

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Leif-Erik Holm, Wolfgang Wiehle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/6811 –

Diesel-Nachrüstung – welche Normen sollen erreicht werden und wer zahlt

Vorbemerkung der Fragesteller

Durch die geplante Nachrüstung von Diesel-PKW entstehen Fragen. Die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit Svenja Schulze wird zitiert mit der Aussage, „Ich erwarte von den Autobauern daher ein klares Ja zu Hardware-Nachrüstungen für Diesel-Pkw und zur vollständigen Kostenübernahme“ (www.handelsblatt.com/politik/international/spitzentreffen-eu-kommissarin-setzt-diesel-gipfel-in-bruessel-an/23592808.html?ticket=ST-275576-ecX0QNPkdevwUuZfIA0r-ap2).

BMW lehnt die Kostenübernahme komplett ab (www.handelsblatt.com/politik/international/spitzentreffen-eu-kommissarin-setzt-diesel-gipfel-in-bruessel-an/23592808.html). Die „FAZ“ schreibt: „Volkswagen, Daimler und BMW vertreten keine einheitliche Linie zu den von der Politik geforderten Hardware-Nachrüstungen. Daimler kann sich vorstellen, 80 Prozent der Kosten inklusive Einbau bis zur Gesamthöhe von 3 000 Euro zu tragen. Der Daimler-Anteil läge dann bei 2 400 Euro.

Volkswagen hat ebenfalls signalisiert, sich anteilig zu engagieren, fordert aber, dass auch ausländische Autohersteller mitmachen. Diese sperren sich allerdings bisher dagegen, genauso wie der Münchner BMW-Konzern“ (www.faz.net/aktuell/wirtschaft/diesel-affaere/diesel-skandal-gipfel-soll-finanzierung-fuer-nachruistung-klaeren-15865051.html).

Die Stickoxidwerte gehen ständig zurück und die Lieferfähigkeit der Nachrüstsätze mit Zertifizierung wird wohl bis zu zwei Jahre benötigen.

1. Wie viele PKW mit Euro 4 sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell von Fahrverboten bzw. Umrüstungen betroffen?
2. Wie viele PKW mit Euro 5 sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell von Fahrverboten bzw. Umrüstungen betroffen?
3. Wie viele PKW mit Euro 6, ohne Euro 6d-Temp, sind nach Kenntnis der Bundesregierung von Fahrverboten bzw. Umrüstungen betroffen?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 185 des Abgeordneten Oliver Luksic auf Bundestagsdrucksache 19/6511 verwiesen.

4. Welche Abgasgrenzwerte oder Normen sollen die umgerüsteten Fahrzeuge einhalten?
Ist es Euro 6d-Temp oder ein gewisser NO_x-Grenzwert?

Gemäß dem „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“ wurde ein Grenzwert von 270 mg/km NO_x für Pkw mit Dieselantrieb der Schadstoffklassen „Euro 4“ und „Euro 5“ festgelegt.

Im Übrigen wird auf die Pressemitteilung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 28. Dezember 2018 verwiesen: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2018/107-scheuer-technische-vorgaben-hardware-nachruestung.html.

5. Innerhalb welchen Zeitraums sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Produktionskapazitäten zur Lieferung der Nachrüstsätze geplant?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

6. Liegen nach Kenntnis der Bundesregierung schon Anträge zur Zertifizierung bzw. Genehmigung von Nachrüstbauteilen vor?
7. Wie beurteilt die Bundesregierung den Zertifizierungszeitraum
 - a) bei herstellereigenen Nachrüstsätzen bzw.
 - b) bei Nachrüstsätzen aus der Zubehörbranche?

Die Fragen 6 und 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 45 auf Bundestagsdrucksache 19/5640 verwiesen.

8. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Haftung geplant für
 - a) Originalteile mit Einbau in einer Vertragswerkstatt,
 - b) Originalteile mit Einbau in einer freien Werkstatt,
 - c) Zubehörteile mit Einbau in einer Vertragswerkstatt bzw.
 - d) Zubehörteile mit Einbau in einer freien Werkstatt?

Die Haftung richtet sich nach den Regelungen des Werkvertragsrechts im Bürgerlichen Gesetzbuch.

9. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Kostenübernahme der PKW-Hersteller geplant, wenn der Kunde ein Zubehörteil in einer freien Werkstatt nachrüsten lässt?

Die Hersteller Volkswagen und Daimler haben die Übernahme der Kosten bis zu 3 000 Euro zugesagt. Die Bundesregierung steht mit den Herstellern in Kontakt, um das weitere Verfahren festzulegen.

10. Wie verfährt die Bundesregierung, wenn viele Nachrüstsätze lieferbar sind, aber die Grenzwerte in den Städten durch den normalen PKW-Austausch und die Nachrüstung der Omnibusse eingehalten werden, also faktisch keine PKW-Nachrüstung mehr nötig ist?
11. Wer zahlt nach Kenntnis der Bundesregierung die, aufgrund der sinkenden Schadstoffwerte von Neuwagen, in der Zukunft nicht mehr benötigten Nachrüstsätze?

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

Mit dem „Konzept für saubere Luft und die Sicherung der individuellen Mobilität in unseren Städten“, den „Förderrichtlinien für die Nachrüstung von ÖPNV-Bussen, schweren Kommunalfahrzeugen und leichten sowie schweren Handwerker- und Lieferfahrzeugen“ sowie mit den am 28. Dezember 2018 vom BMVI veröffentlichten „Technischen Anforderungen an Stickoxidminderungssysteme für die Nachrüstung an Pkw oder Pkw-ähnlichen Fahrzeugen“ hat die Bundesregierung die notwendigen Rahmenbedingungen für die Hardware-Nachrüstung von Stickoxidminderungssystemen festgelegt. Die Entwicklung, Produktion und Vermarktung fällt in den unternehmerischen Bereich der Hersteller entsprechender Nachrüstsätze.

