

- (A) den am 11. Juni 2018 Gespräche zwischen den Beteiligten aufgenommen. Eine Vereinbarung wird im Einklang mit dem Gesamtkonzept Elbe stehen. Die Gespräche sollen als formale Verhandlungen im Herbst 2018 fortgesetzt werden.

Feste Fahrrinnenparameter für die Binnenelbe können nicht vereinbart werden, weil diese an einem frei fließenden Gewässer naturgemäß von der zukünftigen Niederschlags- und Abflussentwicklung sowie den Veränderungen im Gewässerbett abhängig sind.

Frage 11

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage der Abgeordneten **Daniela Wagner** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Einlassung eines Firmensprechers des Flugzeugherstellers Airbus, Fuel Dumping sei „eher eine Frage der Wirtschaftlichkeit als der Sicherheit“ („Kerosinregen über Bayern“, „Bayerische Staatszeitung“, 17. August 2018), vor dem Hintergrund anderslautender Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen auf Bundestagsdrucksachen 18/9917 und 19/477?

Die Bundesregierung erachtet die Aussage, dass jedes Flugzeug trotz zu hohem Landegewicht sicher landen kann und dass ein Treibstoffablass eine Frage der Wirtschaftlichkeit sei, als irreführend. Bei einer Landung mit zu hohem Landegewicht kann die Sicherheit nicht garantiert werden, weil die flugbetrieblichen Verfahren und Flugbereichsgrenzen wie zum Beispiel minimale Anfluggeschwindigkeit, maximaler Seitenwind und Turbulenztoleranz in der Landephase auf das maximale Landegewicht ausgelegt sind. Der Schnellablass ist ein Notverfahren, das das Flugzeuggewicht reduziert und eine sichere Landung ermöglicht.

Frage 13

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage der Abgeordneten **Annalena Baerbock** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Hält die Bundesregierung weiter an ihrem Ziel fest, dass bis zum Jahr 2020 eine Million Elektro- und Hybridautos auf deutschen Straßen zugelassen sind, vor dem Hintergrund des Fortschrittsberichts 2018 der Nationalen Plattform Elektromobilität, dessen Ergebnis ist, dass dieses Ziel voraussichtlich erst 2022 erreicht wird (bitte begründen), und von welcher Höhe an Elektro- und Hybridautos geht die Bundesregierung für die Jahre 2020, 2022, 2025 und 2030 jeweils aus?

Ziel der Bundesregierung ist es, möglichst viele Elektroautos auf die Straße zu bringen. Für das gemeinsame 2020-Ziel von Industrie und Bundesregierung ist entscheidend, dass die Rahmenbedingungen zur Unterstützung dieses Ziels vorhanden sind und der Trend in Richtung eines deutlichen Zuwachses weist. Die Bundesregierung hat dafür eine Reihe von Fördermaßnahmen und gesetzlichen Rahmenbedingungen geschaffen. Diese zeigen Wirkung. Die Neuzulassungen von Elektroautos in Deutschland haben sich im Jahr 2017 mehr als verdop-

pelt. In der ersten Hälfte dieses Jahres stiegen sie gegenüber dem Zeitraum des Vorjahres um über 50 Prozent.

Frage 16

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Steffen Bilger** auf die Frage der Abgeordneten **Judith Skudelny** (FDP):

Welche kooperativen Projekte und Zielvereinbarungen mit der Industrie werden von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Bundesumweltministerin Svenja Schulze im Hinblick auf die Luftreinhaltung gefördert, um mit möglichst geringen Eingriffen in das Eigentum von Dieselfahrerinnen und Dieselfahrern die EU-Grenzwerte einzuhalten?

Es ist Ziel der Bundesregierung, nachhaltige Mobilität zu sichern und Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zu vermeiden. Die Bundesregierung unterstützt die betroffenen Städte in vielerlei Hinsicht.

An die Automobilindustrie richten sich als Ergebnis des Nationalen Forums Diesel vom 2. August 2017:

- Die Automobilindustrie wird mittels Software-Update circa 5,3 Millionen Diesel-Pkw in den Schadstoffklassen Euro 5 und 6 optimieren. Damit soll eine Reduktion der NO_x-Emissionen dieser Fahrzeuge um 25 bis 30 Prozent erreicht werden. Aufgrund der zusätzlichen Meldungen der Automobilindustrie hat sich die Zahl um 1 Million auf 6,3 Millionen Fahrzeuge erhöht. Inzwischen wurden insgesamt rund 3,2 Millionen Fahrzeuge optimiert. Für die ursprüngliche Zahl von 5,3 Millionen Fahrzeugen haben die Hersteller die Umstellung der Software bis Ende 2018 zugesagt.
- Die Hersteller bieten „Umstiegsprämien“ als Anreiz für den Wechsel von Dieselfahrzeugen älterer Standards als Euro 5 auf Fahrzeuge mit modernster Abgasnachbehandlung oder E-Fahrzeugen an.

Die Automobilindustrie steht über diese Maßnahmen hinaus aufgrund der zu hohen NO_x-Emissionen von Diesel-Pkw im realen Betrieb in der Verantwortung. Es wird in dieser Woche weitere Gespräche innerhalb der Bundesregierung geben, ebenso seitens des BMVI mit den Herstellern.

Frage 23

Antwort

des Parl. Staatssekretärs **Florian Pronold** auf die Frage der Abgeordneten **Sylvia Kottling-Uhl** (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN):

Wird das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit den Kontakt zu den Lüftungs- bzw. Brandschutzexperten suchen, die in der Berichterstattung des Recherchezentrums Correctiv und des „RTL Nachtjournal“ vom 13. September 2018 mit offener Namensnennung Kritik am aktuellen Brandschutzzustand auch hiesiger Atomkraftwerke (AKW) geäußert haben, um dieser Kritik weiter nachzugehen (gegebenenfalls bitte konkret darlegen mit Begründung), und wie hoch ist in den sieben hiesigen AKW, die noch eine Berechtigung zum Leistungsbetrieb haben, in den der atomrechtlichen Genehmigung unterliegenden Kraftwerksbereichen der Anteil der seit Inbetriebnahme ausgetauschten Brandschutzklappen gemessen an deren Gesamtzahl in absoluten Zahlen?