

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 16/13879 –**

Förderung der Nachrüstung von Dieselfahrzeugen mit Partikelminderungssystemen – Nachfrage zu Bundestagsdrucksache 16/12918 –

Vorbemerkung der Fragesteller

Trotz mehrerer Nachfragen hat sich die Bundesregierung bislang nicht nur geweigert, die Anzahl der ausgetauschten, funktionsunfähigen Partikelminderungssystemen (PMS) zu nennen, auch die Frage, wie viele PMS insgesamt in Pkw eingebaut wurden, beantwortet die Bundesregierung nicht (zuletzt die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 4 und 5 der Kleinen Anfrage der Fraktion DIE LINKE. auf Bundestagsdrucksache 16/12918). Die Aussage der Bundesregierung, dass dies einer gesonderten Erhebung bedürfe, die nur dann erfolge, wenn es fachlich oder rechtlich geboten sei, leuchtet als Erklärung nicht ein. Zum einen besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an der Frage der eingebauten PMS. Dies ist insbesondere maßgeblich für die politisch zu entscheidende Frage, ob die Förderung über den 31. Dezember 2009 hinaus verlängert werden sollte. Zum anderen wird die Kfz-Steuer am 1. Juli 2009 von den Ländern auf den Bund übertragen, so dass dem Bund die Kfz-Steuer-Daten in einem der Datenverarbeitung zugänglichen Format zur Verfügung stehen dürften.

Während sich die Bundesregierung bislang gegen eine Förderung des Einbaus von PMS auch in leichte Nutzfahrzeuge ausgesprochen hatte (s. Antwort zu den Fragen 6, 8 und 9 auf Bundestagsdrucksache 16/10754), hat sich die Umweltministerkonferenz am 26. Juni 2009 nun für weiter gehende Anreize auch für die Nachrüstung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen sowie Bussen mit Partikel- und NO_x-Minderungssystemen ausgesprochen.

1. Wie viele Pkw waren am 30. Juni 2008 mit einem PMS ausgerüstet?
3. Wie hoch ist der bis zum 30. Juni 2009 entstandene Förderaufwand für die Nachrüstung?

Die Fragen 1 und 3 (bezogen allerdings auf den Stichtag 30. Juni 2008) werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in der Vorbemerkung der Fragesteller zu dieser Anfrage zitierte Aussage der Bundesregierung bezog sich – wie alle anderen Antworten auch – auf die Bestandserhebung der im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) beim Kraftfahrt-Bundesamt gespeicherten Daten, die einmalig zum Stichtag 20. März 2008 erfolgte.

Jeweils zum Stichtag 1. Juli übermitteln die obersten Finanzbehörden der Länder dem Bundesministerium der Finanzen im Rahmen einer Kraftfahrzeug-steuergeschäftsstatistik u. a. auch die Anzahl der Personenkraftwagen (Pkw), die mit einem PMS nachgerüstet wurden oder ausgerüstet sind. Hier liegen Zahlen zum Stichtag 1. Juli 2008 vor.

Zum Stichtag 1. Juli 2008 waren danach rund 2,85 Mio. Pkw mit einem PMS (Erstausrüstung bzw. Nachrüstung) ausgerüstet.

Davon

- wurden in den Jahren 2006 bis 2008 rund 325 900 Pkw mit einem PMS nachgerüstet,
- verfügten rund 2,5 Mio. Pkw bereits bei Erstzulassung nach dem 31. Dezember 2006 über ein PMS und
- verfügten weiter knapp 7 000 Pkw ebenfalls über ein PMS; diese Pkw waren aber bereits nach § 3 oder § 3a des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) von der Kraftfahrzeugsteuer befreit, so dass für diese Fahrzeuge kein Förderaufwand anfällt.

Der nachträgliche Einbau von PMS in Diesel-Pkw mit einer erstmaligen Zulassung bis zum 31. Dezember 2006 wird im Zeitraum 1. Januar 2006 bis 31. Dezember 2009 mit einer befristeten Steuerbefreiung in Höhe von 330 Euro je Fahrzeug gefördert. Somit betrug das Fördervolumen zum Stichtag 1. Juli 2008 rund 108 Mio. Euro (325 900 × 330 Euro).

2. Wie viele Pkw waren am 30. Juni 2009 mit einem PMS ausgestattet?

Die statistischen Daten zum Stichtag 1. Juli 2009 werden erst nach Abschluss der Geschäftsstatistik voraussichtlich im Herbst 2009 vorliegen.

4. Wie hoch waren die Mehreinnahmen aus der höheren Besteuerung nicht nachgerüsteter Pkw bis zum 30. Juni 2009?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

5. Welche aktuellen Zahlen liegen der Bundesregierung von ZDK (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe) und GVA (Gesamtverband Autoteile-Handel e. V.) zur Zahl ausgetauschter, funktionsunfähiger PMS vor,
 - zu Fahrzeugen mit roter Plakette,
 - zu Fahrzeugen mit gelber Plakette,
 - bezogen auf alle ca. 45 000 betroffenen Fahrzeuge?

Mit Schreiben vom 9. Juli 2009 hat der ZDK ergänzende, von ihm und dem GVA ermittelte Zahlen zum PMS-Austausch dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung für Fahrzeuge mit roter oder gelber Plakette übermittelt. Danach sind von den (nach der Nachrüstung mit einem mangelhaften PMS) mit einer roten oder gelben Plakette gekennzeichneten Kraftfahrzeugen (rund 4 200), für die auch ein Austausch-PMS auf dem Markt verfügbar

war (knapp 1 800), rund 98 Prozent mit einem wirksamen Austausch-PMS ausgerüstet worden. Diese Austauschzahlen zu den Fahrzeugen mit den roten und gelben Plaketten ergänzen die in der Vorbemerkung der Fragesteller auf Bundestagsdrucksache 16/12650 genannten Austauschzahlen für mangelhafte PMS.

6. Ist der Aufbau des Berichtswesens zum Programm zur Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen mittlerweile abgeschlossen (s. Antwort zu den Fragen 9 und 10, Bundestagsdrucksache 16/12918)?

Wenn nein, warum nicht, und wann wird dies endlich abgeschlossen sein?

Wenn ja, auf welche der 22 verschiedenen Einzelmaßnahmen entfallen jeweils wie viele Förderanträge mit welchem finanziellen Volumen?

Für das Förderjahr 2010 ist ein Online-Antragsformular geplant, welches dann auch ein umfangreicheres Berichtswesen ermöglicht.

7. Welches finanzielle Volumen haben die für das Jahr 2009 im Rahmen des De-minimis-Programms gestellten Anträge insgesamt?

Die Antragsbearbeitung für das Förderjahr 2009 ist noch nicht abgeschlossen.

8. Wie viele Lkw über 12 t zulässiges Gesamtgewicht wurden zwischen dem 1. Januar 2009 bis zum 30. Juni 2009 vorübergehend für welche durchschnittliche Dauer stillgelegt?

Im Zeitraum 1. Januar bis 30. Juni 2009 wurden 19 509 Lkw mit mehr als 12 t zulässigem Gesamtgewicht außer Betrieb gesetzt. Die durchschnittliche Dauer der Außerbetriebsetzung ist nicht zu ermitteln.

- a) Wie viele davon waren am 30. Juni 2009 noch stillgelegt?

Von diesen 19 509 Lkw waren am 30. Juni 2009 noch 17 838 außer Betrieb gesetzt.

- b) Wie verteilen sich die vorübergehend stillgelegten Lkw auf die EURO-Abgasnormen (Angabe in absoluten Zahlen und im Verhältnis zur Gesamtzahl der Lkw mit dieser Abgasnorm)?

Die außer Betrieb gesetzten 19 509 Lkw teilen sich in folgende Emissionsgruppen auf:

Schadstoffklasse (SKL)	Anzahl an Außerbetriebsetzungen	Prozentualer Anteil an im Bestand befindlichen Fahrzeugen (über 12 t) dieser SKL
S1	1 259	16,2
S2	5 803	14,5
S3	7 046	9,6
S4	927	5,0
S5	1 702	4,9
EEV	9	13,0
Sonstige (Unbekannte, Unplausible)	2 763	

9. Welche aktuellen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die durchschnittlichen Kosten für den Einbau eines PMS bei mautpflichtigen Lkw vor?

Die Kosten für den Einbau eines PMS sind von der Bauweise des Systems (geregelt bzw. geschlossenes oder ungeregeltes bzw. offenes System) sowie der Motorleistung und der Konstruktion des Lkw abhängig. Nach Auskunft von PMS-Herstellern liegen die durchschnittlichen Kosten zwischen 4 000 und 5 500 Euro.

10. Ist die Bundesregierung nach den bisherigen Erfahrungen der Auffassung, dass die Förderung der Nachrüstung eines Lkw in Höhe von maximal 2 000 Euro aus dem De-minimis-Programm ausreichend ist, vor dem Hintergrund, dass für den Einbau eines PMS in Binnenschiffe bis zu 50 Prozent der Kosten vom Bund gefördert wird (Begründung)?

Der maßnahmebezogene Förderhöchstbetrag von 2 000 Euro bezieht sich generell auf die Förderung aller fahrzeugbezogenen Maßnahmen, nicht nur auf die Nachrüstung von PMS. Die Festlegung erfolgte daher unter Abwägung der jeweiligen Kosten für alle fahrzeugbezogenen Maßnahmen. Neben der Förderung im De-minimis-Programm ist die Berücksichtigung von PMS bei den Mautkategorien ein weiterer Anreiz zur Nachrüstung.

11. Wie beurteilt die Bundesregierung den Beschluss der Umweltministerkonferenz vom 26. Juni für weiter gehende Anreize für die Nachrüstung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen sowie Bussen mit Partikel- und NO_x-Minderungssystemen?

Der Einsatz von PMS bei mautpflichtigen Nutzfahrzeugen wird seit dem 1. Januar 2009 über die Mauthöheverordnung gefördert. Nachgerüstete Fahrzeuge werden danach in eine günstigere Mautkategorie eingestuft. Darüber hinaus ist im Rahmen der Harmonisierungsmaßnahmen zugunsten des deutschen Güterkraftverkehrsgewerbes eine anteilige Nachrüstkförderung über die De-minimis-Beihilfe möglich.

Die Bundesregierung ist der Ansicht, dass die weitere Minderung der NO_x-Emissionen im Straßenverkehr insbesondere durch eine vorgezogene Einführung von Nutzfahrzeugen und Pkw der jeweiligen Abgasstufe „Euro 6“ erreicht werden soll. Für die frühzeitige und gegenüber den EU-Vorgaben deutlich vorgezogene Einführung dieser Fahrzeuge sind entsprechende Fördermaßnahmen notwendig.

Mit der Lkw-Maut, den zugehörigen Mautharmonisierungsregelungen und KfW-Förderprogrammen für Nutzfahrzeuge sowie der Kfz-Steuer für Pkw stehen entsprechende Förderinstrumente zur Verfügung.

Darüber hinaus steht es den Ländern in Ergänzung zu den Maßnahmen auf Bundesebene frei, weitere Maßnahmen im Rahmen ihrer Zuständigkeit zu ergreifen.

12. Würde es die aktuelle Bundesregierung begrüßen, wenn die nächste Bundesregierung den Einbau von Partikel- und NO_x-Minderungssystemen in Nutzfahrzeugen fördern würde (Begründung)?

Auf die Antwort zu Frage 11 wird verwiesen.

13. Ist die Untersuchung „Erprobung von Partikelfiltern für den Einsatz in der Binnenschifffahrt“ mittlerweile abgeschlossen?

Wenn nein, wann wird dies der Fall sein?

Wenn ja, hat die Bundesregierung schon über eine Änderung der Förderbedingungen für den Einbau von PMS in Binnenschiffen entschieden?

Die Untersuchung ist noch nicht abgeschlossen. Das Vorhaben hat eine Laufzeit bis voraussichtlich Ende 2010.

14. Wie groß ist der Anteil von Diesellokomotiven und -triebwagen,
- an den Rußpartikelgesamtemissionen,
 - an den Rußpartikelemissionen in den Ballungsräumen,
 - an den Rußpartikelemissionen durch den Verkehr?

Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes hatten Diesellokomotiven und -triebwagen in 2007 einen Anteil von 0,77 Prozent an den PM10-Gesamtemissionen und von 2,12 Prozent an den PM10-Verkehrsemissionen in Deutschland, jeweils berechnet auf der Basis der Daten über die Verbrennung fossiler Brennstoffe. Der Beitrag in Ballungszentren ist nicht bekannt.

