

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Birgit Homburger, Angelika Brunkhorst, Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Jörg van Essen, Otto Fricke, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Christel Happach-Kasan, Ulrich Heinrich, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Günther Friedrich Nolting, Eberhard Otto (Godern), Detlef Parr, Marita Sehn, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP

Abgaswerte deutscher Geländewagen und LKW

Im Hinblick auf die Abgaswerte von Fahrzeugen werden in der letzten Zeit zwei Problembereiche diskutiert:

1. In der Presse wurde darüber berichtet, dass deutsche Automobilhersteller beim Kraftfahrt-Bundesamt die Typenzulassung für neuere Geländewagen mit Dieselmotor nicht nach den für PKW geltenden Vorschriften der Euro-3-Norm, sondern nach den für Kleinlaster geltenden Abgasgrenzwerten beantragt und erhalten haben. Als Grund hierfür wird genannt, dass die Geländewagen trotz anderslautender Angaben der Hersteller die Euro-3-Norm für PKW nicht einhielten. Diese geländegängigen Kfz werden von den Käufern regelmäßig als PKW verwendet und überwiegend auch zugelassen. Die Abgaswerte für Kleinlaster entsprächen lediglich der für PKW nur bis 1999 gültigen Euro-2-Norm.

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) betont, dass alle Neufahrzeuge deutscher Hersteller die gesetzlich vorgeschriebenen Zulassungsvorschriften einhielten. Die entsprechenden Fahrzeuge würden nach der Richtlinie 70/220/EWG des Rates vom 20. März 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Abgase von Kraftfahrzeugmotoren mit Fremdzündung in der Fassung der Änderungsrichtlinie 98/69/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 zugelassen und es bestünde die Möglichkeit, bei Überschreitung der Gewichtsgrenze von 2 500 Kilogramm auf die Grenzwerte für leichte Nutzfahrzeuge zurückzugreifen.

Angesichts der steigenden Beliebtheit von so genannten Sports Utility Vehicles, zu denen auch die neuen geländegängigen Kfz gehören, ist die Beantwortung dieser Fragen gerade auch im Hinblick auf negative ökologische Auswirkungen und der Vermeidung von Fehlsteuerungen von hoher Bedeutung.

2. Aufgrund der Ergebnisse einer Studie des Umweltbundesamts über das Emissionsverhalten schwerer LKW im Praxisbetrieb wirft der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin, den Herstellern eine manipulative Motorabstimmung vor. Die Hersteller sollen ihre Motoren so eingestellt haben, dass im Testbetrieb die Euro-2-Norm erreicht wird. In der Praxis würden die Grenzwerte für Stickoxide aber überschritten (Hintergrundpapier des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom Februar 2003).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Angaben haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Fahrzeughersteller bezüglich ihrer geländegängigen Fahrzeuge gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt zur Einhaltung der EU-Abgasnormen gemacht?
2. Wie viele dieser Fahrzeuge wurden in den letzten 5 Jahren jährlich zugelassen?
3. Trifft es zu, dass neuere Geländewagen deutscher Hersteller die Euro-3-Norm für PKW nicht einhalten, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dies?
4. Trifft es zu, dass mit der Änderung des zulässigen Gesamtgewichts die Einstufung in eine andere Kfz-Steuerklasse bewirkt werden kann, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dies?
5. Wenn ja, plant die Bundesregierung diesen Sachverhalt zu ändern, und wenn nein, warum nicht?
6. Liegen der Bundesregierung Kenntnisse darüber vor, ob Angaben stimmen, dass schwerere (Höchstmaße der Kfz über 2500 kg) Bauweisen gewählt wurden, um eine andere Steuerklasse zu erreichen, und wenn ja, wie bewertet die Bundesregierung dies, insbesondere auch im Hinblick auf die Selbstverpflichtung der europäischen Automobilhersteller zur CO₂-Minderung?
7. Wenn Frage 6 mit ja beantwortet wird, teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass dies gerade auch für die im Verkehrsbereich anzustrebende CO₂-Minderung kontraproduktiv ist, und wenn nein, warum nicht?
8. Wenn ja, wie will die Bundesregierung diesen kontraproduktiven Anreiz verhindern?
9. Seit wann gelten jeweils die Euro-2-Norm und die Euro-3-Norm für LKW?
10. Wie viele LKW wurden jeweils nach der Euro-2-Norm und der Euro-3-Norm zugelassen?
11. Halten die nach Euro-2-Norm zugelassenen LKW nach Kenntnis der Bundesregierung im Praxisbetrieb die Stickoxid-Grenzwerte ein?
12. Halten die nach Euro-3-Norm zugelassenen LKW nach Kenntnis der Bundesregierung im Praxisbetrieb die Stickoxid-Grenzwerte ein?
13. Wenn nein, welche Bedeutung hat das jeweils für die Entwicklung der Stickoxidemissionen?
14. Was gedenkt die Bundesregierung im Hinblick auf die künftige Einhaltung der Stickoxid-Grenzwerte zu unternehmen, insbesondere hält sie eine Änderung des Messverfahrens für sinnvoll?
15. Wenn ja, inwiefern sollte das Messverfahren nach Auffassung der Bundesregierung geändert werden?

Berlin, den 1. April 2003

Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion