

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Patrick Döring, Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Jan Mücke, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Bekämpfung des Feinstaubaufkommens – Planungen und Ergebnisse

Das Bundesverwaltungsgericht Leipzig hat entschieden, dass einzelne Bürger gegen die Kommune klagen können, wenn diese keine Aktionspläne gegen die Feinstaubbelastung entwickelt hat und die europäischen Grenzwerte an mehr als 35 Tagen im Jahr überschritten werden.

Die Bundesregierung hatte mit Zustimmung des Bundesrates als ein Instrument zur Bekämpfung des Feinstaubes bereits im vergangenen Jahr die Verordnung zur Kennzeichnung von emissionsarmen Fahrzeugen beschlossen und damit die Einrichtung so genannter Umweltzonen in den Kommunen ermöglicht. Derzeit planen 21 Kommunen die Einrichtung einer solchen Umweltzone. Des Weiteren wird seit Beginn des Jahres 2006 die Nachrüstung von Partikelfiltern für Diesel-PKW steuerlich gefördert.

Allerdings stellt sich die Frage, ob diese Maßnahmen zielführend und ausreichend sind, da laut einer Studie des Fraunhofer-Institutes (im Auftrage der Bundesregierung) der Einfluss des Verkehrs auf die Überschreitung von Tagesgrenzwerten eher gering ist. Der Anteil des Reduktionspotentials des Verkehrs bei extrem hohen Feinstaubbelastungen liegt demnach bei nur etwa zehn Prozent. Daher stellt sich die Frage, ob die geltende Grenzwertregelung überhaupt ein geeignetes Instrumentarium einer praktikablen Luftreinhaltestrategie ist. So wird zum Beispiel das Feinstaubaufkommen von Holz-Heizungen bisher nur unzureichend berücksichtigt. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) hat mit Versendung des Referentenentwurfes für eine Neufassung der ersten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (1. BimSchV) Ende Juni 2007 die Anhörung der beteiligten Kreise eingeleitet. Eine Kabinettsvorlage steht aber noch aus.

Das Europäische Parlament hat Vorschläge zur Reform der EU-Feinstaubrichtlinie gemacht. Diese sehen in den Eckpunkten vor, die Tagesgrenzwerte zu flexibilisieren und die Jahresgrenzwerte zu verschärfen. Die Bundesregierung hat den Reformvorschlägen im EU-Ministerrat aber nicht zugestimmt.

Auch gab es in der letzten Zeit Berichte darüber, dass nicht alle auf dem Markt erhältlichen Partikelfiltersysteme tatsächlich zu einer hinreichenden Minderung des Rußpartikelaustrittes führen. Außerdem ist durch diese Maßnahmen mutmaßlich nur ein Bruchteil des Feinstaubaufkommens erfasst.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Sieht die Bundesregierung nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes Leipzig Handlungsbedarf auf Seiten des Bundes?
2. Wenn nein, warum nicht?
3. Wenn ja, was beabsichtigt die Bundesregierung zu tun?
4. Wann will die Bundesregierung den Kabinettsbeschluss über die Änderung der 1. BimSchV zur Verschärfung der Anforderungen an Kleinfeuerungsanlagen fällen, um das Feinstaubaufkommen zu mindern?
5. Stimmt die Bundesregierung der im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) durchgeführten Studie zu den „Auswirkungen ordnungsrechtlicher Verkehrsmaßnahmen auf die lokale Feinstaubbelastung unter Berücksichtigung meteorologischer Einflüsse“ zu, dass
 - a) der PKW-Verkehr im innerstädtischen Bereich für einen Anteil der PM10-Immissionen von 4 Prozent verantwortlich ist,
 - b) der Anteil des LKW-Verkehrs zwischen 17 und 30 Prozent liegt,
 - c) die Ausstattung von Diesel-PKW mit Partikelfiltern „unerheblich“ zur Reduktion der PM10-Immissionen beiträgt?
6. Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre abweichende Ansicht?
7. Stimmt die Bundesregierung der im Auftrag des BMVBS durchgeführten Studie zu den „Auswirkungen ordnungsrechtlicher Verkehrsmaßnahmen auf die lokale Feinstaubbelastung unter Berücksichtigung meteorologischer Einflüsse“ zu, dass
 - a) überwiegend Inversionswetterlagen für Grenzwertüberschreitungen verantwortlich sind,
 - b) und daher die geltende Grenzwertregelung kein geeignetes Instrument einer praktikablen Luftreinigungsstrategie ist?
8. Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre abweichende Ansicht?
9. Wenn ja, hält die Bundesregierung eine Flexibilisierung der Tagesgrenzwerte und eine Verschärfung der Jahresgrenzwerte für eine tauglichere Grundlage von Luftreinigungsstrategien?
10. Beabsichtigt die Bundesregierung, sich auf europäischer Ebene für ein anderes Grenzwertmodell einzusetzen, beispielsweise die Erforderlichkeit von Maßnahmen an die Tageskonzentration von Feinstaub im Jahresdurchschnitt zu knüpfen?
11. Wie begründet die Bundesregierung ihre bisherige Ablehnung der vom Europäischen Parlament beschlossenen Reformvorschläge?
12. Welche Alternativen zur Einrichtung einer Umweltzone hält die Bundesregierung für geeignet, um die Feinstaubkonzentration in der Innenstadt zu senken?

13. Welche Kommunen in der Bundesrepublik Deutschland haben nach Kenntnis der Bundesregierung in diesem und im vergangenen Jahr die Grenzwerte an mehr als 35 Tagen überschritten?
14. Welche von diesen Kommunen haben nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Aktionspläne entwickelt?
15. Welche Kommunen planen nach Kenntnis der Bundesregierung in absehbarer Zeit die Einführung einer Umweltzone?
16. Wie viele Fahrzeuge des Bundes (Bundesregierung und nachgeordnete Bundesbehörden) sind direkt von der Einführung von Umweltzonen betroffen bzw. werden in Umweltzonen und deren näherer Umgebung verkehren?
 - a) Wie viele dieser Fahrzeuge sind bzw. waren für eine Nachrüstung geeignet?
 - b) Wie viele von diesen Fahrzeugen sind zum jetzigen Zeitpunkt mit Partikelfiltern ausgerüstet?
 - c) Wie viele dieser Fahrzeuge werden bis zum Ende des Jahres mit Partikelfiltern ausgerüstet sein?
17. Wie viele Fahrzeuge des Bundes erfüllen insgesamt nicht die Anforderungen zur Erlangung einer grünen Feinstaubplakette?
 - a) Wie viele von diesen wurden bisher mit Partikelfiltern ausgerüstet?
 - b) Wie viele von diesen werden bis Ende des Jahres mit Partikelfiltern ausgerüstet?
 - c) Wie hoch sind die Kosten durch diese Umrüstung insgesamt?
18. Wie viele Fahrzeuge des Bundes, die nicht den Anforderungen der Kennzeichnungsverordnung genügten, wurden im Laufe des Jahres ausgemustert und durch neue Fahrzeuge ersetzt?

Wie hoch waren die Kosten für diese Neuanschaffungen?
19. Wie hoch ist das gegenwärtige Durchschnittsalter der Fahrzeuge des Bundes?
20. Wie hat sich das Durchschnittsalter der Fahrzeuge des Bundes seit 1998 entwickelt?
21. Welche Unternehmen stellen nach Kenntnis der Bundesregierung Partikelfilter her?
22. In welchem Maß müssen Partikelfilter den Ausstoß von Rußpartikeln mindestens verringern?
23. Welche Partikelminderungen bzw. -ausstoß sind für die Einfahrt in Umweltzonen erforderlich?
24. Welche gesetzlichen Bedingungen müssen Partikelfilter außerdem erfüllen?
25. Welche Tests werden vor einer Zulassung eines Partikelfilters durchgeführt?
26. Welche Behörden oder Organisationen führen diese Tests durch?
27. Wird in diesem Rahmen auch ein Langzeittest durchgeführt?
28. Wenn ja, unter welchen Bedingungen?
29. Wie bewertet die Bundesregierung Messungen im so genannten verschärfen Dauerlauf?
30. Gibt es über die bisher genannten Messungsverfahren hinaus weitere anerkannte Testverfahren?

31. Von wem wurden solche Tests bisher durchgeführt, insbesondere waren Bundesbehörden an Tests, die außerhalb des Zulassungsverfahrens durchgeführt wurden, beteiligt?
32. Wenn ja,
 - a) wurde(n) diese Behörde(n) und/oder Organisation(en) mit den Tests beauftragt?
 - b) Wenn ja, wann, und von wem?
 - c) Welche Ergebnisse hatten diese Tests?
 - d) Seit wann sind die Testergebnisse der Bundesregierung bekannt?
33. Wie unterschieden sich die bisher genannten Testverfahren voneinander?
34. Sind der Bundesregierung Testergebnisse von Filtersystemen bekannt, nach welchen die technischen Mindestanforderungen in Bezug auf die Minderung des Partikelaustritts nicht eingehalten wurden, die aber dennoch als von der zuständigen Behörde zugelassen auf dem Markt erhältlich sind?
35. Wenn ja,
 - a) um welche Hersteller handelt es sich und welche Werte erreichten die getesteten Systeme bei der Partikelminderung?
 - b) Wird die Bundesregierung auch diese eingebauten Systeme steuerlich begünstigen oder sind diese bereits steuerlich begünstigt?
36. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass die derzeit angewandten Testverfahren ausreichend sind, um eine den Vorschriften entsprechende Qualität der Partikelfilter sicherzustellen?
37. Werden die eingebauten Partikelfilter bei regelmäßigen Untersuchungen, zum Beispiel im Rahmen der zweijährigen Haupt- oder Abgasuntersuchung überprüft?
38. Wie beabsichtigt die Bundesregierung sicherzustellen, dass die Partikelfilter auch langfristig die geforderten Minderungseffekte beim Rußpartikelaustritt erzielen?
39. Wie viele Partikelfilter wurden bisher in Diesel-PKW nachgerüstet (bitte in absoluten und relativen Zahlen im Hinblick auf den Bestand an Diesel-PKW ohne Partikelfilter)?
40. Wie hoch ist die Summe, mit der der nachträgliche Einbau von Partikelfiltern in PKW mit Dieselmotor insgesamt gefördert wird?
41. Wie hoch ist der bisher in Anspruch genommene Anteil der gesamten Förderungssumme?
42. Wie beurteilt die Bundesregierung diese Quote?
43. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Nachrüstung von LKW mit Partikelfiltern steuerlich zu fördern?
44. Wenn ja, bei welchen LKW, in welcher Höhe und wie soll die Partikelfilter-Nachrüstung gefördert werden, insbesondere ist es richtig, dass für die Partikelfilternachrüstung für LKW ab einem zulässigen Gesamtgewicht von 12 Tonnen zinsverbilligte Kredite aus dem ERP-Umwelt- und Energiesparprogramm der KfW-Bankengruppe vergeben werden sollen?

Berlin, den 10. Oktober 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion