

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Gerichtsurteil zum Nationalen Luftreinhalteprogramm

Die Bundesregierung hat durch das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 23. Juli 2024 erneut eine juristische Niederlage für ihre Umwelt- und Klimapolitik einstecken müssen. Obwohl das Nationale Luftreinhalteprogramm (NLRP) durch einen Kabinettsbeschluss vom 15. Mai 2024 aktualisiert worden ist (www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/luftreinhalteprogramm-2282304), bemängelt das Gericht, dass die zugrunde liegende Prognose fehlerhaft sei. Teilweise seien nicht die aktuellsten Daten eingestellt und Veränderungen in der Planung der Maßnahmen nicht berücksichtigt worden. Unter anderem bemängelt das Oberverwaltungsgericht die Nichtbeachtung der folgenden Punkte: Klimaschutz-Projektionsbericht 2023, Gebäudeenergiegesetz in der im September 2023 beschlossenen Fassung, Änderungen bei der Bundesförderung für effiziente Gebäude, beschleunigter Ausstieg aus der Kohleverstromung idealerweise bis 2030, Berücksichtigung der Euro-7-Abgasnorm sowie Stopp der staatlichen Förderung für den Kauf von Elektro-Pkws (www.berlin.de/gerichte/oberverwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2024/pressemitteilung.1470014.php). In diesem Zusammenhang ergeben sich aus Sicht der Fragesteller weitere Fragen – insbesondere zu den weiteren Planungen der Bundesregierung.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wird die Bundesregierung gegen das Urteil in Revision vor dem Bundesverwaltungsgericht gehen (bitte die jeweilige Entscheidung begründen)?
2. Hält die Bundesrepublik Deutschland derzeit die nationalen Emissionshöchstmengen gemäß der Richtlinie über nationale Emissionshöchstmengen (engl.: National Emission Ceilings Directive, kurz: NEC-Richtlinie) für die Luftschadstoffe Schwefeldioxid, Stickstoffoxide, Ammoniak und flüchtige organische Verbindungen außer Methan (NMVOC) ein?
3. Wie stellt sich die Einhaltung der Emissionshöchstmengen im Zeitverlauf dar (bitte für das Jahr 2010 sowie für die Jahre von 2018 bis 2023 einzeln und je Luftschadstoff angeben)?
4. Warum hat die Bundesregierung die vom Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg identifizierten aktuellen Entwicklungen bei einschlägigen Gesetzesvorhaben bzw. bei Änderungen der eigenen Förderpolitik nicht in die Prognose des aktualisierten NLRP aufgenommen?
5. Erwägt die Bundesregierung im Nachgang des Urteils Anpassungen des NLRP bzw. Änderungen entsprechender Gesetze, Verordnungen oder Verwaltungsvorschriften, und wenn ja, welche?

6. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass es auch in Zukunft nicht zu flächendeckenden Fahrverboten für Pkws kommen wird?
7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse zu der Aussage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) vor, dass derzeit rund 8 Millionen Diesel-Pkws mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen auf deutschen Straßen unterwegs seien (vgl. www.spiegel.de/wissenschaft/natur/gerichtsurteil-zur-luftqualitaet-muessen-jetzt-millionen-dieselaautos-stillgelegt-werden-a-8a813131-e2c7-4260-a4b5-9e05bd84a8ab)?
8. Wie unterscheidet sich die Emissionsprognose des NLRP von 2019 bezogen auf 2030 von der Prognose des NLRP von 2024, und welche Entwicklungen waren dafür maßgeblich?
9. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass es während der Verhandlungen zur neuen EU-Abgasnorm Euro 7 zu einer „Abmilderung der Vorschriften“ („Da droht wieder dicke Luft“, in: Süddeutsche Zeitung vom 24. Juli 2024, S. 6) kam, und wenn ja, an welchen Punkten macht sie das fest?
10. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die kürzlich von der Europäischen Union (EU) im Trilog beschlossene EU-Luftqualitätsrichtlinie planmäßig eingehalten werden kann, und wann plant die Bundesregierung die nationale Umsetzung (bitte konkreten Zeitrahmen nennen)?
11. Plant die Bundesregierung die Inanspruchnahme der in der novellierten EU-Luftqualitätsrichtlinie vorgesehenen Übergangsregelungen, und wenn nein, warum nicht?
12. Sieht die Bundesregierung die in der novellierten EU-Luftqualitätsrichtlinie vorgeschlagenen kurzfristigen Maßnahmen zur Emissionsreduktion, wie beispielsweise Industrieabschaltungen, streckenbezogene Fahrverbote oder die vorübergehende Stilllegung von Baustellen, als geeignete Maßnahme zur Erreichung der Umwelt- und Klimaziele an?
13. Plant die Bundesregierung, die Förderungen für Elektroautos aufgrund der Einschätzung auf S. 113 des NLRP, nach der die „Kaufprämie für elektrische Fahrzeuge eine zentrale Rolle“ zur Erreichung der Klimaziele spielt, zeitnah wieder einzuführen?
14. Welchen Grund sieht die Bundesregierung für den massiven Rückgang bei den Neuzulassungen von E-Autos (laut ADAC im Mai 2024 rund 30 Prozent weniger, vgl. www.adac.de/news/neuzulassungen-kba), und mit welchen geeigneten Maßnahmen möchte die Bundesregierung die Neuzulassungen von E-Autos wieder fördern?
15. Sieht die Bundesregierung den quotenmäßigen Einsatz von synthetischen Kraftstoffen im Straßenverkehr sowie im Luftverkehr als eine Chance für eine besser Luftqualität an?
16. Wird die Bundesregierung bei einer möglichen Überarbeitung des NLRP auch eine mögliche Förderung von synthetischen Kraftstoffen sowie wasserstoffbetriebenen Fahrzeugen anstreben (bitte Antwort jeweils begründen)?
17. Sieht die Bundesregierung die Hypothese, dass ab 2034 ausschließlich Elektrofahrzeuge zugelassen werden (S. 113 des NLRP) vor dem Hintergrund sinkender Neuzulassungen als realistisch an (bitte begründen)?
18. Sieht die Bundesregierung im flächendeckenden Einsatz von biogenen oder synthetischen Kraftstoffen in den Bestandsflotten eine Möglichkeit der Lösung für die Erreichung der Umwelt- und Klimaziele?

19. Sieht es die Bundesregierung nach dem Skandal um nicht korrekt zertifizierte Klimaprojekte in China (vgl. www.bundestag.de/presse/hib/kurzmeldungen-1008030 und www.berlin.de/generalstaatsanwaltschaft/presse/pressemitteilungen/2024/pressemitteilung.1466648.php) weiterhin als geeignetes Instrument an, bei der Prüfung der Umweltmanagementsysteme (siehe Artikel 14a Absatz 4 der Richtlinie 2024/1785 über Industriemissionen, eur-lex.europa.eu/eli/dir/2024/1785/oj) auch akkreditierte oder zugelassene Zertifizierungsunternehmen einzusetzen?
20. Wie wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die akkreditierten Zertifizierungsunternehmen (gemäß den Vorgaben des Erwägungsgrunds 16 der Verordnung EG Nummer 765/2008 in Zusammenhang mit Artikel 14a Absatz 4 der Richtlinie EG 2024/1785) nicht nur über ausreichendes Fachwissen und einschlägige Erfahrung sowie die Fähigkeit zur Ausführung von Bewertungen verfügen, sondern die ihnen übertragenen Aufgaben auch ordnungsgemäß ausführen?

Berlin, den 12. August 2024

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion

