

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/11786 –

Umweltzonen und Partikelfilternachschrüstung

Vorbemerkung der Fragesteller

Seit Januar 2009 gibt es in der Bundesrepublik Deutschland 32 Umweltzonen. Ebenfalls seit Jahresbeginn hat die Stadt Hannover ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit einer roten Plakette in der Umweltzone verfügt. Weitgehend unwirksame Partikelfilter und eine mangelhafte Abstimmung zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und deren nachgeordneten Behörden haben zu einer starken Zurückhaltung bei der Nachrüstung geführt. Angesichts der geringen Zahl der Nachrüstungen werden aus dem Programm zur steuerlichen Förderung der Nachrüstung von Partikelfiltern von Diesel-Pkw Gelder in dreistelliger Millionenhöhe nicht für die Förderung der Nachrüstung von Diesel-Pkw ausgegeben.

Von den insgesamt circa 45 000 unwirksamen Filtern sind bis heute nur wenige tausend ausgetauscht. Zwischen den Ministerien besteht wieder einmal Uneinigkeit über das weitere Vorgehen. Während das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit einer Stufenlösung sich nur um wenige Fälle intensiver zu kümmern beabsichtigt, die nur aufgrund der unberechtigten Plakettenvergabe in Umweltzonen einfahren dürfen, hat sich das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit für eine generelle Rücknahme der Allgemeinen Betriebserlaubnisse für die nicht hinreichend funktionierenden Partikelfilter ausgesprochen.

1. Wie haben sich in den Städten, die eine Umweltzone eingerichtet haben, die Feinstaubwerte im Jahr 2008 im Vergleich zu den Werten der Jahre 2003 bis 2007 verändert?

Der Bundesregierung liegen noch keine durch die Länder ausgewerteten Daten aus deren Messnetzen für das Jahr 2008 vor. Der Berichtstermin für das Jahr 2008 ist der 31. Mai 2009. Eine vergleichende Betrachtung ist deshalb derzeit nicht möglich.

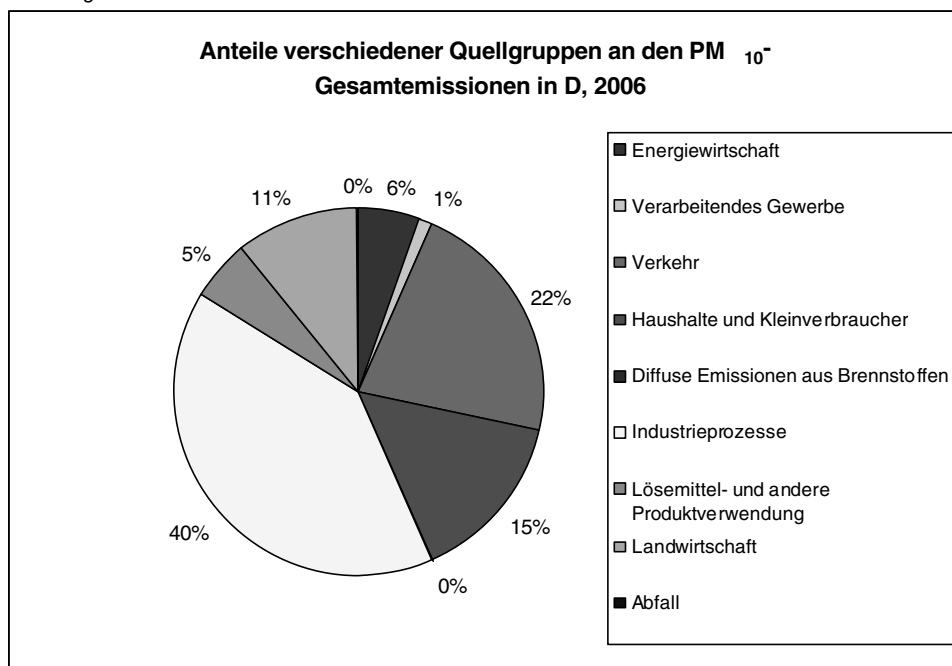
2. Wie haben sich die Feinstaubwerte in vergleichbaren Städten ohne Umweltzonen im gleichen Zeitraum entwickelt?

Siehe Antwort zu Frage 1.

3. Welche Quellen für Feinstaub gibt es in der Bundesrepublik Deutschland, und wie hoch ist deren Anteil am Gesamtfeinstaubaufkommen jeweils?

Abbildung 1 zeigt die Anteile der unterschiedlichen Quellgruppen an den PM_{10} -Gesamtemissionen (PM_{10} = Feinstaubpartikel mit einem aerodynamischen Durchmesser von weniger als $10\ \mu m$) in Deutschland im Jahr 2006.

Abbildung 1:



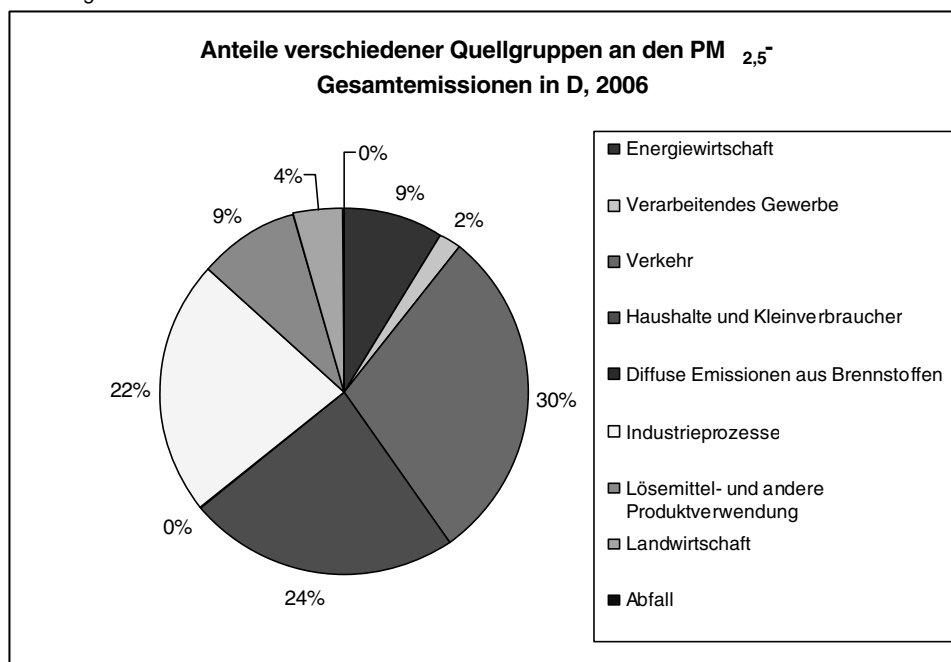
Quelle: Umweltbundesamt, 2008

Den größten Anteil an den PM_{10} -Gesamtemissionen hat mit etwa 40 Prozent die Quellgruppe Industrieprozesse, gefolgt vom Verkehrssektor mit 22 Prozent. Verbrennungsprozesse in Haushalten und im Gewerbe tragen mit 15 Prozent, die Landwirtschaft mit 11 Prozent zu den gesamten PM_{10} -Emissionen bei. Weitere PM_{10} -Quellen sind die Energiewirtschaft (6 Prozent), die Verwendung von Lösemitteln (5 Prozent) sowie das verarbeitende Gewerbe (1 Prozent).

Hinweis: Die in den Abbildungen und Tabellen der Antwort zu den Fragen 3 und 4 genannten Emissionen der Quellgruppe Verkehr umfassen die Auspuffemissionen sowie die Emissionen aus Straßen-, Reifen- und Bremsabrieb. Nicht enthalten sind Emissionen aus der Aufwirbelung.

Abbildung 2 zeigt die Anteile einzelner Quellgruppen an den $PM_{2,5}$ -Emissionen ($PM_{2,5}$ = Partikel mit einem aerodynamischen Durchmesser von weniger als $2,5\ \mu m$, feine Partikel) in Deutschland im Jahr 2006.

Abbildung 2:



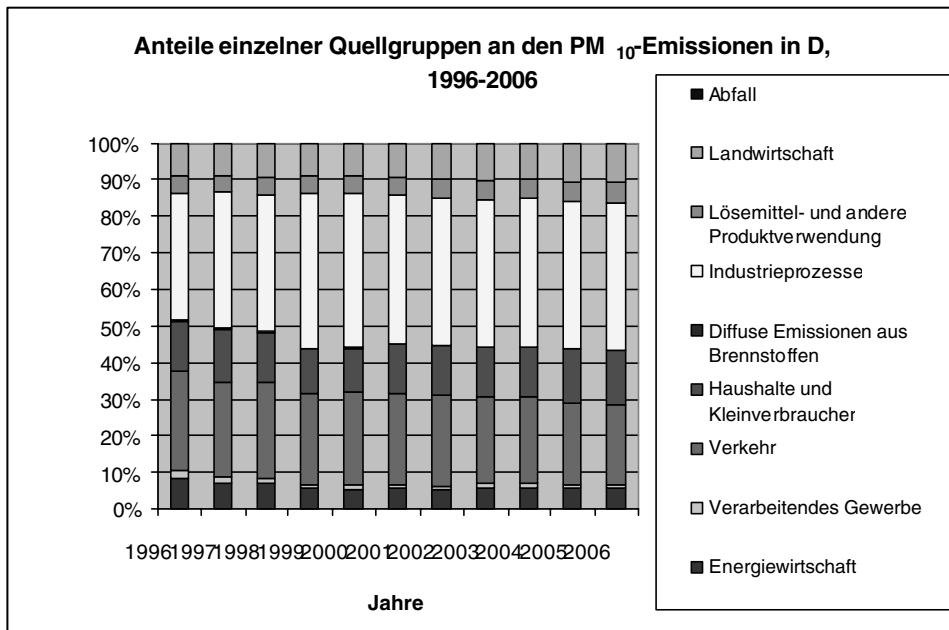
Quelle: Umweltbundesamt, 2008

Den größten Anteil an den PM_{2,5}-Emissionen hat der Verkehr mit etwa 30 Prozent, gefolgt von der Quellgruppe Haushalte und Kleinverbraucher (24 Prozent). Eine weitere wichtige Quelle sind Industrieprozesse (22 Prozent). Mit jeweils 9 Prozent tragen Verbrennungsprozesse zur Energiegewinnung sowie die Verwendung von Lösemitteln zu den PM_{2,5}-Gesamtemissionen bei. Geringere Anteile haben die Landwirtschaft und das verarbeitende Gewerbe (ca. 4 Prozent und 2 Prozent).

4. Haben sich die Anteile der Feinstaubquellen am Gesamtfeinstaubaufkommen in den letzten zehn Jahren verschoben (falls ja, bitte unter Angabe der Werte)?

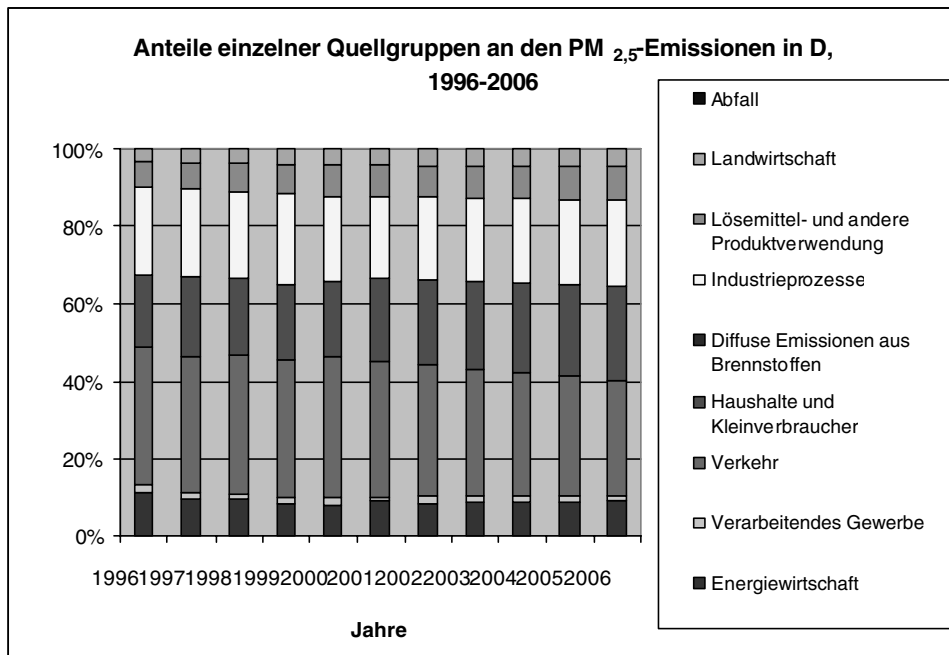
Die Anteile der einzelnen Quellgruppen haben sich in den vergangenen zehn Jahren nur geringfügig verschoben. Die Abbildungen 3 und 4 zeigen die Anteile der Quellsektoren an den PM₁₀- und PM_{2,5}-Emissionen in den Jahren 1996 bis 2006. Die Tabellen 1 und 2 liefern die dazugehörigen absoluten Werte in Kilotonnen/Jahr (kt/a).

Abbildung 3:



Quelle: Umweltbundesamt, 2008

Abbildung 4:



Quelle: Umweltbundesamt, 2008

Tabelle 1:

Staub-Emissionen (PM₁₀) in kt a⁻¹

Quellgruppe	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Energiewirtschaft	19	16	15	13	12	12	11	12	12	11	11
Verarbeitendes Gewerbe	4	4	3	2	2	2	2	2	2	2	2
Verkehr	62	60	57	57	55	52	50	47	47	44	42
Haushalte und Kleinverbraucher	30	34	29	28	26	29	28	28	28	29	29
Diffuse Emissionen aus Brennstoffen	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0
Industrieprozesse	78	87	81	96	90	85	82	80	81	79	79
Lösemittel- und andere Produktverwendung	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Landwirtschaft	21	21	21	21	20	20	20	21	20	21	21
Abfall	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	225	233	217	227	216	210	203	200	200	196	194

Quelle: Umweltbundesamt, 2008

Tabelle 2:

Staub-Emissionen (PM_{2,5}) in kt a⁻¹

Quellgruppe	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Energiewirtschaft	17	14	13	11	10	11	10	10	10	10	10
Verarbeitendes Gewerbe	3	3	2	2	2	1	2	2	2	2	2
Verkehr	54	52	49	48	46	44	41	38	38	35	33
Haushalte und Kleinverbraucher	28	31	27	26	24	27	26	26	27	27	27
Diffuse Emissionen aus Brennstoffen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Industrieprozesse	34	34	30	32	28	27	26	25	26	25	25
Lösemittel- und andere Produktverwendung	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
Landwirtschaft	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Abfall	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Summe	151	149	136	134	125	125	120	116	118	114	112

Quelle: Umweltbundesamt, 2008

5. Wie oft ist im Jahr 2008 wegen einer unerlaubten Einfahrt in eine Umweltzone ein Punkt in das Verkehrszentralregister eingetragen worden?

Nach Auskunft des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) wurden wegen unerlaubtem Einfahren in eine Umweltzone im Jahr 2008 im Verkehrszentralregister (VZR) insgesamt 6 259 Verstöße eingetragen.

6. In wie vielen Fällen sind im Jahresverlauf mehrere Punkte bei derselben Person wegen dieses Ordnungswidrigkeits-Tatbestandes eingetragen worden (bitte jeweils nach Anzahl der Punkte)?

Nach Auskunft des KBA beziehen sich die in der Antwort zu Frage 5 aufgeführten Eintragungen von jeweils einem Punkt pro Verstoß auf

- 5 955 Personen mit einem Verstoß,
- 135 Personen mit zwei Verstößen,
- 7 Personen mit drei Verstößen,
- 2 Personen mit vier Verstößen und
- 1 Person mit fünf Verstößen

im Jahr 2008.

7. Welche Bußgelder wurden in diesen Fällen verhängt?

Hierüber liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor. Im Verkehrszentralregister können diese Sachverhalte nicht ermittelt werden.

8. Gab es Gerichtsverfahren wegen Einsprüchen gegen Bußgeldbescheide?

Wenn ja, wie viele?

Mit der Statistik der Straf- und Bußgeldverfahren (StP/OWi-Statistik), deren Ergebnisse das Statistische Bundesamt in seiner Fachserie 10, Reihen 1 und 2.3 veröffentlicht, kann zwar die Zahl der Verfahren, die wegen Einsprüchen gegen Bußgeldbescheide in Straßenverkehrssachen insgesamt durchgeführt wurden, beziffert werden. Differenzierte Angaben für Bußgeldbescheide wegen Einfahrens in eine Umweltzone werden aber nicht gesondert erfasst.

9. In wie vielen Fällen wurden im Jahr 2008 Verwarnungsgelder verhängt (bitte nach Städten getrennt)?

Der Bundesregierung liegen darüber keine Erkenntnisse vor. Es existiert keine zentrale Statistik über die Anzahl der verhängten Verwarnungsgelder.

10. Welche Einnahmen wurden durch die Verwarnungsgelder jeweils erzielt?

Auf die Antwort zu Frage 9 wird verwiesen.

11. Welche nichtverkehrsbezogenen Maßnahmen stehen den Kommunen zur Verfügung, um die Feinstaubkonzentration zu senken?

Kommunale nichtverkehrsbezogene Maßnahmen machen der Anzahl nach weniger als 20 Prozent aller in den Luftreinhalte-/Aktionsplänen ausgewiesenen Maßnahmen aus. Sie zielen auf die Emittentengruppen außerhalb des Verkehrs, d. h. auf stationäre oder quasi-stationäre Quellen aus Industrie, Gebäudeheizung, Landwirtschaft, Haushalt und Kleingewerbe sowie sonstige Quellen (zum Beispiel Baumaschinen). Aus den Erhebungen des Umweltbundesamtes sind folgende Möglichkeiten bekannt, die sich auf nichtgenehmigungspflichtige Anlagen, mittelfristige Planungen oder auf Verhaltensänderungen konzentrieren:

- Maßnahmen auf der Basis von kommunalen Satzungen wie z. B. Heizungssatzung, Satzung zur solaren Baupflicht, Baumschutzsatzung, Begrünungssatzung,
- kommunales Energiemanagement,
- Baustellenmanagement,
- Informationspolitik, Öffentlichkeitsarbeit,
- Stadtentwicklungsplanung mit klaren Gebiets- und Funktionszuweisungen und Emissionsbegrenzungen.

12. Für wie viele der circa 45 000 unwirksamen Partikelfilter liegen derzeit Ersatzsysteme anderer Hersteller vor?

Für die ganz überwiegende Anzahl der betroffenen Fahrzeugtypen sind zeitgleich auch Allgemeine Betriebserlaubnisse (ABE) für Partikelminderungssys-

teme (PMS) anderer Hersteller erteilt worden. Für wie viele der rund 45 000 betroffenen Fahrzeuge geeignete Ersatzsysteme von den Herstellern produziert wurden und auf dem Markt verfügbar sind, ist aus den beim KBA vorhandenen Daten nicht ermittelbar.

13. Für welche Modelle liegen derzeit keine Ersatzsysteme vor?

Neben wenigen Einzelmodellen trifft das insbesondere auf verschiedene Versionen des VW T4 zu.

14. Gibt es im Ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Rechtsgutachten zur Frage der Rücknahme der Allgemeinen Betriebserlaubnisse für die unwirksamen Partikelfilter?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommen sie?

Zur Klärung der Rechtslage wurde innerhalb der Bundesregierung ein Vermerk abgestimmt, der zu dem Ergebnis kommt, dass die rückwirkende Aufhebung von Allgemeinen Betriebserlaubnissen für unwirksame Partikelfilter im Ermessen des KBA steht.

15. Verfügt das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit über Rechtsgutachten zur Frage der Rücknahme der Allgemeinen Betriebserlaubnisse für die unwirksamen Partikelfilter?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis kommen sie?

Auf die Antwort zu Frage 14 wird verwiesen.

16. Beabsichtigen die Ministerien, sich auf eine gemeinsame Linie bei der Frage der Rücknahme der Allgemeinen Betriebserlaubnisse zu verständigen, und wenn ja, bis wann?

Für die rückwirkende Aufhebung von Allgemeinen Betriebserlaubnissen für unwirksame Partikelfilter ist das KBA zuständig, siehe Antwort zu Frage 14. Die Fach- und Rechtsaufsicht über das KBA liegt beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

17. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Förderung der Nachrüstung von Partikelminderungssystemen, deren Einbau zur Erlangung von Steuerbegünstigungen bis zum 31. Dezember 2009 erfolgen muss, in Abstimmung mit den Bundesländern zu verlängern?

Eine Verlängerung der Nachrüstförderung ist nicht beabsichtigt.

18. Welche Rußpartikelkonzentrationen sind bei Diesel-Pkw in den Emissionsklassen Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4 und Euro 5 zulässig?

Grenzwerte für die zulässigen Rußpartikelkonzentrationen werden in den Abgasvorschriften zu den Stufen Euro 1 bis Euro 5 nicht vorgegeben. Die europäischen Abgasvorschriften sehen jedoch Grenzwerte für die emittierte Partikelmasse vor:

Euro 1: 0,180 g/km
Euro 2: 0,080 g/km
Euro 3: 0,050 g/km
Euro 4: 0,025 g/km
Euro 5: 0,005 g/km

19. Welche Rußpartikelkonzentrationen sind nach dem derzeit bei Abgasuntersuchungen angewendeten Messverfahren messbar?

Nach den Vorschriften der Richtlinie 96/96/EG über die technische Überwachung der Kraftfahrzeuge ist bei der Abgasuntersuchung der Wert für die Rauchgastrübung bei freier Beschleunigung zu ermitteln, nicht aber die Konzentrationen der Rußpartikel.

20. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung hieraus?

Mit Wirkung ab 2013 müssen alle in der Gemeinschaft verkauften, zugelassenen oder in Betrieb genommenen Fahrzeuge neben dem Grenzwert für die Partikelmasse auch den vorgegeben Grenzwert für die Partikelzahl einhalten (Verordnung (EG) Nr. 715/2007 i. V. m. Nr. 692/2008). Der Wert für die Rauchgastrübung wird bei freier Beschleunigung ermittelt. Vor dem Hintergrund der zukünftigen Grenzwerte Euro 5/6 für Pkw prüft die Bundesregierung Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Abgasuntersuchung unter Berücksichtigung der europäischen Regelungen und unter Kosten-Nutzen-Erwägungen.