

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Cem Özdemir, Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Matthias Gastel und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/12668 –**

Nachrüstprogramme für ältere Dieselfahrzeuge und Konsequenzen bei nicht umgerüsteten Dieselfahrzeugen im Rahmen des Abgasskandals

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach Angaben des Umweltbundesamtes wurde im Jahr 2016 an gut 57 Prozent der verkehrsnahen Messstationen in Deutschland der erlaubte Jahresmittelwert für die Stickstoffdioxid-Luftbelastung überschritten. In Ballungsräumen ist der Straßenverkehr die größte Quelle für Stickoxid-Emissionen. Darunter sind Diesel-Pkw für zwei Drittel dieser Emissionen verantwortlich (vgl. www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/luftqualitaet-2016-stickstoffdioxid-weiter).

Ebenfalls verdeutlichen Berechnungen des Umweltbundesamtes, dass viele Dieselfahrzeuge im realen Straßenverkehr die zulässigen Grenzwerte für Stickoxid-Emissionen um ein Vielfaches überschreiten. Besonders drastisch überschreiten Dieselfahrzeuge der Euro-Norm 5 die Grenzwerte. Statt der erlaubten 180 Milligramm pro Kilometer stoßen solche Fahrzeuge im realen Straßenverkehr durchschnittlich 906 Milligramm pro Kilometer aus (vgl. www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/stickoxid-belastung-durch-diesel-pkw-noch-hoeher).

Folglich tragen Dieselfahrzeuge vor allem aufgrund ihrer zu hohen realen Abgaswerte erheblich zu den Überschreitungen der Grenzwerte für Luftschadstoffe in den Städten bei. In der Konsequenz drohen deshalb in vielen Städten Einfahrtbeschränkungen für bestimmte Dieselfahrzeuge.

Um die Luftbelastung drastisch zu senken und gleichzeitig verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu vermeiden bzw. in ihrer Eingriffstiefe und Dauer so gering wie möglich zu halten, verhandelt beispielsweise die Landesregierung in Baden-Württemberg zusammen mit der Automobilindustrie über ein Nachrüstprogramm für bereits zugelassene Fahrzeuge zur Senkung der Stickoxid-Emissionen in der Region Stuttgart. Von der Bundesregierung gibt es bisher keine Aussage dazu, auf welche Weise sie dieses Vorhaben unterstützt oder beabsichtigt, eigene Nachrüstprogramme zu initiieren.

Auch die Umwelt- und Verkehrsminister der Länder fordern eine stärkere Rolle des Bundes bei der Nachrüstung älterer Dieselfahrzeuge ein. Auf ihrer Frühjahrskonferenz am 27. und 28. April 2017 forderten beispielsweise die Ver-

kehrsminister der Länder den Bund zu Maßnahmen auf, „um eine zeitnahe wirksame Reduzierung der tatsächlichen NO₂-Emissionen der Fahrzeugflotten zu erzielen“ (vgl. Beschluss zu TOP 4.8). Als Antwort auf die Mündliche Frage 41 hieß es am 17. Mai 2017 in Bezug auf ein mögliches Nachrüstprogramm des Bundes jedoch, dass die „Meinungsbildung in der Bundesregierung noch nicht abgeschlossen“ (Anlage 36 des Plenarprotokolls 18/233) sei.

Über die Nachrüstung hinaus stellen sich Fragen zum weiteren Ablauf der vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordneten Rückrufe von Fahrzeugen der VW-Marken, in denen illegale Abschalteinrichtungen verbaut wurden. Presseberichten zufolge sollen nicht umgerüstete Fahrzeuge im Rahmen der Hauptuntersuchung künftig keine Prüfplakette mehr erhalten, da eine nicht erfolgte Umrüstung als „erheblicher Mangel“ gewertet werde (vgl. www.presseportal.de/pm/51580/3606434). Bislang gibt es jedoch keine Bestätigung dieses Vorgehens durch die Bundesregierung, obwohl Klarheit über das Verfahren für das Vertrauen der Verbraucherinnen und Verbraucher nach Ansicht der Fragesteller unerlässlich ist.

Nachrüstprogramme

1. Sieht die Bundesregierung eine Notwendigkeit, Euro-5-Dieselfahrzeuge nachzurüsten, um die Stickstoffdioxid-Luftbelastung in deutschen Städten und Gemeinden zu senken?

Wenn ja, inwiefern?

Wenn nein, warum nicht?

2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Umweltminister der Länder, dass „Minderungen der Stickstoffdioxidemissionen bei Diesel-Fahrzeugen im Bestand [...] zu einer schnelleren Einhaltung der NO₂-Grenzwerte beitragen [können]“ (vgl. Beschluss der Umweltministerkonferenz am 5. Mai 2017 zu TOP 28)?

Wenn ja, welche Konsequenzen wird sie daraus ziehen?

Wenn nein, wieso nicht?

3. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 27. und 28. April 2017 nachkommen, „um eine zeitnahe wirksame Reduzierung der tatsächlichen NO₂-Emissionen der Fahrzeugflotten zu erzielen“ (vgl. Beschluss zu TOP 4.8)?

4. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung dem Beschluss der Umweltministerkonferenz nachkommen, „sich gegenüber Herstellern für eine technische Ertüchtigung von Diesel-Fahrzeugen in der gesamten Breite der Flotte einzusetzen“ (vgl. Beschluss zu TOP 28)?

5. Unterstützt die Bundesregierung den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz, dass die Automobilhersteller noch im Jahr 2017 das Minderungspotenzial und die Kosten einer Nachrüstung von Euro-5-Dieselfahrzeugen ermitteln sollen (vgl. Beschluss zu TOP 4.8)?

Wenn ja, wann rechnet die Bundesregierung mit einem Ergebnis seitens der Automobilhersteller?

Wenn nein, warum nicht?

6. Mit welchen Maßnahmen setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass Automobilhersteller das Minderungspotenzial und die Kosten einer Nachrüstung von Euro-5-Dieselfahrzeugen ermitteln, und inwiefern wird sie dafür Sorge tragen, dass die Ergebnisse noch im Jahr 2017 vorliegen?

7. In welchen Zusammenhängen hat die Bundesregierung seit Jahresbeginn mit Vertretern von Automobilherstellern, Automobilverbänden und Automobilzulieferern Gespräche zu dem Minderungspotenzial und den Kosten einer Nachrüstung von Euro-5-Dieselfahrzeugen geführt (bitte nach Datum, Anlässen, Inhalten und Gesprächspartnern aufschlüsseln)?
8. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz, ein wirtschaftlich vertretbares und technisch geeignetes Nachrüstprogramm für Euro-5-Dieselfahrzeuge zügig zu erarbeiten (vgl. Beschluss zu TOP 4.8)?
9. Inwiefern plant die Bundesregierung ein Nachrüstprogramm für Euro-5-Dieselfahrzeuge aufzulegen, und wenn ja, wird das Programm noch in der laufenden Legislaturperiode gestartet?
10. Welche Finanzierungsmechanismen für ein solches Nachrüstprogramm prüft die Bundesregierung derzeit, bzw. welche Mechanismen plant sie zu prüfen?
11. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung den Beschluss der Verkehrsministerkonferenz, dass der politische Prozess zu Nachrüstprogrammen von einem Runden Tisch unter Einbeziehung der relevanten Akteure (u. a. Industrie, Umwelt- und Verbraucherverbände) begleitet wird, der noch in diesem Jahr Lösungsvorschläge für umsetzbare und wirksame Maßnahmen abgeben soll (vgl. Beschluss zu TOP 4.8)?
12. Plant die Bundesregierung einen solchen Runden Tisch einzurichten?
Wenn ja, wann wird dies geschehen, und wird die Einrichtung insbesondere noch in der laufenden Legislaturperiode erfolgen?
Wenn nein, warum nicht?
13. Welche Akteure sollen nach Ansicht der Bundesregierung bei der Einrichtung eines Runden Tisches eingebunden werden, und beabsichtigt die Bundesregierung, auch Umwelt- und Verbraucherverbände gleichberechtigt einzubinden?
14. Unter welchen Umständen führen Nachrüstungen von Fahrzeugen dazu, dass die nachgerüsteten Fahrzeuge nicht mehr der Typgenehmigung entsprechen, und welche Folgen hat dies für die Möglichkeit, die nachgerüsteten Fahrzeuge im Straßenverkehr einzusetzen?
15. Inwiefern sorgt die Bundesregierung vor, um zu vermeiden, dass nachgerüstete Fahrzeuge ihre Zulassung verlieren, bzw. was unternimmt die Bundesregierung, um nach der Nachrüstung eine möglichst sofortige Serienzulassung der Fahrzeuge zu ermöglichen?
16. Welche Möglichkeiten bestehen derzeit, um Nachrüstungen so durchzuführen, dass die nachgerüsteten Fahrzeuge nicht ihre Zulassung für den Straßenverkehr verlieren?
17. Welchen Kraftstoff-Mehrverbrauch hält die Bundesregierung nach einer Nachrüstung der Fahrzeuge einerseits rechtlich und andererseits im Zusammenhang mit den Klimaschutzzielen für akzeptabel?

18. Inwiefern wird die Bundesregierung Landesregierungen und Automobilhersteller im Falle durch sie vorgeschlagener Nachrüstprogramme mit der Schaffung entsprechender Genehmigungsvoraussetzungen für solche Nachrüstungen so unterstützen, dass diese Nachrüstprogramme tatsächlich durchgeführt werden können?
19. Mit welchen Maßnahmen wird die Bundesregierung insbesondere dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz nachkommen, die „Genehmigungsvoraussetzungen [...] für die Nachrüstung auf das Niveau von Euro 6“ zu schaffen (vgl. Beschluss zu TOP 4.8)?

Die Fragen 1 bis 19 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die vorgenannten Fragen betreffen alle den Fragenkomplex der Schadstoffemissionen von Diesel-Pkw. Die betroffenen Ressorts haben bereits innerhalb ihrer Zuständigkeit Stellung genommen.

Zu den gegenständlichen Fragen ist die Meinungsbildung in der Bundesregierung noch nicht abgeschlossen.

Aktuell läuft die Umrüstung für 2,4 Millionen Fahrzeuge des VW-Konzerns, die das BMVI verpflichtend angeordnet hat.

Für 630 000 Fahrzeuge anderer Hersteller, bei denen die Untersuchungskommission Volkswagen des BMVI Zweifel hatte, dass die Abschalteinrichtung vollumfänglich mit Motorschutzgründen gerechtfertigt ist, laufen die Rückrufe im Rahmen einer freiwilligen Serviceaktion.

Die Bundesregierung begleitet die Debatte um die mögliche Optimierung von Euro 5-Dieselfahrzeugen.

Ob es weitere Umrüstungen gibt, hängt davon ab, ob es konkrete und tragfähige Konzepte der Hersteller gibt. Die Bundesregierung steht dazu im Dialog mit der Automobilindustrie.

Das von der Bundesregierung geplante „Nationale Forum Diesel“ soll Maßnahmen zur Reduzierung der Schadstoffemissionen bei Diesel-PKW vereinbaren, um die NOx-Belastung zu reduzieren und gleichzeitig die Mobilität zu gewährleisten.

Neben dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) sollen am Forum weitere fachbezogene Ministerien und Vertreter der Automobilindustrie sowie Entscheidungsträger der Länder beteiligt werden. Die erste Sitzung des Forums soll am 2. August 2017 stattfinden.

Fahrzeugumrüstungen im Rahmen der vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordneten Rückrufe

20. Kann die Bundesregierung eine Befristung der vom Kraftfahrt-Bundesamt angeordneten Rückrufe von Fahrzeugen der VW-Marken im Rahmen des Abgasskandals bestätigen, nach der betroffene Fahrzeuge innerhalb von 18 Monaten umgerüstet sein müssen, bevor zulassungsrelevante Konsequenzen für die Verbraucherinnen und Verbraucher drohen (vgl. www.presseportal.de/pm/51580/3606434)?

Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

21. Wann enden diese Umrüstungsfristen für die vom Rückruf betroffenen Fahrzeugmodelle jeweils (bitte nach Fristenden und Fahrzeugmodellen aufschlüsseln)?

Je nach Freigabedatum hat der Fahrzeughalter rund eineinhalb Jahre Zeit an der Umrüstung teilzunehmen. Das KBA erteilte am 13. April 2017 die letzte noch offene Freigabe.

22. Welche Konsequenzen plant die Bundesregierung für den Fall, dass betroffene Fahrzeuge innerhalb der Umrüstungsfristen nicht umgerüstet wurden?

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen.

23. Welche Kenntnis besitzt die Bundesregierung über Pläne von Zulassungsbehörden, nach Ablauf dieser Umrüstungsfristen, ein Stilllegungsverfahren bei nicht umgerüsteten Fahrzeugen einzuleiten?

Das KBA wird die zuständige Zulassungsbehörde nach Ablauf von etwa eineinhalb Jahren nach dem Zeitpunkt der Freigabe der Umrüstung für das betreffende Fahrzeug darüber informieren, dass die Umrüstung noch nicht stattgefunden hat.

24. Wie definiert sich ein „erheblicher Mangel“ als Befund im Rahmen der Hauptuntersuchung nach Kenntnis der Bundesregierung?

„Erhebliche Mängel“ können zu einer Verkehrsgefährdung und/oder unzulässigen Umweltbelastung führen oder auf Abweichungen von den Vorschriften und den hierzu ergangenen Richtlinien beruhen.

25. Welches Regelwerk nennt die Voraussetzungen, die für den Befund eines „erheblichen Mangels“ erfüllt sein müssen, und welche Möglichkeiten besitzen insbesondere das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur und seine nachgeordneten Behörden für die Festlegung dieser Voraussetzungen?

Die „Richtlinie für die Durchführung von Hauptuntersuchungen (HU) und die Beurteilung der dabei festgestellten Mängel an Fahrzeugen nach § 29, Anlagen VIII und VIIIa StVZO („HU-Richtlinie““) (VkB1 2012, S. 419) enthält einen Katalog für die Beurteilung von Mängeln bei Hauptuntersuchungen (Mangelkatalog), anhand dessen die festgestellten Mängel in die einzelnen Mangelklassen eingestuft werden.

26. Welche Folgen hat das Vorliegen eines „erheblichen Mangels“ im Rahmen der Hauptuntersuchung für die Erteilung bzw. Nichterteilung einer Prüfplakette durch die Prüforganisation?

27. Sind Prüforganisationen verpflichtet, beim Vorliegen eines „erheblichen Mangels“ die Erteilung einer Prüfplakette zu verweigern, und wenn nein, welcher Ermessensspielraum steht ihnen bei dieser Entscheidung zu?

Die Fragen 26 und 27 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüforganisationen sind nach Anlage VIII, Nummer 3.1.4.3 der StVZO verpflichtet, beim Vorliegen eines „erheblichen Mangels“ die Erteilung einer Prüfplakette zu verweigern.

28. Besitzen Fahrzeuge, die im Rahmen des Abgasskandals verpflichtend zurückgerufen werden, einen „erheblichen Mangel“, wenn sie nicht umgerüstet sind und im Rahmen der Hauptuntersuchung geprüft werden?
29. Besitzen Fahrzeuge, die im Rahmen des Abgasskandals verpflichtend zurückgerufen werden, einen „erheblichen Mangel“, wenn sie nach Ablauf der Umrüstungsfrist weiterhin nicht umgerüstet sind und im Rahmen der Hauptuntersuchung geprüft werden?
30. Wurde auf der Sitzung des Bund-Länder-Fachausschusses „Technisches Kraftfahrwesen“ im März 2017 beschlossen, dass Fahrzeuge, die im Rahmen des Abgasskandals verpflichtend zurückgerufen, aber nicht umgerüstet wurden, nach Ablauf der Umrüstungsfrist einen „erheblichen Mangel“ besitzen?
31. Sind Prüforganisation nach Ablauf der Umrüstungsfrist verpflichtet, die Erteilung einer Prüfplakette bei Fahrzeugen zu verweigern, die im Rahmen des Abgasskandals verpflichtend zurückgerufen, aber nicht umgerüstet wurden?
Wenn nein, welcher Ermessensspielraum steht ihnen bei dieser Entscheidung zu?

Die Fragen 20, 22 und 28 bis 31 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Bund-Länder-Fachausschusses „Technisches Kraftfahrwesen“ wurde mit den Ländern ein Verfahren abgestimmt, bei dem im Rahmen der Hauptuntersuchung die fristgerechte Teilnahme der betroffenen Fahrzeuge an der VW-Rückrufaktion aufgrund der angeordneten Nebenbestimmung zur Typgenehmigung dieser Fahrzeuge überprüft wird. Dies dient als weiterer Baustein zur Herstellung der Konformität der betroffenen Fahrzeuge. Die Fahrzeughalter erhalten im Vorfeld mit rund eineinhalb Jahren ausreichend Zeit, um an der Rückrufaktion teilzunehmen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

