

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Große Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Torsten Herbst,
Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/1524 –**

Maßnahmen der Bundesregierung zur Verhinderung drohender Fahrverbote für Diesel-Kraftfahrzeuge in deutschen Städten

Vorbemerkung der Fragesteller

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) vom 27. Februar 2018 zur Rechtmäßigkeit der Einführung von Fahrverboten aufgrund zu hoher Stickoxidemissionen drohen nun auf Druck von Klagen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) in vielen Städten Deutschlands wie Stuttgart, München, Hamburg oder Düsseldorf Fahrverbote für Dieselmotorkraftfahrzeuge unterhalb der Norm EURO 6. Davon wären rund 12 Millionen zugelassene Fahrzeuge und ihre Halter betroffen. Mehrfach hat die Bundesregierung nach dem Urteil angekündigt, nun deutschlandweit gesetzliche Rahmenbedingungen für die Einführung von streckenbezogenen Fahrverboten für Dieselmotorkraftfahrzeuge unterhalb dieser Norm zu schaffen (www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/streckenbezogene-verkehrsverbote-vor-wichtigem-urteil-bundesregierung-prescht-mit-plan-zu-dieselfahrverboten-vor_id_8521122.html). Darüber hinaus hat sie angekündigt, für bestimmte Fahrzeuge und Halter Ausnahmeregelungen zum Verbot einzuführen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung hat sich am 1. Oktober 2018 auf ein „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ verständigt (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/konzept-klarheit-fuer-dieselfahrer.html). Mehrere Maßnahmen sollen dazu führen, dass der Schadstoffausstoß der Dieselmotorkraftfahrzeuge, die sich besonders viel in den Innenstädten bewegen, wirksam reduziert wird. Dabei sollen Belastungen für die betroffenen Bürger möglichst vermieden werden.

1. Wie genau plant die Bundesregierung, streckenbezogene gefahrenabwehrrechtliche Fahrverbote bundeseinheitlich in den betroffenen Kommunen zu regeln?

Gefahrenabwehrrechtliche Vorschriften für den Bereich des Verhaltensrechts im Straßenverkehr werden durch die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bundeseinheitlich geregelt.

Die Schaffung einer neuen Rechtsgrundlage in der Straßenverkehrs-Ordnung für Fahrverbote ist unter Berücksichtigung der Begründung der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 nicht erforderlich.

2. Seit wann arbeitet die Bundesregierung, die bisher stets nach außen vertrat, Diesel-Fahrverbote um jeden Preis verhindern zu wollen, an diesen Plänen (www.focus.de/auto/news/abgas-skandal/streckenbezogene-verkehrsverbote-vor-wichtigem-urteil-bundesregierung-prescht-mit-plan-zu-diesel-fahrverboten-vor_id_8521122.html)?
3. Gab es dazu Konsultationen mit betroffenen Kommunen, und wenn ja, mit welchen Kommunen und wann?
4. Hat die Bundesregierung eine Einschätzung über die volkswirtschaftlichen Kosten der von ihr geplanten Änderung des Straßenverkehrsrechts zur Einführung streckenbezogener gefahrenabwehrrechtlicher Maßnahmen vorgenommen, und wie beurteilt die Bundesregierung den daraus zu erwartenden Wertverlust der Dieselfahrzeuge von privaten Haltern?

Die Fragen 2 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Erfordernis einer neuen Rechtsgrundlage für streckenbezogene gefahrenabwehrrechtliche Maßnahmen in der StVO wird nicht gesehen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

5. Plant die Bundesregierung zur Regelung streckenbezogener gefahrenabwehrrechtlicher Maßnahmen die Einführung von blauen Plaketten, wie die Präsidentin des Umweltbundesamtes Maria Krautzberger am 6. März 2018 in der „Süddeutsche Zeitung“ vorschlug?
Wenn ja, wie sieht der vorgesehene Zeitplan zur Einführung dieser aus?
6. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Einführung bundesweiter blauer Plaketten?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Regelungen zur bundesweit einheitlichen Kennzeichnung von Fahrzeugen im Zusammenhang mit streckenbezogenen gefahrenabwehrrechtlichen Maßnahmen sieht die Bundesregierung als nicht erforderlich an. Vielmehr wird die Bundesregierung sicherstellen, dass die Verkehrsüberwachungsbehörden der Länder auf die Daten des Zentralen Fahrzeugregisters zugreifen können, um fahrzeugindividuell die Einhaltung von Verkehrsbeschränkungen aus Gründen der Luftreinhaltung überprüfen zu können. Eine besondere Kennzeichnung (blaue Plakette) ist damit nicht erforderlich.

7. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussage des Umweltbundesamtes, wonach der Vorschlag zu hellblauen und dunkelblauen Plaketten ein „milderer“ Eingriff als die Vorgaben des Leipziger Urteils sei, obwohl im Leipziger Urteil nur unter engen Voraussetzungen ab September 2019 Fahrverbote für EURO-5-Dieselfahrzeuge ermöglicht werden und keinerlei Optionen für Fahrverbote für EURO 6-(b, c)-Fahrzeuge eröffnet werden?

Auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 wird verwiesen.

8. Wird im Zuge einer Nachrüstrichtlinie rechtlich verbindlich klargestellt, dass nachgerüstete Fahrzeuge – bei entsprechend reduziertem NO_x-Ausstoß – mit Fahrzeugen der Abgasnormen EURO 6b, c, d-emp oder d bzw. EURO 6d gleichgestellt werden (bei kommenden Zufahrtseinschränkungen oder Privilegierungen)?

Das Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten wurde am 2. Oktober 2018 von der Bundesregierung vorgestellt. Dieses beinhaltet auch die Möglichkeit zur Pkw Hardware-Nachrüstung für besonders belastete Städte mit Verkehrsbeschränkungen, in denen ein Stickstoffdioxid-Jahresmittelwert von mehr als 50 µg/m³ Luft überschritten wird. Der Bund wird die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass solche Systeme möglichst bald auf dem Markt verfügbar sein können. Details müssen noch geklärt werden.

Die Bundesregierung wird festlegen, dass Fahrzeuge der Schadstoffklassen Euro 4 und Euro 5, sofern sie weniger als 270 mg/km Stickoxid ausstoßen, in die Gebiete mit Verkehrsbeschränkungen aus Gründen der Luftreinhaltung einfahren oder durchfahren können. Der Wert muss im Realbetrieb eingehalten werden. Das Nachweisverfahren ist noch festzulegen.

9. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung im Bereich des Straßenverkehrsrechtes (vor allem der StVO) zur Schadstoffreduzierung?

Welche Instrumente unterhalb der Schwelle kompletter Fahrverbote sollen den Städten zur gezielten Reduzierung von Schadstoffeinträgen für einzelne Messstationen zur Verfügung gestellt werden?

Die Bundesregierung plant im Bereich des Straßenverkehrsrechts eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes für den Zugriff auf Daten des Zentralen Fahrzeugregisters. Weitere Details sind noch nicht abschließend geklärt.

Die Anordnung von Fahrverboten muss nach den Urteilen des Bundesverwaltungsgerichts dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen. Weniger intensive Maßnahmen sind zuvor zu prüfen und ggf. umzusetzen. Dazu zählen beispielsweise verkehrsorganisatorische Maßnahmen wie z. B. die Verflüssigung des Verkehrs durch Anordnung der grünen Welle für Hauptverkehrsströme, die Einrichtung eines ausgewogenen Einbahnstraßennetzes zur Verteilung der Verkehrsströme, die Gewährleistung der stationären Fahrt im verbrauchsgünstigsten Gang durch Anpassung der Geschwindigkeit etc. Die Bundesregierung will Fahrverbote vermeiden.

10. Wie rechtfertigt die Bundesregierung mögliche Fahrverbote von Dieselmotorkraftfahrzeugen der Normen EURO 4 und EURO 5, wenn diese im Realbetrieb tatsächlich weniger NO_x emittieren als Fahrzeuge der Norm EURO 6 mit ihren Stufen b bis d, die von den Fahrverboten nicht betroffen wären?
11. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des nordrhein-westfälischen Ministerpräsidenten Armin Laschet im WDR am 9. März 2018, dass Fahrverbote rechtswidrig, weil unverhältnismäßig seien und er die Bezirksregierung in Nordrhein-Westfalen anweisen wolle, keine Fahrverbote zu erlassen?

Die Fragen 10 und 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Vollzug des Immissionsschutz- und des Straßenverkehrsrechts liegt in der Zuständigkeit der Länder. Bei der Anordnung etwaiger Maßnahmen ist der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu beachten und ggf. sind Ausnahmen vorzusehen. Sie hat die Berichterstattung zu der in der Frage zitierten Aussage zur Kenntnis genommen.

Im Übrigen wird auf das Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten verwiesen.

12. Wie groß ist der Fuhrpark des Bundes mit Diesel-Pkw und -LKW mit Abgasnormen unter EURO 6, und was gedenkt die Bundesregierung hinsichtlich des Schadstoffausstoßes von eigenen Pkw zu unternehmen (bitte nach Abgasnormen aufschlüsseln)?
14. Werden diese Pkw und LKW im Fuhrpark des Bundes stillgelegt, abgegeben oder setzt man auf Ausnahmeregelungen?

Die Fragen 12 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anzahl der Fahrzeuge des Fuhrparks des Bundes ist der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Abgasnorm	Diesel-Pkw	Diesel-Lkw
EU 0	0	55
EU 1	38	25
EU 2	991	35
EU 3	1309	522
EU 4	1455	1870
EU 5	6170	2219
Summe:	9963	4726

Sonderfahrzeuge sowie Fahrzeuge mit Sonderzulassung der Bundeswehr sowie Einsatzfahrzeuge des Zivil- und Katastrophenschutzes sind in der oben dargestellten Tabelle nicht enthalten.

Kraftfahrzeuge der Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) dienen der Erfüllung hoheitlicher Aufgaben. Für diese Kraftfahrzeuge sind Ausnahmen von Verkehrsverboten in der 35. Bundes-Immissionsschutzverordnung und der Straßenverkehrs-Ordnung geregelt, da das Wohl der Allgemeinheit die uneingeschränkte Aufgabenwahrnehmung der BOS erfordert.

Im Bereich der Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW) sind im gesamten Bundesgebiet insgesamt 5 736 Fahrzeuge stationiert.

Eine Aufschlüsselung des Fuhrparks nach Schadstoffklassen ist nach der Daten-systematik des THW nicht möglich.

Da die gewünschten Informationen über die Fahrzeuge des THW weder digital noch zentral, sondern nur disloziert in bundesweit über 700 Standorten in Papierform (Fahrzeugschein) vorliegen, kann die gewünschte Information nach Abwägung mit dem Informationsinteresse der Fragesteller und selbst im Falle einer möglichen Fristverlängerung nicht mit zumutbarem Aufwand erteilt werden. Nach grober Schätzung wären allein für die Recherche vor Ort insgesamt 122 Arbeitstage einer Vollzeitkraft gebunden. Da in den primär von der Informationsbeschaffung betroffenen Ortsverbänden vornehmlich ehrenamtlich Einsatzkräfte tätig sind, wären diese hierdurch in erheblichem Maße belastet.

Es werden kontinuierlich Kraftfahrzeuge in den Fuhrparks des Bundes ausgetauscht und durch neue Kraftfahrzeuge ersetzt, die den jeweils geltenden Abgasbestimmungen entsprechen. Durch ein 100 Mio. Euro umfassendes Programm der Bundesregierung wird eine Verjüngung des Fuhrparks in Teilen stattfinden können. Im Übrigen wird bspw. auf die öffentliche Beschaffungsinitiative für Elektrofahrzeuge verwiesen. Mindestens 20 Prozent des Fuhrparks des Bundes im handelsüblichen und zivilen Bereich soll künftig aus Elektrofahrzeugen bestehen.

Bei der Bundeswehr und Bundespolizei ist es zur Erfüllung der hoheitlichen Aufgaben erforderlich, für einen Teil der Fahrzeugflotte die Ausnahmeregelung des § 70 der Straßenverkehrszulassungs-Ordnung (StVZO) in Anspruch zu nehmen.

13. Hat die Bundesregierung Rechtsgutachten zur Einführung von Fahrverboten in Auftrag gegeben oder will sie welche in Auftrag geben, und wenn ja, bei welchen Unternehmen und Kanzleien?

Wann werden oder wurden diese beauftragt?

Wie hoch sind oder waren die Kosten für diese Gutachten?

Nein.

15. Hat die Bundesregierung Kenntnis, ob beim Fahrdienst des Deutschen Bundestages und der Bundesregierung Fahrzeuge betroffen sind?

Der Bundesregierung liegen zum Fahrdienst des Deutschen Bundestages keine eigenen Erkenntnisse vor. Auf die Antwort zu Frage 12 wird verwiesen.

16. Wie wird sich nach Prognose der Bundesregierung die Zahl der deutschen Städte mit Überschreitungen der Jahresmittelwerte für NO_x an amtlichen Messpunkten in den Jahren 2018 bis 2022 entwickeln (bitte nach Anzahl der Städte mit leichten Überschreitungen von 40 bis 45 µg/m³, mittleren über 45 µg/m³ und starken über 55 µg/m³ aufschlüsseln)?
17. Kann die Bundesregierung die Wirkungen folgender Maßnahmen auf die Reduzierung von NO_x (in Bezug auf µg/m³ beim Jahresmittelwert) separat für die kommenden Jahre quantifizieren (Durchschnitt der Messstationen):
 1. vollständiger Abschluss der Softwareupdates;
 2. Hardware-Nachrüstung von 50 Prozent aller geeigneten Fahrzeuge (Pkw/leichte Nfz) in betroffenen Ballungsräumen;
 3. Hardware-Nachrüstung von NO_x-Reduzierungssystemen von 75 Prozent aller geeigneten Fahrzeuge in betroffenen Ballungsräumen;
 4. Modernisierung der städtischen Fuhrparks (Nachrüstung oder Ersatz der bestehenden Busse und sonstigen Dieselfahrzeuge bis einschließlich EURO 5/V);
 5. beschleunigte Modernisierung der privaten und gewerblichen Diesel-Fuhrparks durch Flottenerneuerung und Umtauschprämien (bitte Effekt pro Jahr angeben);
 6. sonstige Maßnahmen zur Verkehrsflussverbesserung und zum Ausbau öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Bilanzierung der Auswirkung der Maßnahmen auf die Luftqualitätssituation kann nicht pauschal vorgenommen werden. Diese erfolgt im Zuständigkeitsbereich der Länder im Rahmen der Erstellung der Luftreinhaltepläne und ist abhängig von den jeweiligen konkreten örtlichen Gegebenheiten. Ergänzend wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 14, 15 und 17 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 verwiesen.

Im Übrigen wird auf die auf der Internetseite des Umweltbundesamtes frei verfügbaren Informationen verwiesen.

18. Liegt den geplanten Maßnahmen der Bundesregierung eine Kosten-Wirkungs-Analyse zugrunde, und wenn nein, warum nicht?

Die Beratungen zu den weiter zu ergreifenden Maßnahmen zur Verringerung der Stickstoffdioxidbelastung sind noch nicht abgeschlossen.

19. Wann ist mit der Schaffung der rechtlichen Möglichkeit zur Nachrüstung von Dieselbestandsfahrzeugen mit effizienten Stickoxidreduzierungseinrichtungen (insbesondere SCR) zu rechnen?

Der Bund wird zügig die genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass die Systeme für Euro-5-Diesel-Pkw möglichst bald auf dem Markt verfügbar sein können.

20. Plant die Bundesregierung zur Beschleunigung und Erprobung dieser Maßnahmen zeitnahe Pilotvorhaben in besonders betroffenen Ballungsräumen?

Pilotvorhaben sind nicht geplant.

21. Wie soll die Finanzierung der Nachrüstung von Bestandsdieseln ausgestaltet werden
- für Fahrzeuge mit nachweislich rechtswidrigen Manipulationen an bestehenden Reinigungssystemen und
 - für Fahrzeuge mit formaljuristisch legaler Schadstoffreinigung, die jedoch unter Ausnutzung der gesetzlichen Spielräume im Fahrbetrieb massiv eingeschränkt ist?

Sowohl bei Rückrufen im Falle von unzulässigen Abschaltvorrichtungen als auch bei den zugesagten freiwilligen Software-Updates übernehmen die Fahrzeughersteller die Kosten.

Bei Hardware-Nachrüstungen von im „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ auf den Seiten 2 und 3 näher gekennzeichneten Fahrzeugen erwartet die Bundesregierung vom jeweiligen Automobilhersteller, dass er die Kosten hierfür einschließlich des Einbaus übernimmt.

22. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung Städte oder Regionen innerhalb der Europäischen Union, die zum Erreichen der Luftreinhaltegrenzwerte aktuell Dieselfahrzeuge der Abgasnormen EURO 4 und EURO 5 vom Zugang zu Innenstädten ausschließen?
23. Wo sind solche Maßnahmen nach Kenntnis der Bundesregierung in der EU für die Jahre bis 2020 konkret geplant?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor.

24. Wird es nach Ansicht der Bundesregierung – soweit in einzelnen Städten mit hohen NO_x-Überschreitungen durch Gerichte Fahrverbote erzwungen werden – möglich sein, dass die betroffenen Städte wie bisher nach dem Vorbild der älteren Umweltzonen zur Feinstaubreduzierung Ausnahmen durch amtliche Bescheinigungen geben, die gemäß dem Urteil des BVerwG erforderlich sind?

Im Rahmen des Immissions- und Straßenverkehrsrechts können die zuständigen Straßenverkehrsbehörden Ausnahmen vorsehen, um in Abwägung mit dem Gesundheitsschutz der Bürgerinnen und Bürger als unzumutbar anzusehende Härten zu vermeiden.

25. Gab es in der Vergangenheit bundeseinheitliche Ausnahmeregelungen oder ist eine Kopplung von Ausnahmeerteilungen an Plakettenregelungen notwendig?

Bundesweit geltende Ausnahmen von Verkehrsverboten sind abschließend in Anhang 3 der Verordnung zur Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung – 35. BImSchV – und in Anlage 2, lfd. Nr. 44, Spalte 3, Ziffer 3 der Straßenverkehrs-Ordnung geregelt.

26. Welche genauen bundeseinheitlichen Ausnahmeregelungen plant die Bundesregierung derzeit für nachstehende Fahrzeughalter oder Fahrzeuggruppen hinsichtlich der drohenden Fahrverbote in deutschen Städten: Handwerker, Anwohner, mobile Maschinen und Geräte, Arbeitsmaschinen, land- und forstwirtschaftliche Zugmaschinen, zwei- und dreirädrige Kraftfahrzeuge, Krankenwagen, Arztwagen, Behinderte, Hilflose, Fahrzeuge der Bundeswehr, Bundespolizei, Feuerwehr, des Katastrophenschutzes, der Polizei und des Zolldienstes, Oldtimer, Wohnmobile und weitere Halter und Gruppen?
27. Wie will die Bundesregierung vor dem Hintergrund dieser Ausnahmeregelungen die Stickoxidemissionen in den deutschen Städten insgesamt senken und um wie viel Prozent?
28. Welche anderen Maßnahmen plant die Bundesregierung zur Verbesserung der Luftqualität in deutschen Städten mit hoher Luftschadstoffbelastung, sollte der erwünschte Effekt durch die geplanten Ausnahmeregelungen nicht erzielt werden?

Die Fragen 26 bis 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung plant derzeit keine bundesweiten Kennzeichnungen für von Fahrverboten auszunehmende Fahrzeuge.

29. Welche Pläne hat die Bundesregierung, um Fahrverbote für gewerbliche Nutzergruppen zu verhindern, für die bisher kein oder ein nur unzureichendes Angebot an emissionsarmen Fahrzeugen auf dem Markt zur Verfügung stand?
30. Wie gedenkt die Bundesregierung, die verstärkte Verbreitung von luftschadstoffemissionsarmen und -emissionsfreien Antrieben im gewerblichen Bereich zu unterstützen?

Die Frage 29 und 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung unterstützt den Umstieg auf emissionsarme bzw. -freie Fahrzeuge für gewerbliche Nutzer in Städten, in denen der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid überschritten wird, insbesondere durch das „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 – 2020“. Die Bundesregierung bereitet darüber hinaus derzeit technische Anforderungen für die Nachrüstung von Handwerker- und Lieferfahrzeugen von 2,8 bis 7,5 t mit stickoxidreduzierenden Abgasnachbehandlungssystemen vor und wird diese Nachrüstung mit einer Förderung unterstützen.

Im Übrigen wird auf das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ verwiesen.

31. Wie sollen nach Auffassung der Bundesregierung die Kommunen streckenbezogene Fahrverbote, die aufgrund des Urteils des BVerwG vom 27. Februar 2018 nun durch einige betroffene Kommunen in Deutschland kurzfristig eingeführt werden sollen, kontrollieren?
32. Sollen die Kontrollen der Einfahrverbote durch die Polizei erfolgen, oder welche Ordnungsbehörden sollen nach Auffassung der Bundesregierung für die Kontrollen zuständig sein?
36. Wie sollen Autofahrer über streckenbezogene Fahrverbote informiert werden, um die eigene noch mögliche Strecke dann planen zu können?

37. Bestehen dazu bereits technische Mittel, z. B. Einspeisung in Navigationsgeräte, oder müssen diese noch entwickelt werden?

Die Fragen 31, 32, 36 und 37 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zuständigen Behörden der Länder entscheiden in eigener Verantwortung darüber, wo, wie oft und mit welchem erforderlichen Einsatz von Personal oder technischen Hilfsmitteln sie Überwachungsmaßnahmen durchführen. Sie entscheiden auch über Art und Weise der Beschilderung, die Bereitstellung digitaler Daten und über Kontrollen.

Zudem wird auf die Antwort zu den Fragen 5 und 6 verwiesen.

33. Plant die Bundesregierung die Einführung eines neuen Zeichens zur Kennzeichnung des Einfahrverbotes für Dieselmotorkraftfahrzeuge, und wenn ja, wie soll dieses aussehen, und auf welcher gesetzlichen Grundlage soll dieses eingeführt werden?

Die Fragen des Ob und Wie einer Kennzeichnung sind noch nicht abschließend geklärt.

34. Wie will die Bundesregierung in diesem Fall dann ausschließen, dass es zu einer Verkehrsverlagerung der vom Einfahrverbot betroffenen Fahrzeuge auf Nachbarstraßen oder -zonen kommt?
35. Wenn es zu einer solchen Verlagerung auf andere Strecken in der gleichen Stadt kommt, wie soll dann in den betroffenen Städten insgesamt weniger NO_x durch Kraftfahrzeuge ausgestoßen werden?

Die Fragen 34 und 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zuständigen Behörden haben eine mögliche Verkehrsverlagerung im Rahmen der Entscheidung über ein etwaiges Fahrverbot zu berücksichtigen. Eine Verkehrsbeschränkung stellt nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 ein geeignetes Mittel dar, um die Einhaltung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes sicherzustellen, solange die hierdurch bedingten Umlenkungen von Verkehrsströmen nicht zu einer erstmaligen oder weiteren Überschreitung des NO₂-Jahresmittelgrenzwertes an anderer Stelle führen würden. Es ist jedoch wichtigstes Ziel der Bundesregierung, Fahrverbote und etwaige damit einhergehende Verkehrsverlagerungen zu vermeiden.

38. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten kurzfristiger Reduzierung der Stickoxidemissionen durch eine sukzessive, variable Beimischung synthetischer Kraftstoffe bzw. Additive?

Nein. Im Übrigen kann bereits jetzt dem herkömmlichen Diesel paraffinischer Diesel beigemischt werden, allerdings nur bis zu einer bestimmten Menge, so dass die gesetzlich vorgeschriebenen Qualitätsanforderungen an Diesel nach DIN EN 590, Ausgabe April 2014, und damit auch die Freigaben der Fahrzeughersteller für Dieselfahrzeuge eingehalten werden.

39. Welche Automobilhersteller haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung entschlossen, freiwillige Service- und Nachrüstungsdienstleistungen für von ihnen hergestellte Dieselfahrzeuge zu erbringen?
40. Betreffen solche freiwilligen Service- und Nachrüstungsdienstleistungen nur deutsche oder auch ausländische Automobilhersteller, und wenn ja, welche?
41. Hat die Bundesregierung konkrete Pläne, Automobilhersteller, sowohl in- als auch ausländische, zu solchen Nachrüstungen zu bewegen?

Die Fragen 39 bis 41 werden gemeinsam beantwortet.

Es wird auf das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ der Bundesregierung verwiesen.

42. Zieht die Bundesregierung Maßnahmen gegen ausländische Automobilhersteller in Betracht, wenn diese verpflichtende Nachrüstungen verweigern?

Die Anordnung verpflichtender Rückrufe der in Deutschland zugelassenen Fahrzeuge ist für alle Hersteller verbindlich. Bei Auffälligkeiten an Fahrzeugen, die eine Typgenehmigung in einem anderen EU-Mitgliedstaat erhalten haben, informiert das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) die zuständige Typgenehmigungsbehörde.

43. Welche Fahrzeugmodelle waren und sind von den verpflichtenden und freiwilligen Rückrufaktionen der unterschiedlichen Automobilhersteller im Rahmen des Nationalen Forums Diesel betroffen, und nach welchen Kriterien erfolgte die Auswahl?

Verpflichtende Rückrufe waren nicht Gegenstand des Nationalen Forums Diesel.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 11 und 12 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 sowie auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 und 3 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/2655 verwiesen.

44. Bei wie vielen davon wurde die Rückrufaktion bereits erfolgreich durchgeführt?

Bisher wurden insgesamt rund 3,2 Millionen Fahrzeuge umgerüstet (Stand: Anfang September 2018).

45. Hat die Bundesregierung Maßnahmen ergriffen, um den Ablauf und den Abschluss der Rückrufaktionen zu überwachen, und wenn nicht, warum nicht?
Wenn ja, welche?
46. Erfolgt eine Überwachung auch bei den freiwilligen Rückrufaktionen oder nur bei den verpflichtenden?

Die Fragen 45 und 46 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das KBA kontrolliert beide Maßnahmen. Außerdem erfolgt eine Überprüfung der zurückgerufenen Fahrzeuge der VOLKSWAGEN AG (Rückrufaktion EA 189) im Rahmen der Hauptuntersuchung.

47. Welche Testverfahren wurden/werden angewandt, um die Reduktion der Abgasemissionen durch die Rückrufmaßnahmen nachzuweisen?
48. Wurden und werden im Zuge der Softwareupdates neben Prüfstandsmessungen auch Messungen im realen Fahrbetrieb (RDE) durchgeführt?
50. Wie hoch ist die im Rahmen der einzelnen Testverfahren nachgewiesene Reduktion der Abgasemissionen im Durchschnitt und konkret bei den verschiedenen Fahrzeugmodellen?

Die Fragen 47, 48 und 50 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Wirksamkeit der Nachrüstung bzw. der Upgrades wird – wie bei den bisherigen Rückrufaktionen und freiwilligen Servicemaßnahmen – durch das KBA oder alternativ durch die zuständige Typpgenehmigungsbehörde eines anderen EU-Mitgliedstaates im Rahmen einer Freigabe überprüft. Zur Überprüfung der NO_x-Reduzierung werden auch Straßenmessungen durchgeführt.

49. Wurden oder werden entsprechende Messungen auch bei niedrigen Temperaturen durchgeführt?

Wenn ja, bei welchen Temperaturen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 11 und 20 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/13668 verwiesen.

51. Plant die Bundesregierung, einen rechtsverbindlichen Nachweis einzuführen, welche Fahrzeuge bereits mit einer neuen Software versehen wurden, auch bei freiwilligen Rückrufaktionen, und welcher Minderungsgrad ist damit erreicht worden?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, wie sehen die Pläne aus?

Die Wirksamkeit der Nachrüstung bzw. der Upgrades wird durch das KBA oder alternativ durch die zuständige Typpgenehmigungsbehörde eines anderen EU-Mitgliedstaates im Rahmen einer Freigabe überprüft. Die Bundesregierung plant keine Einführung eines solchen Nachweises, da es sich entweder um freiwillige Maßnahmen handelt oder bei verpflichtenden Rückrufen der genehmigungskonforme Zustand hergestellt wird.

52. Wer haftet nach Ansicht der Bundesregierung für mögliche Schäden bei angeordneten und freiwilligen Softwareupdates sowie technischen Nachrüstungen?
53. Hat die Bundesregierung konkrete Vorstellungen dazu, wie im Falle von Schäden nach angeordneten Softwareupdates und an nachgerüsteten Fahrzeugen der Verbraucher entschädigt werden soll, und wenn ja, welche?

Die Fragen 52 und 53 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Haftung bei der Hardware-Nachrüstung richtet sich nach den Regelungen für das Werksvertragsrecht im Bürgerlichen Gesetzbuch.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 11 bis 13 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/2655 verwiesen.

54. Hat die Bundesregierung konkrete Pläne zur verbesserten Kombination aus On-Board-Diagnosen und Endrohrmessungen als Regelverfahren bei der Abgasuntersuchung, und wenn ja, welche?
55. Wie sehen die Pläne der Bundesregierung zur Wiedereinführung der verpflichtenden Abgasmessung am Auspuffendrohr aus?

Die Fragen 54 und 55 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur qualitativen Verbesserung der Abgasuntersuchung (AU) wird seit dem 1. Januar 2018 die generelle Endrohrmessung bei allen AU-pflichtigen Fahrzeugen durchgeführt.

Die On-Board-Diagnose (OBD) wird ergänzt durch eine tatsächliche Messung der Abgase am Endrohr, um die Wirksamkeit der AU zu erhöhen und weitere Entwicklungsschritte zu ermöglichen, bspw. die Absenkung der Grenzwerte und die Einführung der Partikelanzahlmessung bei modernen Fahrzeugen.

56. Wie bewertet die Bundesregierung die momentanen Standards bei Conformity-of-Production-Prüfungen für Dieselfahrzeuge?
57. Ist eine stärkere staatliche Kontrollfunktion direkt im Prozess der Conformity-of-Production-Prüfungen von Dieselfahrzeugen aus Sicht der Bundesregierung nötig, und wenn ja, wie soll eine solche Maßnahme durchgeführt werden, und wenn nein, was spricht dagegen?

Die Fragen 56 und 57 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält die Verfahren zur Durchführung der Konformitätsüberprüfungen für wirksam und geeignet.

58. Könnten angeordnete Softwareupdates zu einem höheren Kraftstoffverbrauch der betroffenen Fahrzeuge führen?
59. Besteht die Möglichkeit, dass es bei Fahrzeugen nach angeordnetem Softwareupdate zu Leistungseinbußen beim Fahrbetrieb kommt?
60. Hat die Bundesregierung konkrete Pläne, wer mögliche Mehrkosten durch eine Neueinstufung der Kfz-Steuer für ein betroffenes Kraftfahrzeug tragen soll, wenn diese aufgrund eines höheren CO₂-Ausstoßes infolge verpflichtender Hard- oder Softwareausrüstung entstehen, und wenn ja, welche?

Die Fragen 58 bis 60 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Durch die Software-Updates dürfen sich keine Nachteile bei den betroffenen Fahrzeugen ergeben.

61. Wie will die Bundesregierung beim bereits eingesetzten und weiter zu beobachtenden Rückgang von Dieselmotorkraftfahrzeugen, die kurzfristig durch Benzin-Kraftfahrzeuge ersetzt werden, die gesetzten CO₂-Ziele bis zum Jahr 2020 bzw. 2050 noch einhalten?

Unabhängig vom Anteil der Diesel-Pkw wird die Bundesregierung das Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 und den Klimaschutzplan 2050 mit den für alle Sektoren vereinbarten Maßnahmenpaketen und Zielen umsetzen.

62. Welche Maßnahmen will die Bundesregierung treffen, um bei den durch Fahrverbote betroffenen Eigentümern von EURO-4- und EURO-5-Dieselmotorkraftfahrzeugen die Werteverluste zu kompensieren, nachdem sie jahrelang Dieselmotorkraftfahrzeuge wegen ihres geringeren CO₂-Ausstoßes offensiv propagiert hat (www.wiwo.de/unternehmen/auto/volkswagen-wie-sich-der-co2-skandal-in-luft-aufgeloest-hat/20293730.html)?

Das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ vom 1. Oktober 2018 sieht zwei alternative Angebote für Fahrzeughalter in den besonders belasteten Städten vor:

- Möglichkeit 1: Umtausch-Aktion,
- Möglichkeit 2: Pkw-Hardware-Nachrüstung.

Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

63. Hat die Bundesregierung konkrete Pläne, Abwrackprämien für alte Dieselmotorkraftfahrzeuge einzuführen, und wenn ja, welche?

Nein. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 37 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 18/13669 verwiesen.

64. Hat die Bundesregierung Pläne, Zuschüsse für den Erwerb neuerer Dieselmotorkraftfahrzeuge zu gewähren, und wenn ja, welche?

Nein. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 105 verwiesen.

65. Hat die Bundesregierung Pläne für die Förderung der technischen Nachrüstung von betroffenen Fahrzeugen, und wenn ja, welche?

Es wird auf das „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ verwiesen.

66. Ist aus Sicht der Bundesregierung die Verhältnismäßigkeit gewahrt, wenn die Volkswagen AG einerseits mit den Stimmen der Landesregierung Niedersachsen hohe Bonuszahlungen an Manager des Unternehmens auszahlt und andererseits Entschädigungen für vom Dieselskandal betroffene Kraftfahrzeughalter verweigert?

Zu Entscheidungen des Aufsichtsrats von Aktiengesellschaften, an denen der Bund nicht beteiligt ist, gibt die Bundesregierung keine Stellungnahme ab.

67. Sieht die Bundesrepublik Deutschland die Möglichkeit von Klagewellen gegen Automobilhersteller und/oder Zulieferer, sollte es zu Fahrverboten für Dieselmotorkraftfahrzeuge kommen, und was will sie dagegen unternehmen?

Zu hypothetischen Fragestellungen zu etwaigen Klagewellen gibt die Bundesregierung keine Stellungnahme ab.

68. Wieso werden die Probenahmestellen für Luftschadstoffe wie NO_x nicht gemäß der EU-Vorgabe (Richtlinie 2008/50/EG) in verkehrsnahen Zonen von mindestens 25 Metern vom Rand und an verkehrsreichen Kreuzungen höchstens 10 Meter vom Fahrbahnrand einheitlich aufgestellt oder versetzt, auch um eine bundesweit einheitliche Vergleichbarkeit zu gewährleisten?
69. Welche Probenahmestellen in Deutschland weichen von dieser EU-Vorgabe ab, und wie erklärt sich die Bundesregierung jeweils diese Abweichungen?
70. Plant die Bundesregierung in Anbetracht dessen, dass Probenahmestellen für NO_x-Belastung (Messstationen) in einzelnen deutschen Städten unter teils sehr unterschiedlichen Bedingungen aufgestellt sind, sich bei den zuständigen Behörden in Ländern und Kommunen für einheitliche und vergleichbare Vorgaben zur Aufstellung von Probenahmestellen einzusetzen?
71. Wie bewertet die Bundesregierung die Lage von Probenahmestellen nach der Neununddreißigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes – Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen – (39. BImSchV) insgesamt, insbesondere in Bezug auf Mindestabstand der Probenahmestellen zur nächstgelegenen Fahrbahn, Abstand von Probenahmestellen zum Fahrbahnrand verkehrsreicher Kreuzungen sowie Abstand von Probenahmestellen zu nächstgelegenen Gebäuden und anderen Hindernissen in unmittelbarer Nähe der Annahmestellen?
80. Sieht die Bundesregierung Ergebnisse von Probenahmestellen, die näher als eigentlich in der 39. BImSchV vorgesehen an Verkehrswegen liegen, trotz dieses Umstandes als valide an?

Die Fragen 68 bis 71 und 80 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/2148 verwiesen.

72. Sind die Messstellen im Hinblick auf die Positionierung dazu geeignet, An- und Abfahrten sowie Stop-and-go-Vorgänge bei der Ermittlung des Tagesmittelwerts zu berücksichtigen?

Grundsätzlich sieht die 39. BImSchV in Anlage 3 C vor, die Messstationen so zu positionieren, dass Emissionsschwankungen durch Stop-and-go-Verkehr vermieden werden. Temporär, z. B. im Zuge von Baustellen oder in Einzelfällen, wenn sich das Umfeld einer bereits seit längerer Zeit bestehenden Messstation verändert, kann es zur Beeinflussung der Messergebnisse durch Stop-and-go-Verkehr kommen.

Automatische Messverfahren, wie sie als Referenzverfahren für die Messung von Stickstoffdioxid in der 39. BImSchV festgelegt sind, erzeugen standardmäßig über das ganze Kalenderjahr für jede Stunde eines Tages einen Messwert. Mit 24 Messwerten pro Tag soll der Tagesgang der Luftbelastungssituation an verkehrsnahen Messstationen so abgebildet werden können, dass die auftretenden Fahrzyklen in den Messdaten Berücksichtigung finden.

73. Wie beurteilt die Bundesregierung die Aussagekraft der Messergebnisse im Hinblick auf die jahresdurchschnittlichen tatsächlichen NO_x-Belastungen von Pkw- und LKW-Insassen, Radfahrern, Fußgängern auf Straßen und Gehwegen sowie Menschen, die sich in Wohn- und Geschäftsräumen aufhalten?

Die in den Messnetzen der Länder erhobenen Daten zur Luftbelastung mit Stickstoffdioxid (NO₂) sind sowohl hinsichtlich der Standorte der Messstationen und der zeitlichen Abdeckung über das Kalenderjahr als auch der eingesetzten Messverfahren geeignet, die gesundheitliche Belastung der Menschen durch Stickstoffdioxid in der Außenluft zu bewerten. Die Stickstoffdioxid-Konzentration in Innenräumen kann zusätzlich durch vielfältige Quellen (beispielsweise bei der Nutzung von Kaminfeuern, Gasherden oder Holzöfen) beeinflusst werden. Aus den Daten der Außenluft kann daher nicht direkt auf die Luft in Räumen/Fahrzeugen geschlossen werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 2 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/13649 verwiesen.

74. Sieht die Bundesregierung einen Bedarf, die Messverfahren für NO_x-Emissionen so anzupassen, dass die Aussagekraft im Hinblick auf die tatsächliche durchschnittliche Belastung von Menschen verbessert wird, nachdem diese sich regelmäßig nur kurzzeitig auf Straßen und Gehwegen nahe den Messstellen aufhalten oder innerhalb von Wohnungen und Geschäftsräumen zumindest partiell vor den Emissionen geschützt sind?

Die derzeitige NO₂-Messtechnik an repräsentativen Orten mit einer zeitlichen Abdeckung von 8 760 Stunden im Jahr ist grundsätzlich vollumfänglich geeignet, die Belastungssituation der Bevölkerung im Jahresdurchschnitt zu bewerten.

75. Hat die Bundesregierung Kenntnisse darüber, wie die korrekte Lage und der korrekte Betrieb von Probenahmestellen kontrolliert werden und wie häufig, und wenn ja, welche?

Die Lage der Probenahmestellen ist gemäß Anlage 3 D der 39. BImSchV mindestens alle fünf Jahre von den zuständigen Behörden der Länder zu überprüfen. Für den korrekten Betrieb der Probenahmestellen nach Anlage 1 C der 39. BImSchV ist ein Qualitätssicherungs- und Qualitätskontrollsystem zu betreiben, das zur Gewährleistung einer kontinuierlichen Präzision der Messgeräte eine regelmäßige Wartung vorsieht.

76. Was sind nach Meinung der Bundesregierung die Auswirkungen von Störquellen auf den Betrieb von Probenahmestellen?

Störquellen sind Emissionsquellen, die die Messung an einem Standort in ungewünschter Weise beeinflussen können. Im Zuge der Qualitätssicherung ist darauf zu achten, dass die Messungen von solchen Störquellen nicht beeinflusst werden.

77. Was sind nach Meinung der Bundesregierung die Auswirkungen von Stromversorgung und Telefonleitungen auf den Betrieb von Probenahmestellen?

Der Betrieb automatischer Messeinrichtungen im Sinne der 39. BImSchV bedarf der ununterbrochenen Stromversorgung. Insofern kommen nur solche Standorte für Probenahmestellen in Frage, für die eine Stromversorgung zuverlässig gesichert ist.

Die Datenübertragung in die jeweilige Messnetzzentrale ist neben der Abspeicherung der Daten für die regelmäßige Funktionskontrolle der Geräte und die Qualitätssicherung erforderlich. Hierfür kommen drahtgebundene und mobile Datenübertragungsnetze in Frage.

78. Wie sieht die Bundesregierung die gesetzlichen Auslegungen in der 39. BImSchV im Kontext der EU-Richtlinie 2008/50/EG, insbesondere im Hinblick auf Anhang III Abschnitt B Nummer 1 Buchstabe b und die Aussage: „Der Ort von Probenahmestellen ist im Allgemeinen so zu wählen, dass die Messung sehr kleinräumiger Umweltzustände in ihrer unmittelbaren Nähe vermieden wird“?

Der Ort der Probenahmestelle ist nach der 39. BImSchV so zu wählen, dass die Proben – soweit möglich – für die Luftqualität eines Straßenabschnitts von nicht weniger als 100 Metern Länge bei Probenahmestellen für den Verkehr und nicht weniger als 250 Metern x 250 Meter bei Probenahmestellen für Industriegebiete repräsentativ sind.

79. Wie bewertet die Bundesregierung die Lage von Probenahmestellen zur Messung von NO_x in Hinsicht auf die umstrittenen Abstände zwischen diesen und den jeweils nächsten Verkehrswegen?

Die in Anlage 3 C der 39. BImSchV formulierten Kriterien hinsichtlich der Entfernung von Probenahmestellen zur nächsten Kreuzung und zum Fahrbahnrand sind geeignet, valide Messwerte für den verkehrsnahen Bereich zu ermitteln.

81. Sieht die Bundesregierung – in Anbetracht der unterschiedlichen Auslegung der EU-Richtlinie 2008/50/EG in verschiedenen Mitgliedstaaten – Handlungsbedarf auf EU-Ebene, um die getroffenen Regelungen gegebenenfalls anzupassen?

Nach der Luftqualitätsrichtlinie ist der Europäischen Kommission auf Anfrage innerhalb von drei Monaten eine Dokumentation für die Wahl der Standorte zu Probenahmestellen zu übermitteln. Inwieweit sich daraus Handlungsbedarf ergibt, bleibt abzuwarten.

82. Wie sieht der Zeitplan zur Einführung der vorgesehenen Programme zur Nachrüstung von Dieselmotoren und der Digitalisierung des Verkehrs aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ aus?

Die Förderrichtlinie für die „Nachrüstung von Dieselmotoren im ÖPNV“ ist am 29. März 2018 in Kraft getreten. Die Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ ist am 31. Januar 2018 veröffentlicht worden. Die Laufzeit beider Förderrichtlinien endet am 31. Dezember 2020.

Im Übrigen wird auf die auf den Internetseiten des BMVI frei verfügbaren Informationen zur Nachrüstung von Dieselmotoren im ÖPNV und zur Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/nachruetzung-von-dieselmotoren-im-oepnv.html, www.bmvi.de/DE/Themen/Digitales/Sofortprogramm-Saubere-Luft/Digitalisierung-kommunaler-Verkehrssysteme/digitalisierung-kommunaler-verkehrssysteme.html, verwiesen.

83. Werden Maßnahmen – in Anbetracht dessen, dass die im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft“ angekündigten Fördermaßnahmen (insbesondere für Elektromobile) immer noch nicht verfügbar sind – in der angekündigten Form umgesetzt, oder ist hier mit weiteren Nachbesserungen, insbesondere in Hinblick auf kleinere und mittelgroße Betriebe, zu rechnen?

Die Bundesregierung überprüft kontinuierlich die von ihr beschlossenen Maßnahmen zur Verbesserung der Luftsituation.

84. Was genau beinhaltet das „Sofortprogramm Saubere Luft“ im Bereich intelligenter Verkehrssteuerung, und was sind dazu die konkreten Vorschläge der Bundesregierung?

Im Rahmen des „Nationalen Forums Diesel“ am 2. August 2017 wurde vereinbart, dass 500 Mio. Euro für die Förderung der Kommunen im Bereich „Digitalisierung des Verkehrs“ bereitgestellt werden. Hierfür werden je 250 Mio. Euro aus dem Bundeshaushalt und von der Automobilindustrie zur Verfügung gestellt. Das entsprechende Förderprogramm „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des BMVI zielt darauf ab, Vorhaben im Bereich der Digitalisierung des Verkehrssystems umzusetzen, die kurz- bis mittelfristig zur Reduzierung der Luftschadstoffe in den Kommunen beitragen. Dazu zählen etwa Maßnahmen zur Vernetzung der Verkehrsträger, die Verfügbarmachung von Umwelt, Mobilitäts- und Verkehrsdaten und nicht zuletzt auch die Förderung einer intelligenten Verkehrssteuerung.

Im Übrigen wird auf die auf der Internetseite des BMVI frei verfügbaren Informationen zur Förderrichtlinie des BMVI zur „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/digitalisierung-kommunaler-verkehrssysteme.html?nn=12830, verwiesen.

85. Wie will die Bundesregierung die Umsetzung der Programmvorschläge aus dem „Sofortprogramm Saubere Luft“ erfolgreich mit den Kommunen koordinieren?
86. Was genau ist in diesem Zusammenhang die Aufgabe der Lotsen- und Monitoringstelle beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur?

Die Fragen 85 und 86 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 10 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 19/3525 verwiesen.

87. Was waren die meistgewünschten Maßnahmen und Vorschläge der 70 Kommunen zur Reinhaltung der Luft, die diese in den Konsultationen zum „Sofortprogramm Saubere Luft“ anlässlich des Diesel-Gipfels vortrugen und die diese in den kommenden Jahren umsetzen wollen?

Insgesamt haben 35 Kommunen Maßnahmenkataloge mit zusammen rund 700 Maßnahmenvorschlägen vorgelegt. Im Rahmen der Auswertung wurden die einzelnen Maßnahmenvorschläge 60 übergeordneten Maßnahmenbündeln zugeordnet. Die folgende Tabelle zeigt die zehn Maßnahmenbündel, die am häufigsten von den Kommunen genannt wurden:

1	Ausbau Lade- und Wartungsinfrastruktur (Batterie)/Wasserstofftankstellen (BZ)
2	(Teil-)Elektrifizierung von Kommunalfahrzeugen
3	(Teil-)Elektrifizierung Busflotte
4	Infrastrukturelle Verknüpfung des Öffentlichen Verkehrs mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. P&R, Mobilitätsstationen)
5	Verkehrsmanagement (z. B. Verkehrslenkung, Verkehrssteuerung, inkl. Datenerhebung)
6	Ausbau ÖPNV (z. B. Netzerweiterung, Ausbau und Beschleunigung bestehendes Netz)
7	Ausbau Fahrradabstellanlagen/Fahrradparkhäuser
8	Ausbau Mietradsystem
9	Urbane Logistik (z. B. Mikrodepots)
10	Kommunales Mobilitätsmanagement (z. B. Information, Kommunikation, Organisation, Koordination, auch Mobilitätszentrale)

88. Wieso wurde die Initiative der Bundesregierung, in fünf Modellstädten „kostenlosen ÖPNV“ zu testen, nicht mit den betroffenen Kommunen vor dem Brief an die EU-Kommission besprochen?

Die ausgewählten Modellstädte wurden vor Versendung des Schreibens informiert.

89. Plant die Bundesregierung die Verstärkung der Mittel des Mobilitätsfonds zur Luftreinhaltung in Städten und Gemeinden?

Entscheidungen dazu werden entsprechend den sich ergebenden Erfordernissen zu gegebener Zeit getroffen.

90. Wann stellt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Ergebnisse der Expertengruppen, die Vorschläge im Nachgang des Diesel-Forums erarbeiten sollten, vor?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 7 bis 10 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 19/378 verwiesen.

91. Welche kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen aus den Bereichen Verkehrslenkung, Digitalisierung und Vernetzung in den Städten wurden in den Expertengruppen besprochen, und bis wann sollen diese umgesetzt werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 84 verwiesen.

92. Welche technischen Lösungen zur Optimierung der Verkehrslenkung und -planung, auch über Transportmittel hinweg, bestehen bereits, und werden diese den betroffenen Kommunen zur Verfügung gestellt?

Die Sicherstellung einer optimal ausgestalteten Verkehrslenkung und -planung gehört zu den Aufgaben, die entsprechend den föderalen Strukturen von den Ländern zu leisten sind. Gleichwohl stellt der Bund umfangreiche Fördermittel zur Verfügung. So zielt beispielsweise die Förderrichtlinie zur „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des BMVI darauf ab, kommunale Maßnahmen zu un-

terstützen, die der Optimierung der Verkehrslenkung und -planung, der Vernetzung der Verkehrsträger sowie der umfassenden Verfügbarmachung von Umwelt-, Mobilitäts- und Verkehrsdaten dienen.

93. Waren auch Experten aus der in Deutschland in diesem Bereich innovativen Start-up-Szene Mitglieder der Expertengruppen, und wenn ja, welche?

Nein.

94. Was plant die Bundesregierung in Sachen Verkehrsdaten, die zur Umsetzung von Maßnahmen in großem Umfang von den Nutzern gesammelt werden müssen?

Im Rahmen der Förderrichtlinie zur „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ des BMVI sind bisher drei Förderaufrufe erfolgt, die u. a. das Erfassen von Verkehrsdaten aufgreifen und entsprechende Maßnahmen der Kommunen fördern sollen. Das Fördervolumen liegt insgesamt bei 500 Mio. Euro. Die Kommunen haben diese Fördermöglichkeit genutzt und Anträge eingereicht, beispielsweise mit dem Ziel, eine kontinuierliche digitale Verkehrsdatenerfassung aufzubauen.

Die Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten in sozialen, kulturellen und öffentlichen Einrichtungen (Kommunalrichtlinie) des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) ist um einen Förderschwerpunkt für intelligente Verkehrssteuerung erweitert worden. Die Richtlinie soll ab dem 1. Januar 2019 in Kraft treten und bis zum 31. Dezember 2022 gültig sein.

Gefördert werden soll die Beschaffung bzw. Nutzung smarter (Big-Data-)Datenquellen mit Verkehrsbezug als Maßnahme zur intelligenten Verkehrssteuerung, durch die Kommunen in die Lage versetzt werden, den Umweltverbund aufzuwerten und zu bevorzugen. Ziel ist es, den Modal Split weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zu emissionsärmeren Verkehrsmodi zu beeinflussen.

95. Wie will die Bundesregierung die Datensouveränität der in diesem Zusammenhang genutzten Verkehrsdaten schützen, und welche Gesetzesinitiativen sind dazu geplant?

Bei der Verkehrserfassung und -analyse gelten die bestehenden Datenschutzvorschriften. Zurzeit prüft das BMVI, wie die informationelle Selbstbestimmung im Mobilitätsbereich gestärkt werden kann.

96. Sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, die von Verboten betroffenen Dieselfahrzeuge kurzfristig durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen?

Eine Abschätzung, wie viele Dieselfahrzeuge von möglichen Verkehrsverboten auf kommunaler Ebene betroffen sein könnten, ist nicht möglich, da das Ausmaß möglicher Maßnahmen nicht bekannt ist.

97. Gibt es nach dem Kenntnisstand der Bundesregierung ausreichende Kapazitäten zur Produktion von Batterien für Elektrofahrzeuge, und wenn ja, wo befinden sich diese, und wie kurzfristig können diese einen Bedarf an Elektrofahrzeugen vergleichbar der Menge an betroffenen Dieselfahrzeugen decken?

Die Bundesregierung erhebt bei den am Markt vertretenen Herstellern von Elektrofahrzeugen keine Informationen über den Produktionsstandort ihrer Zulieferer. Die Etablierung einer breit angelegten Batteriezellfertigung am Industriestandort Deutschland wird von der Bundesregierung mit Nachdruck vorangebracht. Parallel zum Markthochlauf der Elektrofahrzeuge muss sich auch die Verfügbarkeit von Batterien entwickeln.

98. Wie bewertet die Bundesregierung die Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit der Produktion von Batterien für Elektrofahrzeuge?
99. Was ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Emissionsausstoß bei der Produktion einer Batterie sowie eines Motors für ein Elektroauto im Vergleich zu dem eines Dieselmotors?

Die Fragen 98 und 99 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit der Produktion von Antriebsbatterien hängen vor allem von deren Zusammensetzung und den zur Herstellung eingesetzten Energieträgern ab. Häufig eingesetzte Rohstoffe der heutigen Batterietechnologien wie Lithium, Kobalt, Nickel und Grafit werden in zunehmendem Maße auch für die Elektromobilität benötigt. Die Förderung von Rohstoffen ist mit Eingriffen in die Natur und daraus resultierenden Auswirkungen auf die Umwelt verbunden. Allerdings wird die Elektromobilität auch zur Reduktion des Primärrohstoffbedarfs der deutschen Volkswirtschaft beitragen, wenn die Stromversorgung zunehmend durch erneuerbare Energien erfolgt und dadurch auch im Verkehr nicht recycelbare fossile Brennstoffe (vor allem Erdöl) eingespart werden.

Die Bundesregierung fördert seit 2009 Forschung und Entwicklung neuer Batterietechnologien und das Recycling der Batterien, um den Bedarf an Primärrohstoffen zu reduzieren. Zudem hat die Bundesregierung im Rahmen der Evaluation der Batterierichtlinie die Europäische Kommission gebeten zu prüfen, ob und wie bei einer Weiterentwicklung der Richtlinie durch ein verstärktes Recycling temporäre Preisanstiege bzw. Engpässe abgefedert sowie Umweltauswirkungen gemindert werden können. Die Bundesregierung begrüßt zudem die zunehmenden Initiativen der Wirtschaft zur Sicherstellung einer nachhaltigen Rohstoffvorkette, beispielsweise für Kobalt.

Die Fahrzeugherstellung eines Elektroautos ist mit höheren Emissionen verbunden als die eines Diesel- oder Benzin-Pkws. Diese Emissionen werden während der Nutzungsjahre des Fahrzeugs – sowohl bei konventionellen als auch bei elektrischen Pkw ist die Betriebsphase der bei weitem bestimmende Einflussfaktor – mehr als kompensiert. Eine ausführliche und aktuelle Darstellung der für den Vergleich der verschiedenen Antriebskonzepte maßgeblichen Gesamtumweltbilanz ist auf der Internetseite des BMU, www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Verkehr/emob_umweltbilanz_2017_bf.pdf, abrufbar.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Bundestagsdrucksache 18/10191 verwiesen.

100. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung im Hinblick auf die angemessene, nachhaltige Entsorgung von Batterien für Elektrofahrzeuge?

Die Entsorgung von Altbatterien wird in Deutschland durch das Batteriegesetz (BattG) geregelt. Danach steht ein bereits etabliertes System zur Rückgabe und Behandlung auch von Batterien aus Elektrofahrzeugen zur Verfügung. Traktionsbatterien gehören zu den Industriebatterien.

Nach dem Gesetz sind Hersteller von Industriebatterien verpflichtet, sowohl den Vertreibern für zurückgenommene als auch den Behandlungseinrichtungen für dort anfallende Industriebatterien eine kostenfreie Möglichkeit der Rückgabe anzubieten und diese Batterien nach dem Stand der Technik zu behandeln und zu verwerten. Dabei sind vorgegebene Verwertungsquoten zu erreichen. Eine Beseitigung durch Verbrennung oder Deponierung ist untersagt.

Zum Antrieb von Elektrofahrzeugen werden in der Regel Lithium-Ionen-Batterien eingesetzt. Diese enthalten wichtige Wertstoffe. Um diese wiederzugewinnen, mussten neue Recyclingverfahren entwickelt werden. Dies geschah bereits während der Entwicklung und Einführung der Lithium-Ionen-Batterien in den Markt, sodass in Zukunft, wenn die Batterien der Elektrofahrzeuge in großen Mengen zur Entsorgung anfallen, bereits entwickelte Verfahren verfügbar sein werden. Diese Entwicklung wurde von der Bundesregierung, insbesondere vom Bundesumweltministerium, mit verschiedenen Projekten gefördert, die von Forschungseinrichtungen und den Wirtschaftsbeteiligten durchgeführt wurden.

Weiterhin werden Möglichkeiten einer Nachnutzung von ausrangierten Traktionsbatterien als (stationäre) Energiespeicher untersucht und teilweise auch schon in Projekten umgesetzt. Antriebsbatterien aus Elektrofahrzeugen weisen nach ihrer Nutzungsdauer im Fahrzeug in der Regel immer noch ca. 80 Prozent ihres Energiespeichervermögens auf. Somit könnten bei zunehmender Einspeisung von Strom aus erneuerbaren Energien mit der Speicherkraft der ausrangierten Traktionsbatterien die Stromnetze stabilisiert werden.

101. Wie schätzt die Bundesregierung die Umweltschäden der Entsorgung von Elektrobatterien im Vergleich zur Entsorgung von Dieselmotoren ein?

Die Bundesregierung geht von einer ordnungsgemäßen Entsorgung sowohl von Altbatterien als auch von Altfahrzeugen gemäß Batteriegesetz und Altfahrzeugverordnung aus. Daher ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung mit Blick auf mögliche Umweltschäden keine Unterschiede zwischen der Entsorgung von Altbatterien aus Elektrofahrzeugen und der Entsorgung von Dieselmotoren.

102. Wie beurteilt die Bundesregierung die kurzfristige Verbesserung der Luftreinhaltung in den Städten durch die Anschaffung von E-Bussen vor dem Hintergrund, dass diese kurz- oder mittelfristig aufgrund fehlender Verfügbarkeit auf dem Markt insgesamt bei NO_x-Emissionen kaum ins Gewicht fallen?

Nach Kenntnis der Bundesregierung gibt es mehrere Anbieter von Elektrobussen und es haben weitere Hersteller für die nähere Zukunft die Produktion von Elektrobussen angekündigt. Eine fehlende kurz- bis mittelfristige Verfügbarkeit kann daher nach Auffassung der Bundesregierung pauschal nicht unterstellt werden.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 17 verwiesen.

103. Warum fördert die Bundesregierung die Anschaffung von E-Bussen erst ab einer Stückzahl von fünf?
104. Wie will die Bundesregierung damit kleinen und mittelständischen Busunternehmen ermöglichen, ihre Busflotten auf E-Antriebe umzustellen bzw. den Betrieb mit E-Bussen zu testen?

Die Fragen 103 und 104 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung fördert die Anschaffung von Elektrobussen auch bis zu einer Stückzahl von fünf.

105. Hält es die Bundesregierung vor dem Hintergrund, dass die Anschaffungskosten für einen E-Bus mit rund 900 000 Euro doppelt so hoch sind wie die eines Dieselmotors der neuesten EURO-6-Norm, nicht für sinnvoller, zur kurzfristigen Luftverbesserung in den Städten bei Bussen auf neue Dieselmotortechnologie zu setzen, auch vor dem Hintergrund, dass die neuesten Dieselmotore 90 Prozent weniger NO_x emittieren, und wenn nein, warum nicht?

Eine Förderung des Bundes für die Anschaffung von Dieselmotoren stößt beihilferechtlich auf Bedenken, da hinsichtlich des Emissionsverhaltens kein Mehrwert zum aktuell verbindlichen Standard Euro 6 verbunden ist. Eine Förderung der Anschaffung entsprechender Fahrzeuge durch die Länder im Rahmen ihrer Zuständigkeit für den ÖPNV ist davon unbenommen.

106. Hält es die Bundesregierung kurzfristig nicht für sinnvoller, anstatt auf E-Mobilität zur kurzfristigen Luftverbesserung auf neue ökologisch nachhaltige Kraftstoffe und ökologisch verbesserte Verbrennungsmotoren zu setzen, und wenn nein, warum nicht?

Alternative, synthetisch hergestellte Kraftstoffe (Power-to-Liquid, Gas-to-Liquid, Biomass-to-Liquid) als Reinkraftstoffe und Verbesserungen bei Verbrennungsmotoren sind nicht kurzfristig einsetzbar.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 38 verwiesen.

107. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der NO_x-Ausstoß von Binnen- und Seeschiffen auf deutschen Binnengewässern und in Küstengebieten?

Der jährliche NO_x-Ausstoß auf deutschen Binnengewässern und in Küstengebieten beträgt für Binnenschiffe 27,5 kt, für Fischereischiffe 1,2 kt (jeweils für das Bezugsjahr 2016) und für die internationale Seeschifffahrt 78 kt (für das Bezugsjahr 2011; neuere Zahlen liegen der Bundesregierung hierzu nicht vor). Die Emissionen der internationalen Seeschifffahrt werden in Deutschland nicht regelmäßig erhoben. Die angegebene Zahl stammt aus einem europäischen Datensatz des Copernicus Atmosphere Service (TNO-MACC-III, Monitoring Atmospheric Composition and Climate). Diese Daten umfassen Emissionen auf deutschem Gebiet, d. h. auch außerhalb der 12-Seemeilen-Zone.

108. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Auswirkungen des NO_x-Ausstoßes der Binnen- und Seeschifffahrt auf Probenahmestellen?

Der Schiffsverkehr trägt nach Kenntnis der Bundesregierung an den verkehrsnahen Luftmessstationen mit Grenzwertüberschreitung im Vergleich zu den kraftfahrzeugbedingten Stickstoffoxidemissionen nur zu einem geringeren Teil zur Gesamtbelastung bei.

109. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung in Duisburg und Düsseldorf der Anteil des NO_x in der Luft durch Emissionen der Binnenschifffahrt?

Nach dem Luftreinhalteplan Düsseldorf 2013, der der Bundesregierung vorliegt, beträgt der Anteil des Schiffsverkehrs an der Stickstoffdioxidbelastung an der Messstation Corneliusstraße 4 Prozent und an der Messstation Merowingerstraße 7 Prozent. Nach dem Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 – Teilplan West – i. d. F. vom 15. Juni 2015 trägt der Schiffsverkehr in Duisburg bis zu 25 Prozent zur Stickstoffdioxidbelastung bei.

110. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung in der Hafenstadt Hamburg der Anteil des NO_x in der Luft durch Emissionen der Seeschifffahrt?

Nach dem Luftreinhalteplan für Hamburg beträgt die städtische Zusatzbelastung durch den Hafen an der Stickstoffdioxidbelastung an der Messstation Max-Brauer-Allee 18 Prozent, an der Messstation Stresemannstraße 9 Prozent, an der Messstation Kieler Straße 13 Prozent und an der Messstation Habichtstraße 5 Prozent. Der Hafenanteil enthält neben den Stickstoffoxidemissionen des Schiffsverkehrs zu rund 10 Prozent Stickstoffoxidemissionen an den Terminals.

111. Sieht die Bundesregierung Möglichkeiten, den NO_x-Ausstoß von Binnen- und Seeschiffen zu messen?

Wenn ja, welche technischen Möglichkeiten gibt es?

Die NO_x-Emissionen von Schiffsmotoren werden auf der Basis der ISO 8178 gemessen. In der ISO-Norm ist ein spezieller Prüfzyklus für Schiffe festgelegt, der für Motoren von Binnen- und Seeschiffen angewendet werden kann. Solche Abgasmessungen können mit entsprechenden Messapparaturen an Bord oder auf einem Motorenprüfstand durchgeführt werden.

112. Sieht die Bundesregierung eine Unverhältnismäßigkeit in der Behandlung von Dieselmotoren gegenüber Binnen- und Seeschiffen mit Dieselmotoren in Bezug auf ordnungspolitische Regelungen und Sanktionen wie Fahrverbote?

Nein.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 108 verwiesen.

113. Wie bewertet die Bundesregierung die beschlossene EU-Verordnung (EU) 2016/1628 zum NO_x-Ausstoß von Binnenschiffen?

Welt- und europaweit wurden strenge Grenzwerte für neue See- und Binnenschiffsmotoren beschlossen, die in den nächsten Jahren in Kraft treten werden.

Das Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) sieht eine stufenweise Reduktion der Stickoxidemissionen vor. Darüber hinaus wurden Stickstoffemissions-Überwachungsgebiete (NO_x emission control areas, auch NECA) ausgewiesen, in denen für Schiffsneubauten besonders strenge Abgaswerte nach dem sogenannten Tier-III-Standard gelten. Dies betrifft ab 2021 auch die Nord- und Ostsee.

Mit der EU-Verordnung 2016/1628 gelten ab dem Jahre 2020 für alle neuen Binnenschiffsmotoren noch einmal deutlich verschärfte Grenzwerte. Hierdurch wird in der Regel der Einsatz von Abgasnachbehandlungsanlagen, wie etwa Partikelfiltern oder Systemen zur Minderung der NO_x-Emissionen, auch bei Binnenschiffen notwendig. Die Emissionen können so gegenüber heutigen Maschinen deutlich reduziert werden.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 108 verwiesen.

114. Wie will die Bundesregierung die EU-Verordnung (EU) 2016/1628 umsetzen?

Eine EU-Verordnung gilt unmittelbar in allen Mitgliedstaaten. Ergänzende Regelungen zur Durchführung der Verordnung (EU) 2016/1628 sollen mit der Achtundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erlassen werden. Hierzu gehören die Benennung der zuständigen Genehmigungs- und Überwachungsbehörden, Einführung von Sanktion und Übergangsbestimmungen. Die Regelung der Vorgaben für Motoren, die in Binnenschiffen für den Antrieb bzw. als Hilfsmotoren genutzt werden, soll in der Neufassung der Binnenschiffs-Abgasemissionsverordnung erfolgen.

115. Sieht die Bundesregierung eine robuste wissenschaftliche Grundlage für die beschlossenen Grenzwerte für NO_x, und wenn ja, welche?
116. Auf welcher Grundlage basiert die Annahme, dass entsprechend niedrige NO_x-Konzentrationen eine gesundheitsschädliche Wirkung haben können?

Die Fragen 115 und 116 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 19/247 verwiesen. Aus Sicht der Bundesregierung sind die von der Weltgesundheitsorganisation zur Ableitung der Richtwerte für NO₂ herangezogenen Grundlagen nach wie vor wissenschaftlich robust. Die Weltgesundheitsorganisation geht – ebenso wie die Bundesregierung – zudem nach derzeitiger Studienlage davon aus, dass in Berechnungen zu

den gesundheitlichen Auswirkungen von NO₂ auf die Gesundheit von Bevölkerungen auch Langzeiteffekte unterhalb von 40 µg/m³ im Jahresmittel berücksichtigt werden müssen. Es gibt zudem derzeit keine Hinweise aus epidemiologischen Studien darauf, dass es bei der Wirkung von NO₂ einen Schwellenwert gibt, unterhalb dessen eine negative gesundheitliche Wirkung mit Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

117. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Aussage des Fraunhofer-Institutes für Verkehrs- und Infrastruktursysteme, die strengen Grenzwerte für Feinstaub seien letztlich die Ursache für die punktuell hohen Stickoxidwerte in vielen Städten, weil ein auf Feinstaubvermeidung optimierter Motor in der Brennkammer automatisch mehr Stickoxide produziere sowie dass die Grenzwerte für Stickoxide eingehalten werden könnten, wenn man den Grenzwert für Feinstaub wieder anheben würde (www.ivf.fraunhofer.de/content/dam/ivi/de/dokumente/pressemitteilung/2011/PI_Fraunhofer-Nox.pdf)?

Die Aussage des Fraunhofer-Institutes stammt aus dem Jahr 2011, als Neufahrzeuge die Schadstoffstufe Euro 5 auf dem Rollenprüfstand erfüllen mussten. Diese Dieselfahrzeuge waren im Gegensatz zu heutigen Euro-6-Fahrzeugen üblicherweise nicht mit aktiven katalysatorbasierten Abgasnachbehandlungssystemen (SCR- und Speicherkatalysatoren) zur Stickstoffoxidminderung ausgestattet. Die Aussage des Institutes hinsichtlich der Erhöhung der Stickstoffoxid(NO_x)-Konzentration im Abgas zum Zweck der Feinstaubminderung beschreibt den innermotorischen Zusammenhang dieser beiden Schadstoffe. Der Zusammenhang wirkt sich beim Einsatz modernster Abgasnachbehandlungssysteme (Partikelfilter, SCR-Katalysator) jedoch nur auf das nicht nachbehandelte Rohabgas (Abgas vor Katalysator und Filter) aus. Wird in Euro-6-Fahrzeugen die nach aktuellem Stand der Technik eingesetzte Motor- und Abgasnachbehandlungstechnik ordnungsgemäß betrieben, können gleichzeitig sowohl NO_x- als auch Feinstaubemissionen reduziert werden.

118. Wie viele Anzeigen hat die Deutsche Umwelthilfe nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren bundesweit erstattet, und wie viele dieser Verfahren wurden eingestellt?
119. Wie viele dieser Verfahren waren Abmahnungen, und wie viele dieser Verfahren wurden eingestellt?

Die Fragen 118 und 119 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

120. Wie bewertet die Bundesregierung die Praxis der Deutschen Umwelthilfe, Autohändler für Fehler teuer abzumahnern und sie Unterlassungserklärungen mit teuren Strafen unterzeichnen zu lassen (www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/deutsche-umwelthilfe-102.html)?

Die Deutsche Umwelthilfe e. V. ist als eine „qualifizierte Einrichtung“, die nicht nur vorübergehend satzungsgemäß die Interessen von Verbraucherinnen und Verbrauchern durch Aufklärung und Beratung wahrnimmt, vom Bundesamt für Justiz in die Liste nach § 4 des Unterlassungsklagengesetzes (UKlaG) aufgenommen worden. Hiernach ist der Verein befugt, Ansprüche wegen wettbewerbsrechtlicher Verstöße sowie Zuwiderhandlungen insbesondere gegen Verbraucher-

schutzgesetze durch Abmahnung oder Klage geltend zu machen. Es ist Aufgabe der Gerichte zu beurteilen, ob die Abmahnungen der Deutschen Umwelthilfe e. V. dem Grunde und der Höhe nach berechtigt sind.

121. Gegen wie viele Kommunen in Deutschland hat die Deutsche Umwelthilfe nach Kenntnis der Bundesregierung Klagen geführt, und wie viel Geld hat die Deutsche Umwelthilfe damit eingenommen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor. Im Rahmen von gerichtlichen Verfahren eventuell festgesetzte Zwangsgelder fließen der Staatskasse zu (ständige Rechtsprechung, s. etwa BGH, Beschluss vom 2. März 1983, IVb ARZ 49/82, NJW 1983, S. 1859 bis 1860 (1860)).

122. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Deutsche Umwelthilfe mit Steuergeldern Klagen gegen Kommunen führt (www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/deutsche-umwelthilfe-102.html)?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse darüber vor, mit welchen Mitteln die Deutsche Umwelthilfe e. V. von ihr geführte Klagen gegen Kommunen finanziert.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/2320 verwiesen.

123. Wie hoch ist das Gesamtvolumen und der Anteil öffentlicher Gelder, die der Deutschen Umwelthilfe jährlich zur Verfügung stehen?

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 121 des Abgeordneten Mario Mieruch auf Bundestagsdrucksache 19/695 und zu Frage 1 der Kleinen Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/2320 verwiesen.

124. Gab es weitere Zusammenarbeiten zwischen der Bundesregierung oder Bundesämtern und der Deutschen Umwelthilfe, und wenn ja, welche?

129. Haben die Bundesregierung oder Bundesämter Aufträge an die Deutsche Umwelthilfe vergeben, und wenn ja, welche und durch welche Bundesministerien erfolgte die Auftragsvergabe?

Die Fragen 124 und 129 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/2320 verwiesen.

125. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Deutsche Umwelthilfe Autokonzerne abmahnt und gleichzeitig Spenden des Konkurrenten Toyota annimmt (www.faz.net/aktuell/wirtschaft/diesel-affaere/deutsche-umwelthilfe-bekommt-geld-von-toyota-14256098.html)?

Sieht die Bundesregierung hier einen Interessenkonflikt?

Eine Spende eines Unternehmens an einen Verein ist eine Schenkung, die der Verein annehmen oder auch ablehnen kann. Die Frage, ob die Annahme von Spenden durch einen Verein, der in die Liste der qualifizierten Einrichtungen nach § 4 UKlaG eingetragen ist, zu Interessenkonflikten führen und Auswirkungen auf die Geltendmachung von Unterlassungsansprüchen durch Abmahnungen haben kann, haben im Einzelfall die zuständigen Gerichte zu entscheiden.

126. Hat die Deutsche Umwelthilfe nach Kenntnis der Bundesregierung Spenden von weiteren Autobauern angenommen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

127. Wie viele Abmahnverfahren durch die Deutsche Umwelthilfe gab es gegen Daimler-Chrysler, als die DUH den Nachhaltigkeitsbericht gegen Bezahlung erstellte, und wie viele Abmahnverfahren gab es nach Beendigung der Zusammenarbeit?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

128. Wie bewertet die Bundesregierung die Praxis der Deutschen Umwelthilfe, sehr kurze Abmahnfristen von oft nur drei Tagen anzusetzen?

Die Bundesregierung bewertet die Abmahnpraxis einzelner Verbände und Vereine nicht.

130. Wie bewertet die Bundesregierung die in Presseberichten zu lesenden Aussagen des Bundesgeschäftsführers der Deutschen Umwelthilfe, dass die gesamte deutsche Autoindustrie „weitgehend außerhalb des Rechtssystems“ agiere und der Staat „Mittäter“ sei (www.wiwo.de/unternehmen/auto/geschaeftsmodell-der-deutschen-umwelthilfe-wahrheitsfindung-oder-kampagne/13650238-3.html)?

131. Wie bewertet die Bundesregierung die in Presseberichten zu lesenden Aussagen des Bundesgeschäftsführers der Deutschen Umwelthilfe, in denen er den Vorstandsvorsitzenden der Daimler AG „der tausendfachen Körperverletzung mit Todesfolge“ bezichtigte (www.wiwo.de/unternehmen/auto/geschaeftsmodell-der-deutschen-umwelthilfe-wahrheitsfindung-oder-kampagne/13650238-3.html)?

Die Fragen 130 und 131 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung bewertet keine Meinungsäußerungen der Repräsentanten privater Vereine.

132. Bekam die Deutsche Umwelthilfe in den vergangenen Jahren Fördergelder von Bund oder Ländern, und wenn ja, welche und in welcher Höhe?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse darüber vor, ob und in welcher Höhe die Deutsche Umwelthilfe e. V. Fördergelder von den Ländern erhalten hat.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP auf Bundestagsdrucksache 19/2320 verwiesen.

133. Nach welchen Kriterien kann man nach Kenntnis der Bundesregierung Mitglied der Deutschen Umwelthilfe werden, und inwiefern sind diese Kriterien mit den Kriterien der Gemeinnützigkeit vereinbar?
134. Wie bewertet die Bundesregierung den Umstand, dass die Deutsche Umwelthilfe als gemeinnütziger Verein zu einem großen Teil ihre Spender nicht veröffentlicht (www.daserste.de/information/wirtschaft-boerse/plusminus/sendung/deutsche-umwelthilfe-102.html)?
135. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Deutsche Umwelthilfe vor diesem Hintergrund immer gemeinnützig handelt?

Die Fragen 133 bis 135 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Entscheidung, ob und in wieweit die Voraussetzungen der Gemeinnützigkeit im Einzelfall vorliegen, treffen die Steuerverwaltungen der Länder. Der Bundesregierung liegen daher keine eigenen Erkenntnisse über die Deutsche Umwelthilfe e. V. vor.

136. Beabsichtigt die Bundesregierung angesichts der problematischen Praktiken der Deutschen Umwelthilfe, die erhebliche nachteilige Wirkungen auf Bürger, Kommunen und Wirtschaft in den von den Überschreitungen von Luftschadstoffgrenzwerten betroffenen Kommunen haben könnten, eine Änderung des Verbandsklagerechts (www.tagesspiegel.de/wirtschaft/millionen-mit-abmahnungen-die-guten-geschaefte-der-deutschen-umwelthilfe/13438146.html)?

Die Bundesregierung bewertet die Ausübung bestehender Klagerechte durch die Deutsche Umwelthilfe e. V. und andere anerkannte Umweltvereinigungen nicht. Die deutsche Rechtslage zur Umweltverbandsklage beruht auf verbindlichen völker- und unionsrechtlichen Vorgaben. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 19. Legislaturperiode ist zum Verbandsklagerecht u. a. vereinbart, dieses auf Grundlage europäischen Rechts in seiner Reichweite zu überprüfen. Die Bundesregierung hat diese Prüfung noch nicht abgeschlossen.