

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Peter Hettlich, Cornelia Behm, Hans-Josef Fell, Ulrike Höfken, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Nicole Maisch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Ursachen des Skandals um die Nachrüstung von 60 000 Fahrzeugen mit funktionsuntüchtigen Rußfiltern**

Das Gesetz zur Förderung von Nachrüstungen von Dieselfahrzeugen mit Rußpartikelfilter über die Kfz-Steuer ist seit April 2007 in Kraft. Nach Daten des Kraftfahrzeugbundesamtes haben vom derzeitigen Altbestand (ca. neun Mio. ungefilterten Diesel-Pkw) bis November 2007 ca. 170 000 Autohalter ihre Fahrzeuge mit Partikelfilter nachgerüstet. Inzwischen ist bekannt, dass mindestens 40 000 möglicherweise sogar 60 000 Pkw mit funktionsuntüchtigen Filtern ausgestattet worden sind. Es sind in erster Linie Filter der Firmen GAT, Bosal, Tenneco/Walker, sie mindern nicht einmal die in der Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) als Minimum angegebenen 30 Prozent der Feinstaubemissionen (PM 10). Gegen einen Hersteller von Betrugsfiltern wird nun sogar staatsanwaltlich wegen Urkundenfälschung ermittelt. 60 Prozent der unwirksamen Filtersysteme gehen offensichtlich auf eine Fälschung des Messprotokolls sowie Messberichts zurück. Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) verfügte seit Oktober 2006 aus einem vom Umweltbundesamt (UBA) in Auftrag gegebenen Forschungsprojekt über belastbare Informationen zu unwirksamen Filtern. Jedoch sind erst aufgrund von umfangreichen Presseveröffentlichungen der Deutschen Umwelthilfe (DUH) seit August 2007 durch das Kraftfahrzeugbundesamt (KBA) Nachprüfungen in Auftrag gegeben worden. Diese Nachprüfungen haben den Betrugsverdacht voll bestätigt. Das KBA hat nun die Betriebserlaubnis (ABE) für diese Nachrüstfilter gelöscht – allerdings nur für die Zukunft. Nach Schätzungen der DUH beträgt der Schaden ca. 60 Mio. Euro. Die unwirksamen Filter müssen wieder ausgetauscht und durch funktionierende Systeme ersetzt werden. Das BMU hat gemeinsam mit dem Gesamtverband Autoteile-Handel (GVA) und dem Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) eine sog. Kulanzregelung vereinbart. GVA und ZDK verpflichten sich hierbei freiwillig, den geprellten Autofahrern, die wieder in die Werkstatt kommen und den Filter monieren, kostenlos einen funktionierenden Filter einzubauen. Weiter wollen die beiden Verbände ihre Kunden (Zulieferer und Werkstätten) über den Vorgang und die Regelung informieren. Mit der Kulanzregelung wird jenen Autofahrern, die sich nicht entschließen die wirkungslosen Filter zu tauschen, versichert, sie können sowohl den Steuernachlass als auch die grüne Plakette und damit die Berechtigung zur Einfahrt in die Umweltzonen behalten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie lauteten der ursprüngliche Forschungsauftrag des BMU an das UBA und der Titel der Untersuchung zur Wirksamkeit von Partikelminderungssystemen?
2. War die Prüfung der untersuchten Partikelfilter nach Anlage XXVI der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) Bestandteil des Forschungsvorhabens zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses?
3. Trifft es zu, dass die Auswahl des beauftragten Schweizer Prüfinstitutes TTM durch das BMU erfolgt war und das UBA angewiesen wurde, den Auftrag ohne Ausschreibung „freihändig“ zu vergeben?
4. Trifft es zu, dass die Leistungsbeschreibung für das Forschungsvorhaben keine Prüfung nach Anlage XXVI der StVZO beinhaltete?
5. Wann wurde das ursprüngliche Forschungsvorhabens in Auftrag gegeben, und zu welchem Zeitpunkt wurde es abgeschlossen?
6. Wann hat das UBA über die ersten Ergebnisse der Untersuchungen informiert, und wann wurde der Bericht des Forschungsnehmers durch das UBA offiziell abgenommen?
7. Wurde das ursprüngliche Forschungsvorhaben in voller Höhe bezahlt?
8. Enthielten die Ergebnisse des in Auftrag gegebenen Forschungsvorhabens belastbare Hinweise für das Nicht- bzw. Schlechtfunktionieren einzelner Systeme?
9. Wann wurde das BMU erstmals über die Ergebnisse des durchgeführten Forschungsvorhabens informiert, und wann und von wem erhielt es erstmals Kenntnis von den schlechten Messwerten der GAT-Filter?
10. Welche Schlüsse hat das BMU aus den Forschungsergebnissen zu den beiden offensichtlich mangelhaften Filtersystemen gezogen?
11. Was hat das BMU gemeinsam mit dem UBA aufgrund der Forschungsergebnisse unternommen bzw. in die Wege geleitet?
12. Hält die Bundesregierung an dem Vorwurf fest, ein Mitarbeiter des UBA hätte den Auftrag für das Forschungsvorhaben verfälscht, wenn ja, wie begründet sie diesen Vorwurf?
13. Auf wessen Initiative erfolgten welche dienstrechtlichen Maßnahmen gegen den langjährigen Leiter der Verkehrsabteilung des Umweltbundesamts, des international renommierten Luftschadstoffexperten Dr. A. F., und wie lautet die Begründung dafür?
14. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderung zahlreicher Umweltverbände und Wissenschaftler, die eine Wiedereinsetzung von Dr. A. F. in seine alte Funktion fordern?
15. Wird das Umweltbundesamt die dienstrechtlichen Maßnahmen gegen Dr. A. F. zurücknehmen und ihn wieder in seine alte Position einsetzen, und wenn nein, warum nicht?
16. Wann und warum haben der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Sigmar Gabriel und sein Staatssekretär Matthias Machnig entschieden, sämtliche Informationen über die Tatsache zurückzuhalten, dass eine Vielzahl unwirksamer Partikelminderungssysteme im Markt sind und arglos eingebaut würden?
17. Wann hat die DUH zum ersten Mal mit den zuständigen Mitarbeitern des BMU Kontakt aufgenommen, um das Problem mangelhafter Partikelfiltersysteme zu erörtern?

18. Warum wurden die Ergebnisse des Forschungsgutachtens nicht unverzüglich übergeben, sondern erst nach einem nach dem Umweltinformationsgesetz erwirkten Verwaltungsgerichtsurteil in Dessau im November 2007, obwohl die DUH schon im November 2006 ein Informationsbegehren an das BMU gestellt hatte?
19. Warum wurde auch am 17. April 2007, trotz der Klageandrohung der DUH und der Ankündigung des UBA, die Forschungsergebnisse nun herausgeben zu wollen, diese Herausgabe an die DUH verweigert?  
War dies eine eigenständige Entscheidung des UBA oder handelte die Behörde auf Weisung des BMU?
20. Warum und wann haben der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Sigmar Gabriel und sein Staatssekretär Matthias Machnig entschieden, die Forschungsergebnisse nicht der DUH zur Verfügung zu stellen, obwohl die Hausjuristen sowohl des BMU als auch des UBA in mehreren rechtsgutachterlichen Vermerken für die Hausspitze festgestellt hatten, dass das Auskunftsbegehren aufgrund der Rechtslage im Umweltinformationsgesetz nicht abgelehnt werden dürfe?
21. Ist es zutreffend, dass dem UBA die ersten Hinweise auf mangelhafte Filtersysteme bereits im September 2006 vorlagen und ein Gespräch mit den Herstellern im Dezember 2006 geführt wurde?
22. Hat das BMU das in diesem Fall zuständige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) sofort informiert, und wenn nein, warum nicht?
23. Zu welchem Zeitpunkt hat das BMU das zuständige BMVBS bzw. das Kraftfahrtbundesamt (KBA) informiert?
24. Trifft es zu, dass erste Hinweise über unwirksame Partikelminderungssysteme dem KBA erst im August 2007 durch Pressemitteilungen der DUH bekannt gemacht wurden und erst Tage später ein entsprechendes Schreiben des BMU dort einging?
25. Welche Schlüsse hat das BMVBS wann aus den Ergebnissen der mangelhaften Filtersysteme gezogen?
26. In welcher Art und Weise und wann haben das KBA und das BMVBS auf die im August 2007 von der DUH erstmals veröffentlichten Ergebnisse des TÜV Süd reagiert, die die mangelnde Funktionstüchtigkeit einzelner Systeme belegen?
27. Warum wurde keine aktive Funktionsprüfung der Partikelminderungssysteme durch das KBA vor Erteilung einer Allgemeinen Betriebserlaubnis (ABE) durchgeführt?
28. Wie verträgt sich rechtlich die Entscheidung des KBA, die ABE der mangelhaften Systeme nicht selbst zurückzunehmen, sondern von den Herstellern die Rückgabe der ABE zu akzeptieren, mit den Vorschriften der StVZO, wonach bei Nichteinhaltung der Vorgaben nach Anlage XXVI die ABE zurückzuziehen ist?
29. Ist im Falle zurückgegebener Betriebserlaubnisse eine zusätzliche Rücknahme der ABE durch das KBA geplant, wenn nein, warum nicht?
30. Die Untersuchungen von UBA und KBA haben ergeben, dass das Zulassungsverfahren gemäß Anlage XXVI mangels eigener Tests fehlerhafte Systeme nicht zuverlässig ausschließen kann. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

31. Warum hat die Bundesregierung darauf verzichtet, einen Funktionstest für Partikelminderungssysteme zu definieren, was in der Folge für jede belastbare Aussage über die Funktionstüchtigkeit eines Filters einen mehrmonatigen Zulassungstest erfordert?
32. Sieht die Bundesregierung aufgrund der Vorkommnisse eine Ergänzung der Prüfbestimmungen vor Erteilung der ABE vor, zum Beispiel durch einen vom KBA beauftragten Funktionstest, wenn ja, ab wann, und wie, wenn nein, warum nicht?
33. Plant die Bundesregierung eine Prüfung der dauerhaften Funktionsfähigkeit von Partikelminderungssystemen im Rahmen der regelmäßigen Abgasuntersuchung (AU), wenn ja, ab wann, und wie, wenn nein, warum nicht?
34. Welche anderen zusätzlichen Instrumente hält die Bundesregierung für geeignet, um zukünftig Missbrauch zu vermeiden?
35. In welcher Art und Weise werden die Prüf- und Zertifizierungsstellen nach Anlage XXVI der StVZO durch die Bundesregierung resp. das KBA kontrolliert?
36. Hält die Bundesregierung eine stärkere Überprüfung und regelmäßige Qualitätskontrollen der privaten Prüfunternehmen durch eine staatliche Aufsichtsbehörde für notwendig?
37. Das geltende Kfz-Steuerrecht sieht eine zwingende Neufestsetzung einer Steuer vor, wenn die Voraussetzungen für eine Steuerbefreiung nicht vorgelegen haben oder nicht vorliegen. Wie lässt sich die geplante Aufrechterhaltung der Steuerbefreiung bei unwirksamen Partikelminderungssystemen, so wie es die Kulanzregelung des BMU vorsieht, rechtfertigen?
38. Ist die Kulanzregelung nach Auffassung der Bundesregierung mit steuerlichen Grundsätzen vereinbar, insbesondere mit der Regelung des § 12 Abs. 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes?
39. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts der zum 1. Januar 2008 in mehreren deutschen Städten einzuführenden Umweltzonen, dass aufgrund der Entscheidung des Ministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit Fahrzeuge mit unwirksamen Partikelfiltern eine Plakette behalten können, die ihnen die Einfahrt in die Umweltzonen zumindest in der ersten Stufe sichern wird?
40. Welche Auswirkungen auf die Akzeptanz der Bevölkerung befürchtet die Bundesregierung durch eine eingeschränkte Wirksamkeit der „Maßnahme Umweltzone“?
41. Welche Entwicklungen prognostiziert die Bundesregierung für die anhaltende Belastung vieler Ballungsräume und Innenstädte mit Feinstaub?
42. Erwartet die Bundesregierung aufgrund der Kulanzregelung Klagen von Autofahrern auf Gleichbehandlung, die von Fahrverboten nach Einführung der Umweltzonen in 2008 betroffen sind, weil sie nicht nachgerüstet haben oder kein Filtersystem für ihre Fahrzeuge existiert?
43. Ist der Bundesregierung bekannt, ob sich die rechtliche Position der betroffenen Autohalter mit Betrugsfiltern gegenüber ihrer Einbauwerkstatt durch die sog. Kulanzlösung verschlechtert hat, und wie bewertet sie die Berichte über die Weigerung der Werkstätten, die unwirksamen Systeme kostenfrei auszutauschen?
44. Was gedenkt die Bundesregierung nun zu tun, um die anhaltende Belastung der Bevölkerung mit Feinstaub aus dem Verkehr zu minimieren?

45. Wie beurteilt die Bundesregierung den bisherigen Erfolg der Nachrüstung, angesichts einer mit 170 000 Fahrzeugen einschließlich der wirkungslosen Filter bisher eher bescheidenen Anzahl, und welche Gründe für diese Entwicklung nimmt die Bundesregierung an?
46. Wird sich die Bundesregierung mit dem niedrigen Stand an Nachrüstungen zufriedengeben, und wenn nicht, welche Schritte wird sie wann einleiten?
47. Wie bewertet die Bundesregierung die Verzögerung der Förderung von Partikelfiltern nachrüstungen bei schweren Nutzfahrzeugen (über 12 Tonnen), die durch die Verschiebung der Mauthöheverordnung entstanden ist, die kurz vor dem eigentlich vorgesehen Kabinettsbeschluss im Rahmen des Integrierten Energie- und Klimaprogramms am 5. Dezember 2007 zurückgezogen wurde?
48. Aus welchen Gründen wurde die Novellierung der Mauthöheverordnung verschoben?

Berlin, den 17. Dezember 2007

**Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion**





