updates vorgenommen werden, von denen – abzüglich der bis dahin angeordneten Pflichtrückrufe – 2,84 Millionen Updates freiwillig erfolgen sollten. Im Nachgang des Dieseltipps wurden weitere 1 Million Updates zugesagt (vgl. www.n-tv.de/wirtschaft/1-000-000-Diesel-zusaetzlich-erhalten-Update-article20601819.html).

Die nach Ansicht zahlreicher Expertinnen und Experten effektivste Maßnahme zur Reduktion von Stickoxid-Emissionen, die Nachrüstung von Abgasreinigungssystemen („Hardware-Nachrüstung“, vgl. www.umweltbundesamt.de/themen/technische-nachruestung-senkt-nox-ausstoss-von), wurde von der Bundesregierung erst später ermöglicht. Dies geschah durch die Festlegung der technischen Anforderungen an solche Nachrüstungssysteme durch das Kraftfahrt-Bundesamt (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Dossier/Hardware-Nachruestungen/top-4-nachruestung-technische-vorgaben.html). Seitdem können Genehmigungen für solche Systeme durch das Kraftfahrt-Bundesamt erteilt werden.

Offen ist, welchen Stand die verpflichtenden und freiwilligen Rückrufaktionen sowie die Genehmigung und Umsetzung von Hardware-Nachrüstungen haben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bei wie vielen in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen hat das Kraftfahrt-Bundesamt seit September 2015 aufgrund illegaler Abschaltvorrichtungen oder anderer Abgasmanipulationen verpflichtende Rückrufe angeordnet (bitte jeweils unter Angabe absoluter Zahlen nach Herstellern aufschlüsseln)?

2. Bei wie vielen dieser Fahrzeuge hat die Rückrufaktion bereits begonnen, und bei wie vielen dieser Fahrzeuge hat die Rückrufaktion noch nicht begonnen (bitte jeweils unter Angabe absoluter Zahlen nach Herstellern aufschlüsseln)?
3. Wie viele der Fahrzeuge, bei denen die Rückrufaktion bereits begonnen hat, wurden bereits zurückgerufen, und wie viele der Fahrzeuge, bei denen die Rückrufaktion bereits begonnen hat, wurden noch nicht zurückgerufen (bitte jeweils unter Angabe absoluter Zahlen nach Herstellern aufschlüsseln)?
4. Wie viele Fahrzeuge der rund 5,3 Millionen Diesel-Pkw, für die die deutsche Automobilindustrie die Installation von Software-Updates bis zum Jahresende 2018 zugesagt hatte, werden freiwillig zurückgerufen, und wie viele dieser freiwilligen Rückrufe haben bislang stattgefunden (bitte jeweils unter Angabe absoluter Zahlen nach Herstellern aufschlüsseln)?
5. Wie viele Fahrzeuge der zusätzlichen 1 Million Diesel-Pkw, für die die Autohersteller die Installation von Software-Updates zugesagt hatten, werden freiwillig zurückgerufen, und wie viele dieser freiwilligen Rückrufe haben bislang stattgefunden (bitte jeweils unter Angabe absoluter Zahlen nach Herstellern aufschlüsseln)?
6. Wie viel Prozent der Fahrzeuge, für die das Kraftfahrt-Bundesamt seit September 2015 aufgrund illegaler Abschaltvorrichtungen oder anderer Abgasmanipulationen verpflichtende Rückrufe angeordnet hat, wurden in den Städten und Gemeinden, in denen es im letzten verfügbaren Jahr im Jahresmittel zu Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen gekommen ist, jeweils bereits zurückgerufen (bitte nach Städten und Gemeinden aufschlüsseln), und wie viel Prozent der Fahrzeuge, die freiwillig zurückgerufen werden (vgl. Fragen 4 und 5), wurden in denselben Städten und Gemeinden jeweils bereits zurückgerufen (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?
7. Wie viele Diesel-Pkw mit den Abgasnormen 5 und besser sind in den Städten und Gemeinden zugelassen, in denen es im letzten verfügbaren Jahr im Jahresmittel zu Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen gekommen ist (bitte nach Städten bzw. Gemeinden und Abgasnormen aufschlüsseln), und wie viele Pkw waren in diesen Städten und Gemeinden im selben Jahr insgesamt zugelassen (bitte neben der absoluten Pkw-Anzahl die Anzahl der Diesel-Pkw nennen sowie nach Städten bzw. Gemeinden aufschlüsseln)?
8. Bei welchen Gesetzen, Förderprogrammen der Bundesregierung oder anderen Maßnahmen spielt die Definition besonders belasteter Städte und Gemeinden – also solchen mit einem Stickoxid-Jahresmittelwert von mehr als $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft („Intensivstädte“, vgl. Anlage des „Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/konzept-klarheit-fuer-dieselfahrer.pdf?__blob=publicationFile) – weiterhin eine Rolle?
9. In welchen Städten und Gemeinden wird nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit ein Stickoxid-Jahresmittelwert von mehr als $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft überschritten, und inwiefern unterscheidet sich diese Liste von der im o. g. „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ aufgeführten Liste?
10. Inwiefern werden die Förderprogramme oder die anderen Maßnahmen der Bundesregierung laufend an die jeweils aktuelle Liste der Städte und Gemeinden, in denen ein Stickoxid-Jahresmittelwert von mehr als $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Luft überschritten wird, angepasst?

11. Welche Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für Pkws auf Basis der seit der Erstellung des „Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ festgelegten technischen Anforderungen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?
12. Welche solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für Pkws sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?
13. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?
14. Wie viele Nachrüstungen mit diesen Systemen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits durchgeführt (bitte nach Herstellern und Bundesländern aufschlüsseln), und wie verteilen sich diese Nachrüstungen auf die im letzten verfügbaren Jahr im Jahresmittel von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städte und Gemeinden?
15. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung von den durchschnittlichen Kosten einer Nachrüstung sowie der Spannweite der Kosten einer Nachrüstung (bei unterschiedlichen Systemen, Automodellen und Autohändlern)?
16. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung von der bisher geleisteten Beteiligung der Automobilhersteller an den Kosten der Nachrüstung?
17. Von welchen Automobilherstellern hat die Bundesregierung derzeit verbindliche Zusagen, Hardware-Nachrüstungen bei privaten Pkws finanziell zu bezuschussen?
18. Wann, und mit welchen Herstellern hat die Bundesregierung seit den Verhandlungen mit Automobilherstellern am Donnerstag, dem 8. November 2018, darüber verhandelt, dass sie neben VW und Daimler ebenfalls Hardware-Nachrüstungen bei privaten Pkw finanziell bezuschussen?
19. Welche Ergebnisse hatten diese Gespräche und welche Automobilhersteller werden Hardware-Nachrüstungen bei privaten Pkws nunmehr neben VW und Daimler ebenfalls finanziell bezuschussen?
20. Welche Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für schwere Kommunalfahrzeuge auf Basis der seit der Erstellung des „Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ in den entsprechenden Förderrichtlinien festgelegten technischen Anforderungen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?
21. Welche solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für schwere Kommunalfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?
22. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?
23. Wie viele Nachrüstungen mit diesen Systemen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln und zumindest unter Angabe der über die Förderrichtlinie des Bundes bezuschussten Nachrüstungen), und wie verteilen sich diese Nachrüstungen auf die im letzten verfügbaren Jahr im Jahresmittel von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städte und Gemeinden?

24. Welche Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge auf Basis der seit der Erstellung des „Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ in den entsprechenden Förderrichtlinien festgelegten technischen Anforderungen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?
25. Welche solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?
26. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?
27. Wie viele Nachrüstungen mit diesen Systemen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln und zumindest unter Angabe der über die Förderrichtlinie des Bundes bezuschussten Nachrüstungen), und wie verteilen sich diese Nachrüstungen auf die im letzten verfügbaren Jahr im Jahresmittel von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städte und Gemeinden?
28. Welche Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge auf Basis der seit der Erstellung des „Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ in den entsprechenden Förderrichtlinien festgelegten technischen Anforderungen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?
29. Welche solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für schwere Handwerker- und Lieferfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?
30. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?
31. Wie viele Nachrüstungen mit diesen Systemen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln und zumindest unter Angabe der über die Förderrichtlinie des Bundes bezuschussten Nachrüstungen), und wie verteilen sich diese Nachrüstungen auf die im letzten verfügbaren Jahr im Jahresmittel von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städte und Gemeinden?
32. Welche Anträge auf Genehmigung von Hardware-Nachrüstungssystemen für Busse auf Basis der seit der Erstellung des „Konzepts für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ in den entsprechenden Förderrichtlinien festgelegten technischen Anforderungen liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt derzeit vor (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?
33. Welche solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für Busse sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?
34. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?
35. Wie viele Nachrüstungen mit diesen Systemen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits durchgeführt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln und zumindest unter Angabe der über die Förderrichtlinie des

Bundes bezuschussten Nachrüstungen), und wie verteilen sich diese Nachrüstungen auf die im letzten verfügbaren Jahr im Jahresmittel von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Städte und Gemeinden?

Berlin, den 17. Dezember 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

