

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.

Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelminderungssystemen

Die Feinstaubbelastung der Luft belastet erwiesenermaßen erheblich die Gesundheit vieler Menschen. Neuere wissenschaftliche Erkenntnisse deuten nun darauf hin, dass Dieselruß, der einen wesentlichen Anteil der Feinstaubbelastung ausmacht, auch einen größeren als bisher vermuteten Einfluss auf die Klimaerwärmung hat. Die Verminderung der Emission von Rußpartikeln wird auf Grund dieser Erkenntnisse somit noch drängender.

Bezüglich des Rußfilterskandals um etwa 45 000 funktionsunfähige Partikelminderungssysteme (PMS) in Pkw und deren Austausch schreibt die Bundesregierung in ihrer Antwort zu Frage 11 einer Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 16/12039, dass der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK) und der Gesamtverband Autoteile-Handel e. V. (GVA) die Zahlen der ausgetauschten PMS der Bundesregierung regelmäßig zur Verfügung stellen. Dem Deutschen Bundestag wurden bislang allerdings keine aktuelleren Angaben gemacht als die, dass vom ZDK mit Stand vom 25. September 2008 1 480 PMS ausgetauscht worden seien. Der GVA verweist mit Stand vom 15. August 2008 auf den Austausch von 6 897 PMS.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen über die Klimaerwärmung durch Rußpartikel?
2. Prüft die Bundesregierung zusätzliche Maßnahmen zur Senkung der Emissionen von Rußpartikeln?
Wenn ja, wann ist mit einem Ergebnis zu rechnen?
Wenn nein, warum nicht?
3. Hielte es die Bundesregierung für sinnvoll, auch für Rußpartikel nationale und globale Emissionsminderungsziele festzulegen bzw. zu vereinbaren (Begründung)?
4. Wie viele Pkw waren am 31. Dezember 2008 mit einem PMS ausgerüstet?
5. Wie viele Pkw waren am 30. Juni 2008, am 31. Oktober 2008 sowie am 31. März 2009 mit einem PMS ausgestattet?
6. Falls die Bundesregierung die Fragen 4 und 5 nicht beantworten kann oder will, liegen ihr aktuellere Zahlen vor als die in der Antwort zu Frage 1 einer Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 16/10754 genannte Zahl von 286 000 Fahrzeugen, Stand 20. März 2008?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, warum nicht, und aus welchem Grund hält es die Bundesregierung nicht für erforderlich, wenigstens einmal pro Jahr diese Zahl zu erheben?

7. Liegen der Bundesregierung aktuelle Zahlen von ZDK und GVA zur Zahl ausgetauschter funktionsunfähiger PMS vor?

Wenn ja, welche?

Wenn nein, was versteht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang unter „regelmäßig“?

8. Warum hat die Bundesregierung die Frage nach der Zahl der Fahrzeughalter, die den Austausch eines funktionsunfähigen PMS in ihre Fahrzeugpapiere eingetragen haben, nicht beantwortet, sondern stattdessen die Relevanz dieser Angabe in Frage gestellt (s. Antwort zu Frage 4 einer Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 16/12039 und Antwort zu Frage 39, Plenarprotokoll 16/210, Seite 22704 D)?

- a) Liegt der Bundesregierung diese Zahl nicht vor?

Wenn ja, warum?

- b) Will die Bundesregierung diese Zahl nicht nennen?

Wenn ja, warum?

- c) Welche anderen Gründe veranlassen die Bundesregierung gegebenenfalls dazu, diese einfache Frage, die mit der Nennung einer konkreten Zahl beantwortet werden kann und soll, nicht zu beantworten?

9. Wie viele Anträge zur Nachrüstung von mautpflichtigen Lkw mit PMS wurden nach dem De-Minimis-Förderprogramm des Bundesamtes für Güterverkehr bislang gestellt?
10. In welcher Höhe hätten die bislang gestellten Anträge zur Nachrüstung von mautpflichtigen Lkw mit PMS nach dem De-Minimis-Förderprogramm Ausgaben zur Folge?
11. Welches finanzielle Volumen haben die bislang für das De-Minimis-Förderprogramm insgesamt gestellten Anträge?
12. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die aktuelle Wirtschaftskrise und die damit verbundene Ungewissheit über die wirtschaftliche Zukunft viele Speditionsunternehmen dazu veranlassen könnte, große Zurückhaltung bei Förderanträgen zu üben (Begründung)?
13. Erwägt die Bundesregierung für den Fall, dass das Volumen der Förderanträge deutlich unter den zur Verfügung stehenden Mitteln liegt, die Fristen für Anträge im Rahmen des De-Minimis-Förderprogramms über den 15. Mai 2009 hinaus zu verlängern?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, bis wann?

14. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die Förderung der Nachrüstung mit einem PMS pro Lkw in Höhe von maximal 2 000 Euro aus dem De-Minimis-Förderprogramm ausreichend ist, und auf Grund welcher Erwägungen wurde diese Förderhöhe festgelegt?
15. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für den Einbau eines PMS bei mautpflichtigen Lkw?

16. Erwägt die Bundesregierung, die Förderhöhe anzuheben?
Wenn ja, auf welche Höhe?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn nein, beabsichtigt die Bundesregierung zumindest, diese Frage nach Auswertung der Förderanträge des Jahres 2009 zu erörtern?
17. Wie viele Anträge auf Förderung des Einbaus eines PMS in Binnenschiffe wurden bislang im Rahmen des Motorenförderprogramms gestellt?
18. Wie beurteilt die Bundesregierung die Erfahrungen mit diesem Programm, insbesondere hinsichtlich der Akzeptanz und der Wirksamkeit?
19. Beabsichtigt die Bundesregierung eine Änderung der Förderbedingungen und/oder die Bereitstellung zusätzlicher Mittel, damit deutlich mehr Binnenschiffe nachgerüstet werden können?
Wenn ja, wann und was genau?
Wenn nein, warum nicht?
20. Welche technischen Lösungen gibt es zur Nachrüstung von Seeschiffen mit Filtern, und welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung diesbezüglich, insbesondere im Bereich der Forschung und der Förderung?
21. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die Deutsche Bahn AG (DB AG) für ihre Tochter Schenker Rail entgegen bisheriger Aussagen 130 Rangierlokomotiven nun doch ohne PMS anschaffen will?
22. Welche technischen Lösungen gibt es zur Nachrüstung von Lokomotiven mit Filtern, und welche Anstrengungen unternimmt die Bundesregierung diesbezüglich, insbesondere im Bereich der Forschung und der Förderung bei der DB AG und nichtbundeseigenen Bahnen (NE-Bahnen)?

Berlin, den 14. April 2009

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

