

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Michael Kauch, Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Frank Schäffler, Marina Schuster, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Christoph Waitz, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Rußpartikelfiltern

Die Nachrüstung von Diesel-Pkw mit Rußpartikelfiltern wird mit einmalig 330 Euro gefördert. Wer seinen Diesel-Pkw nicht nachrüstet, zahlt einen Zuschlag zur Kfz-Steuer.

Für Lastkraftwagen plant die Bundesregierung die Erhöhung der Lkw-Maut. Davon sind besonders diejenigen Fahrzeuge betroffen, die in schlechteren Schadstoffklassen als Euro 5 eingestuft sind. Im Zuge der „Harmonisierungsmaßnahmen“ wird die Anschaffung von Euro-5-Lkw staatlich gefördert.

Für leichte Nutzfahrzeuge gibt es – anders als bei Pkw und schweren Lkw – keinerlei Fördertatbestände für die Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Pkw wurden bislang mit Rußpartikelfiltern nachgerüstet?
2. Wie hoch war für die bisherige Nachrüstung der entstandene Förderaufwand für die öffentliche Hand?
3. Mit welchem Fördervolumen für die öffentliche Hand hatte die Bundesregierung ursprünglich gerechnet, und in welchem Umfang ist dieses Volumen bisher ausgeschöpft?
4. Wie hoch sind die Einnahmen aus der höheren Besteuerung nicht nachgerüsteter Diesel-Pkw bisher, und wie hoch werden die entsprechenden Einnahmen hochgerechnet bis zum Jahr 2012 sein?

5. Beabsichtigt die Bundesregierung darauf hinzuwirken, dass die Einnahmen aus der Nicht-Nachrüstung von Dieselfahrzeugen zweckgebunden verwendet werden in dem Sinne, dass die Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern gefördert wird?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

6. Wäre es nach Ansicht der Bundesregierung sinnvoll, in die Fördertatbestände auch Nutzfahrzeuge unterhalb von 12 Tonnen Gesamtgewicht einzubeziehen?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

7. Wie viel leichte Nutzfahrzeuge, die nicht als Pkw zugelassen sind, gibt es in der Bundesrepublik Deutschland, und wie viele dieser Fahrzeuge kämen für eine Rußpartikelfilternachrüstung in Betracht?

8. Teilt die Bundesregierung die Ansicht, dass gerade die Nachrüstung von leichten Nutzfahrzeugen sinnvoll wäre, weil diese speziell in Innenstädten und Ballungsgebieten eingesetzt werden?

Wenn nein, warum nicht?

9. Wenn ja, welche Möglichkeiten zur beschleunigten Nachrüstung dieser Fahrzeuge mit Rußpartikelfiltern sind aus Sicht der Bundesregierung sinnvoll?

Berlin, den 14. Oktober 2008

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion