

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Frau Dr. Hartenstein, Dr. Apel, Becker (Nienberge), Frau Dr. Däubler-Gmelin, Dreßler, Dr. Ehmke (Bonn), Dr. Hauff, Jahn (Marburg), Dr. Penner, Roth, Frau Schmidt (Nürnberg), Frau Traupe, Frau Weyel, Dr. Vogel und der Fraktion der SPD**

### **Schadstoffarme Personenkraftwagen – Umrüstung von Altfahrzeugen**

Ein Drittel des Zeitraums, in dem die Bundesregierung steuerliche Anreize für die Zulassung und den Betrieb von schadstoffarmen Personenkraftwagen (Pkw) gewährt, ist abgelaufen. Die optimistische Annahme der Bundesregierung, daß mit den 1985 beschlossenen Maßnahmen eine reale Minderung der Schadstoffemissionen aus dem Kfz-Verkehr erreicht würde, hat sich nicht erfüllt. Heute sind lediglich 530 000 Pkw, also ca. 2 v.H. des Gesamtbestands, mit geregelter Dreiwegekatalysator ausgestattet und lassen sich damit als wirklich „sauber“ (90prozentige Abgasentgiftung) einstufen.

Besonders groß ist das Defizit im Bereich der Umrüstung von Altwagen. Hier klaffen Erwartung und Wirklichkeit meilenweit auseinander. Eine große Anzahl von Fahrzeugen mit Otto-Motor wurde nicht umgerüstet, sondern nur umgeschrieben, stößt also weiterhin dieselbe Menge an Schadstoffen aus. Das von der SPD geforderte Tempolimit wurde u. a. mit der Begründung abgelehnt, daß innerhalb von zwei Jahren mit der Umrüstung von sieben Millionen Altfahrzeugen zu rechnen sei und dadurch der Stickoxidausstoß um 140 000 t gesenkt würde. In Wirklichkeit sind heute die Stickoxidemissionen aus Kraftfahrzeugen höher als 1984, wegen der gestiegenen Fahrleistung und der wieder erhöhten Geschwindigkeiten.

Es muß mittlerweile als gesichert gelten, daß die Stickoxide nach ihrer Menge und Beschaffenheit zu den Hauptverursachern des Waldsterbens zählen, und nach wie vor trägt der Verkehrsbereich mit 57 v. H. zur Gesamtemission bei. In Baden-Württemberg beträgt dieser Anteil sogar 69,2 v. H.

Inzwischen sind 54 v. H. aller Waldflächen in der Bundesrepublik Deutschland durch das Waldsterben geschädigt – mit zunehmender Tendenz. Angesichts dieser dramatischen Entwicklung ist es nötig, eine Bilanz zu ziehen, die tatsächlichen Sachverhalte offenzulegen und damit Rechenschaft zu geben über Richtigkeit oder Korrekturbedürftigkeit des eingeschlagenen Weges.

Deshalb fragen wir die Bundesregierung:

1. Wieviel Altfahrzeuge, die nach dem 1. Juli 1985

- als schadstoffarm nach Anlage XXIII,
- als schadstoffarm nach Anlage XXV,
- als bedingt schadstoffarm Stufe A,
- als bedingt schadstoffarm Stufe B,
- als bedingt schadstoffarm Stufe C

eingestuft wurden, sind tatsächlich mit Hilfe technischer Maßnahmen umgerüstet worden und wie viele wurden lediglich umgeschrieben?

2. Welche Schadstoffminderung konnte nach Kenntnis der Bundesregierung durch die technische Umrüstung von Altfahrzeugen gegenüber dem Stand vor Einführung der steuerlichen Begünstigung erreicht werden?

3. Wie groß waren die entsprechenden Steuerausfälle?

4. Wieviel der im Verkehr befindlichen Altfahrzeuge wären aufgrund ihrer technischen Ausstattung und ihres Baujahres zur technischen Umrüstung geeignet?

5. Wieviel der zugelassenen Diesel-Pkw sind als steuerbegünstigt eingetragen?

6. Wieviel Dienstfahrzeuge sind im Bereich des Bundes eingesetzt und wie viele davon sind Katalysatorfahrzeuge oder durch technische Umrüstung als schadstoffarme Fahrzeuge einzustufen?

7. Wieviel Dienstfahrzeuge sind im Bereich der Bundesbetriebe, insbesondere bei

- der Deutschen Bundespost,
- der Deutschen Bundesbahn und
- der Bundeswehr

derzeit im Einsatz, und wieviel davon sind Katalysatorfahrzeuge oder durch technische Umrüstung als schadstoffarm einzustufen?

8. Wieviel vom TÜV genehmigte Umrüstbausätze sind derzeit auf dem Markt?

9. Ist der Bundesregierung bekannt, daß in der Zwischenzeit auch für Fahrzeuge mit einem Hubraum über 1 400 ccm die Umrüstung auf einen Betrieb mit geregelter Katalysator-Standard der Technik ist?

10. Was hat die Bundesregierung unternommen, um Kraftfahrzeugwerkstätten über die Möglichkeiten der technischen Umrüstung zur Erlangung der Einstufung als schadstoffarmes Fahrzeug zu informieren?

11. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung, um den Anteil der umgerüsteten Kraftfahrzeuge zu erhöhen?

12. Hat die Bundesregierung die Absicht, auf EG-Ebene einen

erneuten Vorstoß zu unternehmen, um anstelle der geltenden  
EURO-Grenzwerte die US-Grenzwerte einzuführen?

Bonn, den 17. Juli 1987

**Frau Dr. Hartenstein**

**Dr. Apel**

**Becker (Nienberge)**

**Frau Dr. Däubler-Gmelin**

**Dreßler**

**Dr. Ehmke (Bonn)**

**Dr. Hauff**

**Jahn (Marburg)**

**Dr. Penner**

**Roth**

**Frau Schmidt (Nürnberg)**

**Frau Traupe**

**Frau Weyel**

**Dr. Vogel und Fraktion**

