

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 16/12650 –**

Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelminderungssystemen

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

1. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen über die Klimaerwärmung durch Rußpartikel?

Die Klimawirkung von Rußpartikeln ist bekannt.

Im vierten Sachstandsbericht des Zwischenstaatlichen Ausschusses für Klimaänderungen (IPCC) wird deutlich, dass der erwärmende Effekt durch Ruß im Vergleich zum Strahlungsantrieb der anthropogenen Treibhausgase relativ gering ist.

Bezüglich der konkreten Maßnahmen der Bundesregierung zur Rußminderung zum Schutz der menschlichen Gesundheit vor Feinstäuben wird auf die Antworten zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

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?

Rußpartikel – dies sind überwiegend feine Partikel mit einem Durchmesser von weniger als 2,5 Mikrometern (μm) ($\text{PM}_{2,5}$) – entstehen bei unvollständigen Verbrennungsprozessen, vor allem in Dieselmotoren.

Die Bundesregierung prüft laufend weitergehende Maßnahmen zur Reduktion dieser Partikel.

3. Hielte es die Bundesregierung für sinnvoll, auch für Rußpartikel nationale und globale Emissionsminderungsziele festzulegen bzw. zu vereinbaren (Begründung)?

Die Bundesregierung befürwortet die Festlegung verbindlicher Emissionsminderungsziele für feine Partikel ($\text{PM}_{2,5}$) – die auch die Rußpartikel umfassen – und wirkt aktiv an der Ausgestaltung entsprechender Regelwerke mit.

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?

Die Fragen 4 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine aktuelleren Zahlen als die bereits mehrfach genannten vom 20. März 2008 vor. Eine gesonderte Erhebung der Anzahl der mit PMS nachgerüsteten Diesel-Pkw durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) wäre äußerst zeitaufwändig und kostspielig. Eine Erhebung erfolgt daher nur, wenn es fachlich oder rechtlich geboten ist; dies kann beispielsweise zu Beginn und zum Abschluss einer staatlichen Fördermaßnahme sein. Im vorliegenden Fall ist die Erhebung zum Stichtag 20. März 2008 einmalig erfolgt, um den GVA und den ZDK durch Schreiben des KBA an die betroffenen Fahrzeughalter bei der Umsetzung ihrer Kulanzregelung zum Austausch funktionsunfähiger PMS zu unterstützen.

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“?

Die Parteien der Kulanzregelung GVA und ZDK haben zum 31. März 2009 neue Zahlen vorgelegt, die sich auf den Austausch funktionsunfähiger PMS für Diesel-Fahrzeuge mit roten und gelben Plaketten beziehen. Weitere entsprechende Meldungen sind beabsichtigt.

Der GVA meldet am 31. März 2009: „Bis Ende 2008 wurden 729 Fälle der Kategorien „rot“ und „gelb“ als abgewickelt gemeldet; im Zeitraum Januar bis März kamen 232 Fälle hinzu. Insgesamt wurden danach 961 Fälle der Kategorien „rot“ und „gelb“ abgewickelt.“

Der ZDK meldet am 3. April 2009: „Bis zum heutigen Datum haben wir 604 Rückmeldungen erhalten. Das sind 440 Fälle, in denen der Filter getauscht wurde, 141 Fälle, in denen der Filter bereits in der Vergangenheit getauscht worden ist, 14 Fälle, in denen das Fahrzeug nicht mehr im Besitz des betreffenden Autofahrers ist, und 9 Fälle von partiellen Lieferschwierigkeiten.“

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?

Der Bundesregierung liegt die erneut erbetene Information zum Umfang der Umschreibungen aus den in der Antwort zu Frage 6 ausgeführten Gründen nicht vor. Für die Umsetzung der Kulanzregelung durch GVA und ZDK reicht die vom KBA gezielt hierfür erhobene Information zum Stichtag 20. März 2008 aus.

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?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Anträge im Rahmen des Programms zur Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen können bis zu 22 verschiedene Maßnahmen umfassen. Eine Auswertung nach

der Einzelmaßnahme „Anschaffung/Ersatzbeschaffung/Installation von Partikelminderungssystemen“ ist informationstechnisch derzeit noch nicht möglich, da sich das Berichtswesen noch im Aufbau befindet.

11. Welches finanzielle Volumen haben die bislang für das De-Minimis-Förderprogramm insgesamt gestellten Anträge?

Auch zum gesamten Fördervolumen der bislang eingegangenen Anträge ist derzeit noch keine Auswertung möglich.

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)?

Die Entscheidung darüber, ob und zu welchen Maßnahmen Förderanträge gestellt werden, liegt bei den Unternehmen. Sie entscheiden aufgrund ihrer individuellen Erwartungen und Planungen.

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?

Derzeit stellt sich die Frage nicht.

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?

Der maßnahmebezogene Förderhöchstbetrag von 2 000 Euro bezieht sich generell auf fahrzeugbezogene Maßnahmen, nicht nur auf die Nachrüstung mit PMS. Die Festlegung erfolgte daher unter Abwägung der jeweiligen Kosten für alle fahrzeugbezogenen Maßnahmen.

15. Wie hoch sind die durchschnittlichen Kosten für den Einbau eines PMS bei mautpflichtigen Lkw?

Die Kosten für ein PMS inklusive Einbau beginnen nach Erkenntnissen des Bundesamtes für Güterverkehr (BAG) bei ca. 4 500 Euro. Bisher liegen im Rahmen des De-Minimis-Programms jedoch noch keine Erkenntnisse zu tatsächlich angefallenen Kosten vor (Verwendungsnachweise mit Abrechnungen liegen noch nicht vor).

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?

Veränderungen in der Förderung zum aktuellen Zeitpunkt – gut zwei Monate nach Start des Förderprogramms – wären verfrüht. Hierfür sollten zunächst die Erfahrungen aus dem ersten Förderjahr 2009 abgewartet werden.

17. Wie viele Anträge auf Förderung des Einbaus eines PMS in Binnenschiffe wurden bislang im Rahmen des Motorenförderprogramms gestellt?

Seit Inkrafttreten des Motorenförderprogramms ab 1. April 2007 („Förderprogramm für emissionsärmere Dieselmotoren von Binnenschiffen“) bis heute sind Anträge auf Förderung von 14 Dieselpartikelfiltern (DPF) für Binnenschiffsmotoren bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion West eingegangen.

18. Wie beurteilt die Bundesregierung die Erfahrungen mit diesem Programm, insbesondere hinsichtlich der Akzeptanz und der Wirksamkeit?

Der Einbau von PMS in Binnenschiffe kann im Rahmen des Motorenförderprogramms des Bundes mit bis zu 50 Prozent der förderfähigen Kosten gefördert werden. Das Programm wird insgesamt gut angenommen. Im Vergleich zur Anzahl der Anträge auf Förderung emissionsarmer Schiffsdieselmotoren (bisher 323 Anträge) sind Anträge auf Förderung von PMS seit Inkrafttreten der Förderrichtlinie noch nicht sehr zahlreich (bisher 14 Anträge).

Gründe für diese zurückhaltende Inanspruchnahme dürften in der noch mangelnden Erfahrung mit dem Einbau von PMS und deren Wirksamkeit bei Binnenschiffen liegen. Auch die noch nicht vorliegenden Ergebnisse der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Auftrag gegebenen Untersuchung „Erprobung von Partikelfiltern für den Einsatz in der Binnenschifffahrt“ können einen Grund für die Zurückhaltung beim Einbau von PMS in Binnenschiffe darstellen.

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?

Die Bundesregierung beabsichtigt derzeit keine Änderung der Förderbedingungen für PMS. Eine Überprüfung der Förderrichtlinie ist nach Vorliegen der Ergebnisse der Untersuchung „Erprobung von Partikelfiltern für den Einsatz in der Binnenschifffahrt“ vorgesehen.

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?

Die Bundesregierung setzt sich international für die Reduktion der Emissionen der Seeschifffahrt ein. Hierzu zählt auch die Reduktion der emittierten Partikel. Die Menge und Größe der Partikel hängt unmittelbar mit dem Schwefelgehalt des Treibstoffes zusammen. Durch die im Oktober 2008 bei der Internationalen Seeschifffahrts-Organisation (IMO) beschlossene Änderung der Vorschriften wird es bis 2020 zu einer erheblichen Reduktion der Partikelemissionen kommen (der Schwefelgehalt sinkt von 4,5 auf 0,5 Prozent). Für Schiffe an allen Liegeplätzen in den Häfen der Europäischen Gemeinschaft wird zudem ab dem 1. Januar 2010 ein Kraftstoff mit maximalem Schwefelgehalt von 0,1 Prozent vorgeschrieben, und damit eine weitere Minderung der Partikelemissionen erreicht werden.

Bei Seeschiffen ist auch der Einsatz von Abgasnachbehandlungssystemen in unterschiedlichen Ausführungen, z. B. als offene und geschlossene Abgaswäscher, möglich. Weitere Techniken, z. B. ein abwasserfreies Trockenadsorptionsverfahren, befinden sich in der Entwicklung. Bei der Entwicklung von PMS für Seeschiffe können dabei Erfahrungen aus der Binnenschifffahrt bzw. gegebenenfalls aus Industrieanlagen als Grundlage genutzt werden.

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?

Die Beschaffung der Schienenfahrzeuge unterliegt der unternehmerischen Verantwortung. Neue Diesellokomotiven müssen die 28. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (28. BImSchV) einhalten, in der die Grenzwerte für den Schadstoffausstoß von Großmotoren geregelt sind.

Nach Angaben der DB AG entsprechen die bestellten Diesellokomotiven des Typs Gravita 10 BB den europäischen technischen Normen und erfüllen alle gesetzlichen Umweltstandards. Die eingebauten Motoren erfüllen die verschärften Grenzwerte der EU-Emissionsstufe IIIA, die seit Januar 2009 in Kraft getreten sind.

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)?

Grundsätzlich lassen sich die Emissionen von Diesellokomotiven und -triebwagen mittels Partikelfilter signifikant vermindern. Nach den vorliegenden Informationen trägt diese Quellgruppe jedoch nur geringfügig zu den $PM_{2,5}$ Gesamtemissionen bei, so dass kein vorrangiger Anlass für Nachrüstmaßnahmen besteht. Ferner weisen ältere Diesellokomotiven und -triebwagen häufig keinen ausreichenden Platz zur Nachrüstung mit Partikelfiltern im Maschinenraum auf.

