

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Peter Paziorek, Dirk Fischer (Hamburg), Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Dr. Maria Flachsbarth, Dr. Rolf Bietmann, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Helge Braun, Georg Brunnhuber, Cajus Julius Caesar, Hubert Deittert, Marie-Luise Dött, Enak Ferlemann, Ingrid Fischbach, Georg Girisch, Josef Göppel, Peter Götz, Kurt-Dieter Grill, Ursula Heinen, Bernd Heynemann, Ernst Hinsken, Klaus Hofbauer, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Helmut Lamp, Eduard Lintner, Doris Meyer (Tapfheim), Klaus Minkel, Marlene Mortler, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Franz Obermeier, Eduard Oswald, Ulrich Petzold, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter, Werner Wittlich und der Fraktion der CDU/CSU

Auswirkungen der EU-Luftreinhalt Richtlinie in Deutschland

Seit dem 1. Januar 2005 gelten innerhalb der Europäischen Union (EU) neue, strengere Grenzwerte für Feinstaub. Rechtsgrundlage hierfür ist die EU-Richtlinie 1999/30/EG des Rates über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft (EU-Luftreinhalt Richtlinie) aus dem Jahr 1999.

Der Grenzwert für Feinstaub mit einer Körnchengröße von 10 Mikrometern (so genannte PM-10) wurde auf 50 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft und Tag abgesenkt. Dieser Tagesmittelwert darf höchstens an 35 Tagen im Jahr überschritten werden. Bei diesem Feinstaub handelt es sich um Partikel, die im Atemtrakt abgeschieden und in der Regel nicht ausgehustet werden können. Daher droht durch Feinstaub eine besonders große Gefährdung der Gesundheit.

Verursacht werden Feinstäube unter anderem auch durch den Straßenverkehr und zwar vor allem von Dieselfahrzeugen. Die durch den Verkehr erzeugten Feinstäube setzen sich einerseits aus den Verunreinigungen aus dem Auspuff und andererseits aus Auswirbelungen von Straßenstaub, Abrieb von Reifen, Fahrbahnoberfläche und Bremsen zusammen. Um die Grenzwerte der EU-Luftreinhalt Richtlinie einhalten zu können, muss deshalb der Straßenverkehr durch geeignete Maßnahmen einbezogen werden. Hierfür bedarf es eines abgestimmten Gesamtkonzeptes zwischen Bund, Ländern und Kommunen.

Eine von mehreren möglichen Maßnahmen zur Reduzierung von Feinstäuben ist der Einsatz von Rußpartikelfiltern. Diese Technologie hat in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte gemacht und ermöglicht es heute, kleinste Rußteilchen aus dem Abgas herauszufiltern. Seit Anfang 2005 gilt europaweit die Euro-4-Abgasnorm, die den Grenzwert für Rußpartikel von 50 auf 25 Milligramm je gefahrenen Kilometer absenkt. Die Europäische Kommission hat nun eine von 2010 an verbindliche Euro-5-Abgasnorm vorgeschlagen, danach soll

voraussichtlich ein Grenzwert von fünf Milligramm Rußpartikel je Kilometer festgelegt werden.

Bundesminister der Finanzen, Hans Eichel, und Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin, hatten sich Anfang Februar 2005 bei einem Gespräch im Kanzleramt auf eine steuerliche Förderung für Rußpartikelfilter geeinigt. An einem Gesetzentwurf oder einer Initiative zur Klärung der Finanzierung dieser Förderung zwischen Bund und Ländern fehlt es bisher jedoch.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich die Feinstaubbelastung von PM-10 in Deutschland seit 1990 bis heute in den einzelnen Jahren jeweils entwickelt?
Treffen Aussagen zu, dass die Feinstaubbelastung PM-10 in den 90er Jahren um 90 Prozent abgenommen hat?
2. Was sind die Hauptursachen für die Entstehung von Feinstaub?
Welchen Anteil haben diese jeweils an der gesamten Feinstaubbelastung (absolut und in Prozent)?
3. Wie teilen sich die Belastungen seit 1990 bis heute in den einzelnen Jahren jeweils auf die einzelnen Verursacher auf (absolut und in Prozent)?
4. Trifft es zu, dass der Anteil des Straßenverkehrs an der gesamten Feinstaubemission bei 20 Prozent liegt und Diesel-Pkw daran mit ca. 7 Prozent und Lkw mit ca. 13 Prozent beteiligt sind?
5. War der Bundesregierung bei der Verabschiedung der Luftreinhalt Richtlinie bzw. der Tochterrichtlinie seit 1999 bekannt, in welchem Umfang es in der Bundesrepublik Deutschland zu Überschreitungen des Tagesmittelwertes kommen werde, bzw. seit wann ist der Bundesregierung bekannt, dass diese Überschreitungen in großem Umfang eintreten werden?
Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung hieraus gezogen?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Situation, wenn ab 2010 nur noch sieben Überschreitungen des Tagesmittelwerts erlaubt sein werden?
7. In welchem Umfang sind ab 2010 dann zusätzlich noch Überschreitungen der Obergrenzen der anderen Stoffe, insbesondere bei Stickstoffoxid und Stickstoffdioxid, zu erwarten?
8. In welchen Städten in Deutschland wurden die Grenzwerte der Luftreinhalt richtlinie für Feinstaub im Jahr 2005 bereits an mehr als 35 Tagen überschritten?
9. Welche rechtlichen Konsequenzen hat eine Überschreitung der Grenzwerte an mehr als 35 Tagen im Jahr?
10. Welche fachlichen Gründe rechtfertigen die Festlegung der 35-Tage-Grenze?
11. Welche Anforderungen bestehen an das Aufstellen der Messanlagen?
Werden diese in allen deutschen Städten eingehalten, so dass die Messergebnisse vergleichbar sind?
12. Trifft es zu, dass der Bundesrat im Juni vergangenen Jahres bei der Zustimmung zur zweiundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (22. BImSchV) die Bundesregierung angesichts der absehbaren Überschreitungen aufgefordert hat, in Brüssel vorstellig zu werden, um die Grenzwerte bzw. die Einführungsfristen zur Sprache zu bringen?
Wenn ja, wie hat die Bundesregierung hierauf konkret reagiert?

13. Was hat die Bundesregierung diesbezüglich unternommen, und wie ist die Aussage des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin, zu verstehen, dass er bei der jetzt eingetretenen Problematik auf das Subsidiaritätsprinzip vertraut (vgl. Handelsblatt vom 12. Oktober 2004)?
14. Welche Bedeutung haben austauscharme Wetterlagen für die Feinstaubbelastung?
15. In welchem Umfang fallen die in den ersten drei Monaten dieses Jahres in München, Stuttgart, Frankfurt und Berlin gemessenen Überschreitungen des Tagesmittelwerts von 50 Mikrogramm mit austauscharmen Wetterlagen zusammen, und welche Höchstwerte wurden bei diesen Überschreitungen gemessen?
16. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die in der europäischen Richtlinie geforderten Grenzwerte einzuhalten?
17. Warum hat die Bundesregierung bisher kein abgestimmtes, langfristiges Gesamtkonzept zur Reduzierung der Feinstaubbelastungen vorgelegt?
18. Wird die Bundesregierung demnächst noch ein solches Konzept vorlegen?
Wenn ja, bis wann?
Wenn nein, warum nicht?
19. Welche Maßnahmen zur Reduzierung von Luftschadstoffen haben die Städte und Kommunen bisher nach den Informationen der Bundesregierung bereits ergriffen?
Welche sind in Planung?
20. Hat die Bundesregierung Kenntnis, welche Kosten durch diese Maßnahmen entstehen?
Wo würden diese Kosten anfallen und durch wen müssen sie finanziert werden?
21. Sind der Bundesregierung bereits Klagen von Bürgern vor den Verwaltungsgerichten auf Einhaltung der EU-Luftreinhaltungsrichtlinie bekannt?
Wenn ja, wie viele und vor welchen Gerichten?
22. Wie bewertet die Bundesregierung diese Klagen und wie schätzt sie die Erfolgsaussichten ein?
23. In welchen Ländern der EU gibt es bisher Probleme mit der Einhaltung der Grenzwerte?
Was sind hierfür die Ursachen?
24. Hat die Bundesregierung Kenntnis, welche Maßnahmen zur Reduzierung der Feinstaubbelastung von den anderen EU-Mitgliedstaaten angewendet bzw. geplant werden?
25. Durch welche Maßnahmen will die Bundesregierung gewährleisten, dass bereits im Jahr 2005 die Luftqualität verbessert wird, wenn die von ihr initiierten Regelungen zur Reduzierung von Rußpartikelfiltern nach eigenen Angaben erst 2006 in Kraft treten sollen?
26. Wie soll nach Ansicht der Bundesregierung die steuerliche Förderung von Dieselaufos mit Rußpartikelfiltern erfolgen?
Hält die Bundesregierung die jetzt in Aussicht gestellten Fördersätze für Neu- und Altfahrzeuge für angemessen und Erfolg versprechend, um Anreize für die Neuanschaffung eines PKW mit Rußpartikelfilter bzw. die Umrüstung eines Altfahrzeugs zu schaffen?

27. Welche finanziellen Auswirkungen sind damit jährlich insgesamt verbunden?
28. Wurden Gespräche mit den Bundesländern über die Finanzierung dieser Steuerförderung geführt?
Wenn ja, welche Ergebnisse wurden erzielt?
Wenn nein, wann sollen entsprechende Gespräche stattfinden?
29. Mit wie vielen Umrüstungen von Dieselfahrzeugen rechnet die Bundesregierung im möglichen Förderungszeitraum bis Ende 2007?
Welchen Anteil erfasst dies am Bestand der Dieselfahrzeuge in Deutschland insgesamt?
30. In welchem Maße wird es nach Einschätzung der Bundesregierung möglich sein, Dieselfahrzeuge während der geplanten, zweijährigen Zeitspanne der steuerlichen Begünstigung von 2006 bis 2007 mit Rußpartikelfiltern auszustatten?
31. Wie bewertet die Bundesregierung den Nachteil für Kraftfahrzeughalter, die zum Beispiel auf Grund von Lieferschwierigkeiten nicht innerhalb dieser Frist ihr Auto mit einem Rußpartikelfilter ausstatten können?
32. Wie hoch liegen die Kosten für einen Rußpartikelfilter und mit welchen Gesamtkosten müssen die Halter bei der Umrüstung eines Altfahrzeugs rechnen?
33. Wie stark steigen die Kosten für einen Neuwagen, der mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet wurde?
34. Gibt es mit Blick auf die austretenden Feinstäube Unterschiede zwischen Fahrzeugen, die mit Diesel bzw. Bio-Diesel betrieben werden?
Wenn ja, welche?
35. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirksamkeit der angebotenen Rußpartikelfilter mit Blick auf die mögliche Beschädigung der Systeme durch eine längere Dauerbelastung?
Liegen der Bundesregierung hierzu aktuelle und belastbare Informationen vor?
36. Welche Folgen hat ein nicht mehr funktionierendes Filtersystem auf den Ausstoß von Feinstaub?
Sind höhere Belastungen der Umwelt zu erwarten als bei einem Fahrzeug, das mit einer älteren, aber vollfunktionsfähigen Abgasanlage ausgerüstet ist?
37. Wie erklärt die Bundesregierung, dass nach eigenen Angaben von den rund 21 000 mit Dieselmotoren betriebenen Fahrzeugen, die sie unterhält, nur knapp 500 Fahrzeuge mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet sind?
38. Welche Auswirkungen hat diese geringe Ausstattung mit Rußpartikelfiltern auf die Vorbildfunktion der Bundesregierung?
39. Wann plant die Bundesregierung, die rund 1600 Dieselfahrzeuge unter ihren Dienstfahrzeugen, die bisher noch keinen Rußpartikelfilter haben, mit einem Rußpartikelfilter auszustatten?
40. Welchen Beitrag können alternative Antriebsformen, wie zum Beispiel Hybridantriebe, zur Reduzierung der Feinstaubbelastung leisten?
41. Gibt es ökologische und sachliche Gründe, die eine steuerliche Ungleichbehandlung der beiden Fahrzeugtreibstoffe Erdgas und Autogas rechtferti-

gen (die Steuerbefreiung von Erdgas ist bis 2020 verlängert worden, die Steuerbefreiung von Autogas läuft 2009 dagegen aus)?

Wenn ja, welche sind dies?

Wenn nein, warum wird diese Differenzierung vorgenommen?

42. Plant die Bundesregierung, die steuerliche Ungleichbehandlung der Fahrzeugtreibstoffe Erdgas und Autogas zu beseitigen?

Wenn ja, wann wird sie hierfür einen entsprechenden Gesetzentwurf vorlegen?

43. Wie wird in den anderen EU-Mitgliedstaaten mit der Ankündigung einer Euro-5-Norm für 2010 durch die Europäischen Kommission umgegangen?

Gibt es dort bereits Pläne zur vorzeitigen, freiwilligen Erfüllung der Euro-5-Grenzwerte?

44. Was tut die Bundesregierung, um den Bau von Umgehungsstraßen zu beschleunigen?

45. Plant die Bundesregierung weitere gesetzgeberische Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität, die auch schwere Nutzfahrzeuge oder Busse mit einbeziehen?

Wenn ja, welche Regelungen sind kurz- bzw. mittelfristig geplant?

46. Wie bewertet die Bundesregierung den Beitrag des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zur Reduzierung des Feinstaubes?

Was tut die Bundesregierung in diesem Zusammenhang?

47. Welches Ausmaß haben nach der Einschätzung der Bundesregierung Rußpartikel auf die Gesundheit der Bevölkerung, insbesondere auf die Mortalität?

48. Welche epidemiologischen Daten bzw. Studien über die gesundheitsschädlichen Wirkungen von Rußpartikeln liegen der Bundesregierung vor?

49. Sind Rußpartikel für bestimmte Bevölkerungsgruppen schädlicher als für andere?

Wenn ja, worauf basiert dies Aussage?

50. Inwieweit können die Ursachen und die gesundheitlichen Folgen der Feinstaubbelastung nach Einschätzung der Bundesregierung durch den flächendeckenden Einsatz von Rußpartikelfiltern reduziert werden?

Berlin, den 12. April 2005

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion

