

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Dr. Christian Jung, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Dr. Martin Neumann, Bernd Reuther, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Sandra Weeser, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Technische Vorschriften zur Hardware-Nachrüstung

Die Möglichkeit, den Ausstoß von NO₂ durch Diesel-Personenkraftfahrzeuge mithilfe von Hardware-Nachrüstungen zu verringern, hat seit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27. Februar 2018 an Brisanz gewonnen. Trotz mehrerer Fahrverbotsurteile im Jahr 2018 fehlt bisher die Möglichkeit, zertifizierte Hardware-Nachrüstsysteme in Deutschland zu verbauen. Am 21. Dezember 2018 hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur daher die technischen Vorschriften für Hardware-Nachrüstungen bei Diesel-Pkw veröffentlicht. Durch sie wird festgelegt, welche Anforderungen ein System zu erfüllen hat, um vom Kraftfahrt-Bundesamt zur Nachrüstung bei Diesel-Personenkraftfahrzeugen eine Allgemeine Betriebserlaubnis zu erhalten. Die technischen Vorschriften geben den Herstellern von Nachrüstsystemen die Sicherheit, unter welchen Bedingungen ihre Systeme genehmigungsfähig sind, und beschleunigen so die mögliche Zulassung von Hardware-Nachrüstsystemen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell Anträge auf Hardware-Nachrüstsysteme vor?
2. Wenn ja, um wie viele handelt es sich, und wie weit ist der Zulassungsprozess jeweils fortgeschritten?
3. Sind die technischen Vorschriften für die Hardware-Nachrüstung im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellt worden?
4. Wenn nein, durch wen wurden die technischen Vorschriften erstellt, gab es dazu eine Ausschreibung, und wie viele Anbieter haben sich beteiligt?

5. Wie hoch waren die Kosten für die Erstellung der technischen Vorschriften?
6. Plant die Bundesregierung, andere technische Möglichkeiten als selektive katalytische Reduktion (SCR) zur Abgasreinigung, beispielsweise Additive oder Einspritzanlagen, ebenfalls durch technische Vorschriften zu regulieren?
7. Wenn ja, bis wann sollen solche zusätzlichen technischen Vorschriften erlassen werden?

Berlin, den 20. Februar 2019

Christian Lindner und Fraktion