

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Oliver Krischer, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/16651 –**

Aktueller Stand der Rückrufe und Hardware-Nachrüstungen von Dieselfahrzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

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 Dieselpipfel 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 Dieselpipfels 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-nachruetzung-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-Nachruetzungen/top-4-nachruetzung-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.

1. Bei wie vielen in Deutschland zugelassenen Fahrzeugen hat das Kraftfahrt-Bundesamt seit September 2015 aufgrund illegaler Abschalt-
einrichtungen oder anderer Abgasmanipulationen verpflichtende Rück-
rufe angeordnet (bitte jeweils unter Angabe absoluter Zahlen nach Her-
stellern aufschlüsseln)?
2. Bei wie vielen dieser Fahrzeuge hat die Rückrufaktion bereits begonnen,
und bei wie vielen dieser Fahrzeuge hat die Rückrufaktion noch nicht be-
gonnen (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 de-
nen die Rückrufaktion bereits begonnen hat, wurden noch nicht zurück-
gerufen (bitte jeweils unter Angabe absoluter Zahlen nach Herstellern
aufschlüsseln)?
4. Wie viele Fahrzeuge der rund 5,3 Millionen Diesel-Pkw, für die die deut-
sche 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 Rück-
rufe haben bislang stattgefunden (bitte jeweils unter Angabe absoluter
Zahlen nach Herstellern aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam be-
antwortet.

Von den ursprünglich im Rahmen des Nationalen Forum Diesel (NFD) gemel-
deten 5,3 Millionen Fahrzeugen sowie den nachgemeldeten 1 Million zusätzli-
chen Fahrzeugen sind 5,3 Millionen umgerüstet. Von den 5,3 Millionen umge-
rüsteten Fahrzeugen wurden ca. 2,9 Millionen Fahrzeuge im Rahmen eines ver-
pflichtenden Rückrufs umgerüstet.

Hersteller	Anzahl NFD-gemeldete Fahrzeuge	Davon verpflichtende Rückrufe
VW-Konzern	3.800.000	2.635.000
Daimler	960.000	280.000
BMW	320.000	3.000
Opel	90.000	30.000
Renault	50.000	0
Dacia	16.000	0
Fiat	9.000	0
Suzuki	6.000	0
Summe	5.251.000	2.948.000

Von den Herstellern Daimler und VW sind noch rund 1 Million Fahrzeuge um-
zurüsten (davon rund 300.000 verpflichtend).

Die Wirksamkeit von Software-Updates zur Reduzierung der NO_x-Emissionen wurde vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) eingehend untersucht und dazu am 10. Januar 2020 ein Bericht zur Wirksamkeit von Software-Updates veröffentlicht. Der Bericht zeigt, dass die Durchführung der Software-Updates erkennbar zu einer deutlichen Verringerung der NO_x-Emissionen führt.

Durch die Software-Updates im Rahmen der freiwilligen Servicemaßnahmen werden die NO_x-Emissionen im Realbetrieb um rund 59 Prozent bei den betroffenen Fahrzeugen verringert. Bei den Fahrzeugen der verpflichtenden Rückrufe wird durch die Softwareverbesserung eine NO_x-Reduzierung von rund 41 Prozent im Realbetrieb erreicht.

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)?

Bestand an Personenkraftwagen (inklusive der Fahrzeuge, die maximal 18 Monate stillgelegt sind) mit der Kraftstoffart Diesel in den Städten und Gemeinden mit Stickstoffdioxid-Grenzüberschreitungen am 01. Januar 2019 nach der Art des Rückrufs

Städte und Gemeinden	Diesel-Personenkraftwagen insgesamt	angeordnete Rückrufe insgesamt	freiwillige Rückrufe	Rückrufe NFD
Aachen	43.537	4.435	236	4.405
Augsburg	50.292	4.370	411	5.305
Backnang, St.	7.753	775	41	868
Bensheim, St.	10.360	1.043	69	1.154
Berlin	348.912	32.507	2.497	40.880
Bielefeld	62.318	6.582	336	6.229
Bochum	56.589	5.160	276	5.411
Bonn	81.508	6.551	471	9.454
Darmstadt	27.604	2.641	165	2.924
Dinslaken, St.	11.060	1.202	66	1.234
Dortmund	90.519	9.560	507	9.386
Duisburg	17.457	1.329	80	1.548
Düren, St.	133.175	11.373	849	15.189
Düsseldorf	67.690	6.396	321	6.925
Essen	86.454	8.470	546	9.225
Esslingen am Neckar, St.	17.689	1.598	102	2.256
Frankfurt am Main	161.964	12.140	1.082	18.549
Freiburg im Breisgau	38.114	3.721	209	3.839
Gelsenkirchen	32.805	3.075	185	3.174
Gießen, Stadt	14.329	1.737	86	1.375
Gladbeck, St.	10.503	1.161	45	1.059
Hagen	29.450	3.242	146	3.114
Halle (Saale)	25.218	3.253	152	2.458
Hamburg	319.746	26.412	1.689	31.175
Hannover	77.299	8.525	501	9.012
Heidenheim an der Brenz	11.293	1.385	71	1.200
Heilbronn	25.185	2.922	127	2.726
Herne	19.649	1.884	92	1.866
Herrenberg, St.	7.713	786	58	930
Hildesheim, St.	15.635	2.125	82	1.533
Hürth, St.	10.445	973	51	1.059
Kiel	41.260	4.373	206	3.948
Köln	186.604	13.759	945	17.158
Leinfelden-Echterdingen, St.	9.771	972	66	1.192
Leonberg	269	42	X	42
Leverkusen	29.054	2.825	168	3.008
Limburg a.d. Lahn	9.182	1.011	56	880
Ludwigsburg, Stadt	17.380	1.760	112	1.929
Ludwigshafen am Rhein	27.947	2.375	136	2.941
Mainz	36.812	3.647	241	4.278
Mannheim	57.516	4.676	314	6.166
Mönchengladbach	44.256	4.733	282	4.325
Mühlacker, St.	5.620	617	24	513
Mülheim an der Ruhr	26.809	2.973	171	2.899
München	352.327	24.033	1.750	32.104
Neuss, St.	34.002	3.049	232	3.887
Nürnberg	97.862	10.608	591	10.188
Oberhausen	28.851	2.792	174	3.011
Offenbach am Main	22.384	2.042	148	2.423
Oldenburg (Oldb)	34.315	4.246	158	3.666
Osnabrück	31.491	3.586	178	3.039
Overath	6.465	665	31	606
Paderborn, St.	30.930	3.614	155	3.306
Pleidelshheim	1.608	173	12	143
Regensburg	43.497	3.743	226	3.844
Remscheid	18.981	2.210	113	1.865
Reutlingen	22.906	2.518	141	2.591
Schwerte, St.	8.567	1.064	41	859
Siegen, St.	21.077	2.473	105	2.056
Solingen	31.335	2.695	161	2.678
Stuttgart, Landeshauptstadt	120.167	9.758	1.036	15.530
Tübingen, St.	17.145	1.931	96	1.781
Walzbachtal	1.874	193	6	167
Wiesbaden	55.040	5.089	565	6.234
Witten, St.	15.291	1.786	72	1.543
Wuppertal	54.070	5.404	318	5.511

Hinweis:

Mit der Auswertung des Bestandes zum 1. Januar 2019 handelt es sich um die aktuellsten verfügbaren Daten.

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)?

**Bestand an Personenkraftwagen in den Städten und Gemeinden mit Stickstoffdioxid-Grenzüberschreitungen
am 01. Januar 2019 insgesamt sowie mit der Kraftstoffart Diesel und nach Emissionsgruppen**

Städte und Gemeinden	Personenkraftwagen insgesamt	darunter mit der Kraftstoffart Diesel	darunter Emissionsgruppe			
			Euro 5	Euro 6	darunter Euro 6d	darunter Euro 6d-temp
Aachen	112.882	36.527	12.360	12.915	-	786
Augsburg	136.121	43.038	14.348	15.261	-	880
Backnang, St.	21.924	6.703	2.198	2.130	-	131
Bensheim, St.	26.770	9.168	3.039	3.585	-	154
Berlin	1.210.790	296.450	95.283	102.336	-	4.343
Bielefeld	169.108	54.152	17.084	18.195	-	982
Bochum	197.114	46.020	15.216	16.430	-	987
Bonn	174.990	69.165	18.813	35.148	-	2.172
Darmstadt	72.744	23.851	7.272	9.441	-	509
Dinslaken, St.	41.240	9.820	3.703	2.933	-	144
Dortmund	286.461	78.188	26.238	26.217	-	1.225
Duisburg	229.610	58.316	19.057	17.330	-	725
Düren, St.	47.210	13.996	4.808	4.072	-	187
Düsseldorf	310.614	113.441	30.237	57.183	-	3.030
Essen	267.883	73.859	23.623	29.264	-	1.527
Esslingen am Neckar, St.	50.082	15.130	4.626	5.676	-	337
Frankfurt am Main	336.413	134.764	32.103	74.601	-	4.301
Freiburg im Breisgau	92.378	33.315	10.589	9.991	-	557
Gelsenkirchen	121.583	28.093	9.218	8.190	-	368
Gießen, Stadt	36.246	12.311	4.155	4.369	-	215
Gladbeck, St.	39.518	9.084	3.224	2.465	-	80
Hagen	97.430	25.376	8.943	7.493	-	285
Halle (Saale)	93.915	21.866	8.150	7.563	-	298
Hamburg	794.618	254.701	73.394	104.142	-	9.997
Hannover	217.613	66.622	20.787	26.133	-	1.708
Heidenheim an der Brenz	29.235	9.655	3.354	3.345	-	92
Heilbronn	66.712	21.795	7.374	7.137	-	347
Helm	76.627	16.983	5.786	4.827	-	175
Herrenberg, St.	19.598	6.709	2.281	2.313	-	145
Hildesheim, St.	48.704	13.620	4.888	4.002	-	168
Hürth, St.	34.083	9.153	3.241	2.958	-	102
Kiel	110.156	35.749	11.581	10.637	-	619
Köln	482.847	151.837	44.314	63.854	-	5.967
Leinfelden-Echterdingen, St.	25.005	8.378	2.446	4.010	-	217
Leonberg	681	237	104	63	-	5
Leverkusen	89.605	26.049	8.064	8.770	-	487
Limburg a.d. Lahn	21.371	7.636	2.666	2.857	-	123
Ludwigsburg, Stadt	49.649	14.909	4.915	5.459	-	329
Ludwigshafen am Rhein	82.216	24.016	7.768	7.453	-	269
Mainz	99.401	31.767	10.335	11.684	-	694
Mannheim	151.038	48.971	13.939	20.184	-	1.258
Mönchengladbach	137.330	38.244	13.284	11.946	-	637
Mühlacker, St.	16.016	4.893	1.710	1.282	-	52
Mülheim an der Ruhr	93.005	22.980	7.961	7.888	-	353
München	725.690	270.546	72.908	135.429	-	20.150
Neuss, St.	88.219	28.914	8.504	12.357	-	739
Nürnberg	244.837	84.245	27.719	30.162	-	1.589
Oberhausen	110.253	24.916	8.558	7.679	-	346
Offenbach am Main	55.974	16.668	5.746	6.996	-	378
Oldenburg (Oldb)	87.801	30.400	11.088	9.445	-	488
Osnabrück	83.704	27.275	8.827	10.457	-	628
Overath	17.972	5.621	2.131	1.659	-	76
Paderborn, St.	80.649	26.866	9.774	8.371	-	426
Pleidelsheim	4.333	1.412	421	602	-	28
Regensburg	89.167	33.936	10.240	16.171	-	2.324
Remscheid	61.345	16.403	5.818	5.424	-	209
Reutlingen	65.202	19.954	7.133	6.176	-	287
Schwerte, St.	28.237	7.536	2.795	2.442	-	102
Siegen, St.	60.181	17.782	6.387	6.090	-	329
Solingen	92.587	23.568	7.892	7.873	-	645
Stuttgart, Landeshauptstadt	301.793	96.958	25.792	48.023	26	3.607
Tübingen, St.	39.613	14.958	4.718	5.610	-	292
Waltzbachtal	5.755	1.657	610	378	-	10
Wiesbaden	145.221	47.193	15.353	18.717	-	996
Witten, St.	53.692	13.303	4.823	3.947	-	149
Wuppertal	171.706	46.458	15.908	15.582	-	900
Insgesamt	9.452.467	2.887.296	887.224	1.143.120	26	82.645

Hinweis:

Mit der Auswertung des Bestandes zum 1. Januar 2019 handelt es sich um die aktuellsten verfügbaren Daten.

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 µg/m³ 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?
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 µg/m³ Luft überschritten wird, angepasst?

Die Fragen 8 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Definition besonders belasteter Städte und Gemeinden ist für die im „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ diesbezüglich adressierten Regelungsbereiche einschlägig. Die drei Förderrichtlinien für die mit Selbstzündungsmotor angetriebenen sog. schweren Kommunalfahrzeuge sowie leichten und schweren Handwerker- und Lieferfahrzeuge verweisen hinsichtlich ihres räumlichen Anwendungsbereichs auf die im jeweiligen Anhang II enthaltene „Liste der in 2017 und 2018 im Jahresmittel von Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen betroffenen Kommunen“ sowie zur stetigen Aktualisierung auf die in den Folgejahren von dem Umweltbundesamt zu den Stickstoffdioxid-Grenzwertüberschreitungen veröffentlichten Listen.

9. In welchen Städten und Gemeinden wird nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit ein Stickoxid-Jahresmittelwert von mehr als 50 µg/m³ 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?

Die vollständige Städteliste mit Überschreitungen des Jahresmittelgrenzwerts für Stickstoffdioxid für das Jahr 2019 wird voraussichtlich im Mai 2020 vorliegen. Nach den vorläufig vorliegenden Zahlen ist jedoch ein positiver Trend zu verzeichnen: Die Stickstoffdioxid-Belastung in deutschen Städten ist 2019 deutlich gesunken. Im vergangenen Jahr überschritten mit rund 20 Prozent der verkehrsnahen Messstationen nur noch rund halb so viele den Grenzwert für Stickstoffdioxid im Jahresmittel von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft wie im Vorjahr – im Vorjahr waren es noch 42 Prozent. Nach den noch unvollständig vorliegenden Daten wurden nur in München und Stuttgart im Jahr 2019 ein Stickstoffdioxidjahresmittelwert von 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft überschritten.

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)?

Derzeit wird ein Antrag auf Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) für NO_x-Minderungssysteme zur Nachrüstung von Pkw geprüft.

12. Welche solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für Pkws sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?

Bisher wurden insgesamt sechs ABE für NOx-Minderungssysteme zur Nachrüstung von Pkw genehmigt. Die entsprechenden ABE Nr. 17309, 17310, 17313, 17314, 17315 und 17317 sind über die Internetseite des KBA samt Erweiterungen mit Datum, Typbezeichnung, Genehmigungsinhaber und verlinktem Verwendungsbereich abrufbar.

13. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

Auswertung des Bestandes von Euro 5 Fahrzeugen zum 01.01.2019:

Marke	Anzahl
Audi	326.959
BMW	484.910
Mercedes	462.289
Seat	82.891
Skoda	216.154
Volkswagen	1.088.345
Volvo	71.368

Hinweis:

Die für die beantragten Systeme vorgesehenen Personenkraftwagen (Pkw) wurden anhand der vorgegebenen Genehmigungsnummern und Emissionsgruppen sowie weiteren technischen Angaben zu Hubraum und Nennleistung selektiert und gezählt.

Mit der Auswertung des Bestandes zum 1. Januar 2019 handelt es sich um die aktuellsten verfügbaren Daten.

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?

Die Fragen 14 bis 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es haben Gespräche auf verschiedenen Ebenen mit dem Verband der Automobilindustrie und dem Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller stattgefunden. Von deutschen und internationalen Herstellern wurden verbindliche Zusagen nur seitens der Hersteller Daimler und VW getroffen, die eine Übernahme der Kosten für eine Hardware-Nachrüstung von Diesel-Pkw bis zu einer Höhe von 3.000 Euro pro Fahrzeug zugesagt haben.

Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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)?

Derzeit wird ein Antrag auf Erteilung einer Erweiterung der ABE Nr. 17304 geprüft.

21. Welche solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für schwere Kommunalfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?

Bisher wurden zwei ABE für NOx-Minderungssysteme zur Nachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen genehmigt. Die entsprechenden ABE Nr. 17304 und 17308 sind über die Internetseite des KBA samt Erweiterungen mit Datum, Typbezeichnung, Genehmigungsinhaber und verlinktem Verwendungsbereich abrufbar.

22. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

5.731 (Auswertung des Bestandes zum 1. Januar 2019).

Hinweis:

Schwere Kommunalfahrzeuge werden im Rahmen dieser Auswertung als Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3.500 kg definiert, die zu kommunalen Zwecken eingesetzt werden. Dazu gehören beispielsweise Abfallbeseitigung oder Straßenreinigung, aber auch Zivilschutz und Feuerwehr. Mittels der technischen Vorgaben des Hubraums und der Nennleistung wurden dann die für die beantragten Systeme vorgesehenen Fahrzeuge der Marke Mercedes selektiert.

Mit der Auswertung des Bestandes zum 1. Januar 2019 handelt es sich um die aktuellsten verfügbaren Daten.

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?

Bisher wurden keine Verwendungsnachweise für die Nachrüstung von schweren Kommunalfahrzeugen eingereicht. Im zentralen Fahrzeugregister sind aktuell keine Nachrüstungen für schwere Kommunalfahrzeuge verzeichnet.

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)?

Es liegen keine Anträge vor.

25. Welche solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?

Bisher wurden zwei ABE für NOx-Minderungssysteme zur Nachrüstung von leichten Handwerker- und Lieferfahrzeugen genehmigt. Die entsprechenden ABE Nr. 17311 und 17316 sind über die Internetseite des KBA samt Erweiterungen mit Datum, Typbezeichnung, Genehmigungsinhaber und verlinktem Verwendungsbereich abrufbar.

26. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

Auswertung des Bestandes von Euro 5 Fahrzeugen zum 1. Januar 2019:

Marke	insgesamt ¹⁾	darunter Handwerks- und Lieferfahrzeuge ³⁾
Citroen	18.742	12.019
Fiat	28.548	18.065
Ford	130.018	84.399
Iveco	654	652
Land Rover	14.231	3.452
Mercedes	177.471	119.762
Mitsubishi	1.449	753
Nissan	4.185	2.747
Opel	39.220	25.545
Peugeot	19.533	12.437
Renault	53.922	36.463
Toyota	45	23
Volkswagen	296.469	177.669
Insgesamt ²⁾	785.420	494.663

¹⁾ lt. Typgenehmigung

²⁾ inklusive Fahrzeugen ohne Angabe zur Marke gemäß amtlicher Fahrzeugstatistik

³⁾ als Handwerks- und Lieferfahrzeuge werden hier Fahrzeuge definiert, die gewerblich zugelassen sind

Hinweis:

Die Auswahl der relevanten, leichten Transporter der Marken Citroen, Fiat, Ford, Iveco, Land Rover, Mercedes, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Renault, Toyota und Volkswagen erfolgte ebenfalls anhand der Vorgaben der Genehmigungsnummer, des Hubraums, der Nennleistung und der Emissionsgruppe. Als Liefer- und Handwerksfahrzeuge sind dann näherungsweise die Fahrzeuge zu verstehen, die gewerblich zugelassen sind.

Mit der Auswertung des Bestandes zum 1. Januar 2019 handelt es sich um die aktuellsten verfügbaren Daten.

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?

Bisher wurden keine Verwendungsnachweise für die Nachrüstung von leichten Handwerker- und Lieferfahrzeugen eingereicht. Im zentralen Fahrzeugregister sind aktuell keine Nachrüstungen für leichte Handwerker- und Lieferfahrzeuge verzeichnet.

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)?

Es liegen keine Anträge vor.

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?

Die Fragen 29 bis 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bisher wurden keine Allgemeinen Betriebserlaubnisse (ABE) für NOx-Minderungssysteme zur Nachrüstung von schweren Handwerker- und Lieferfahrzeugen genehmigt. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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)?

Derzeit werden zwei Anträge auf Erteilung einer Erweiterung der ABE Nr. 17307 und 17295 geprüft.

33. Welche solcher Hardware-Nachrüstungssysteme für Busse sind bereits genehmigt (bitte unter Angabe der Fahrzeugmodelle, für die die Systeme vorgesehen sind)?

Bisher wurden insgesamt neun ABE für NOx-Minderungssysteme zur Nachrüstung von Bussen genehmigt. Die entsprechenden ABE Nr. 17294, 17295, 17296, 17297, 17298, 17299, 17305, 17306 und 17307 sind über die Internetseite des KBA samt Erweiterungen mit Datum, Typbezeichnung, Genehmigungsinhaber und verlinktem Verwendungsbereich abrufbar.

34. Wie viele Fahrzeuge, für die die genehmigten Systeme vorgesehen sind, sind derzeit in Deutschland zugelassen?

Auswertung des Bestandes von Euro 5 Fahrzeugen zum 1. Januar 2019:

Marke	Insgesamt	davon Emissionsgruppe			
		III	IV	V	EEV
MAN	5.216	1.885	1.199	-	2.132
MAN/Neoplan ¹⁾	2.080	7	2	-	2.071
Mercedes	171	86	3	-	82
Mercedes/Setra ¹⁾	15.491	4.075	1.223	-	10.193
Neoplan	418	324	58	-	36
Setra	1.646	1.150	335	-	161
Solaris	160	140	-	-	20
VDL	152	-	-	-	152
Insgesamt	25.334	7.667	2.820	-	14.847

¹⁾ keine eindeutige Zuordnung zu einer der beiden Marken möglich

Hinweis:

Mit der Auswertung des Bestandes zum 1. Januar 2019 handelt es sich um die aktuellsten verfügbaren Daten.

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?

Der Bund fördert die Nachrüstung von Dieselnbussen des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV-Dieselnbuse) der Schadstoffklassen EURO III, IV, V und EEV mit Abgas-nachbehandlungssystemen im Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020. Bisher wurde die Nachrüstung von 1.687 ÖPNV-Dieselnbussen bewilligt. Die Nachrüstung wird i. d. R. sukzessive vorgenom-

men, um den laufenden Betrieb nicht zu beeinträchtigen. Da die Auszahlung der bewilligten Fördermittel nachschüssig nach Vorlage und Prüfung der Verwendungsnachweise erfolgt, kann erst nach Abschluss dieses Prozesses die Anzahl der tatsächlich umgerüsteten ÖPNV-Busse beziffert werden.

Kommune	BL	Anzahl der Bewilligungen für ÖPNV-Dieselbusse
Freiburg	BW	25
Heidelberg	BW	4
Heilbronn	BW	26
Ravensburg	BW	7
Reutlingen	BW	17
BW		79
München	BY	188
Nürnberg	BY	26
Regensburg	BY	29
Würzburg	BY	26
BY		269
Frankfurt a.M.	HE	25
Marburg	HE	5
Rüsselsheim	HE	3
Wiesbaden	HE	99
HE		132
Hamburg	HH	262
HH		262
Hameln	NI	5
Osnabrück	NI	26
NI		31
Aachen	NW	103
Bielefeld	NW	2
Bochum + Düsseldorf	NW	20
Bonn	NW	55
Dortmund	NW	36
Duisburg	NW	16
Düren	NW	14
Düsseldorf	NW	157
Essen	NW	30
Hagen	NW	32
Hürth	NW	13
Köln	NW	113
Leverkusen	NW	30
Mühlheim a.d. Ruhr	NW	16
Neuss	NW	19
Oberhausen	NW	23
Paderborn	NW	13
Siegen	NW	10
Wuppertal	NW	70
NW		772
Mainz	RP	105
RP		105
Kiel	SH	37
SH		37
	Summe	1.687

