

**Antwort
der Bundesregierung**

auf die 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

— Drucksache 11/620 —

Schadstoffarme Personenkraftwagen – Umrüstung von Altfahrzeugen

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Grüner, hat mit Schreiben vom 14. September 1987 die Kleine Anfrage im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

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

Nach Schätzung des Kraftfahrt-Bundesamtes sind die nach dem 1. Juli 1985 als schadstoffarm bzw. bedingt schadstoffarm eingestuften Altfahrzeuge etwa in folgendem Umfang durch technische Maßnahmen umgerüstet bzw. als schadstoffarm oder bedingt schadstoffarm ohne Umrüstung anerkannt worden:

| | Umrüstungen | schadstoff-reduziert ohne Umrüstung |
|---------------------------------|-------------|-------------------------------------|
| schadstoffarm nach Anlage XXIII | 61 000 | 83 000 |
| schadstoffarm nach Anlage XXV | 136 000 | 272 000 |
| bedingt schadstoffarm Stufe A | 88 000 | 1 553 000 |
| bedingt schadstoffarm Stufe B | 13 000 | — |
| bedingt schadstoffarm Stufe C | 309 000 | 22 000 |

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

Durch die Umrüstung von Altfahrzeugen konnten gegenüber dem Stand vor Einführung der steuerlichen Begünstigung nach Schätzungen des Umweltbundesamtes folgende Schadstoffminderungen erzielt werden:

Bei Fahrzeugen

- mit geregeltem Dreiwegekatalysator (Anlage XXIII, XXIV, XXV) ca. 90 %,
- mit ungeregeltem Katalysator (Anlage XXIV, XXV) ca. 50 %,
- nach Stufe A (Anlage XXIV) ca. 40 %
- nach Stufe B (Anlage XXIV) ca. 30 % bei Stickoxiden,
- nach Stufe C (Anlage XXIV) unterschiedliche Werte je nach angewandtem Abgasreinigungskonzept.

3. Wie groß waren die entsprechenden Steuerausfälle?

Durch die Steuervorteile für Altfahrzeuge entstehen gegenüber dem Steuersatz von 18,80 DM je 100 cm³ Hubraum derzeit ca. 375 Mio. DM Steuerausfälle pro Jahr.

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

Nach neueren Angaben der Technischen Überwachungsvereine wird die Zahl der nach technischer Ausstattung und Alter zur Umrüstung geeigneten Altfahrzeuge auf ca. 4,3 Millionen Fahrzeuge geschätzt.

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

Nach der Statistik des Kraftfahrt-Bundesamtes sind von den am 1. Juli 1987 insgesamt zugelassenen 3,5 Millionen dieselbetriebenen Personenkraftwagen rund 3,064 Millionen als schadstoffreduziert eingestuft; ca. 90 % hiervon sind steuerbegünstigt (die restlichen 10 % sind vorübergehend abgemeldet oder aus anderen Gründen von der Kfz-Steuer befreit). Von den als schadstoffreduziert eingestuften Fahrzeugen sind ca. 1,601 Millionen als schadstoffarm und ca. 1,463 Millionen als bedingt schadstoffarm eingestuft.

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

Der Bestand der Dienstfahrzeuge des Bundes – ohne Bundespost, Bundesbahn und Bundeswehr – und deren technische Ausstattung ist wie folgt:

| | |
|---------------------------|-------|
| Gesamtbestand | 7 972 |
| davon | |
| — mit Katalysator | 2 081 |
| — Dieselfahrzeuge | 2 059 |
| — schadstoffarm insgesamt | 4 140 |
| — nicht umrüstbar | 3 832 |

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?

Der Bestand der Dienstfahrzeuge im Bereich der Bundesbetriebe und deren technische Ausstattung ist wie folgt:

Bundespost:

| | |
|---------------------------|--------|
| Gesamtbestand | 45 868 |
| davon | |
| — mit Katalysator | 23 |
| — Dieselfahrzeuge | 43 897 |
| — schadstoffarm insgesamt | 43 920 |
| — nicht umrüstbar | 1 948 |

Bundesbahn:

| | |
|---------------------------|-------|
| Gesamtbestand | 7 952 |
| davon | |
| — mit Katalysator | 452 |
| — Dieselfahrzeuge | 6 126 |
| — schadstoffarm insgesamt | 6 578 |
| — nicht umrüstbar | 1 374 |

Bundeswehr:

| | |
|---------------------------|--------|
| Gesamtbestand | 24 504 |
| davon | |
| — mit Katalysator | — |
| — Dieselfahrzeuge | 6 429 |
| — schadstoffarm insgesamt | 6 429 |
| — nicht umrüstbar | 18 075 |

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

Das Kraftfahrt-Bundesamt hat als zuständige Genehmigungsbehörde bisher 197 Allgemeine Betriebserlaubnisse nach § 22 der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung für nachrüstbare Schadstoffminderungssysteme erteilt. Hinzu kommen noch die Umrüst- bzw. Nachrüstmöglichkeiten, die dem Fahrzeugherrsteller in der Allgemeinen Betriebserlaubnis für das Fahrzeug genehmigt worden sind. Welche der mit Allgemeiner Betriebserlaubnis genehmigten Nachrüstmöglichkeiten durch den jeweiligen Genehmigungsinhaber auf dem Markt auch tatsächlich angeboten werden, ist nicht bekannt.

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 geregeltem Katalysator Stand der Technik ist?

Vom Kraftfahrt-Bundesamt ist bisher keine Allgemeine Betriebserlaubnis für die Nachrüstung bereits im Verkehr befindlicher Fahrzeuge mit Katalysatoren mit geregelter Gemischbildung erteilt worden. Hierbei sind die Fahrzeugtypen nicht berücksichtigt, die bereits bei Auslieferung durch den Hersteller für eine nachträgliche Ausrüstung mit LAMBDA-Sonde und Dreiwegekatalysator vorbereitet sind. Die hierfür notwendigen technischen Voraussetzungen sind in der Allgemeinen Betriebserlaubnis des Fahrzeugtyps bereits genehmigt.

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

Die Bundesregierung hat im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit zur Einführung des schadstoffarmen Personenkraftwagens die Bürger auch über die Möglichkeiten der technischen Umrüstung auf schadstoffreduzierten Betrieb und die damit verbundenen steuerlichen Vorteile umfassend informiert. Eine kundenindividuelle Beratung ist nur mit Unterstützung der Automobilindustrie und des Kraftfahrzeuggewerbes möglich. Die Bundesregierung hat daher mit der Automobilindustrie und dem Kraftfahrzeuggewerbe zusammen gezielte Aktionen zur Werbung für die Umrüstung durchgeführt.

So hat der Bundesumweltminister noch am 1. September 1987 in einer gemeinsamen Aktion mit dem Zentralverband des Kraftfahrzeuggewerbes, der Automobilindustrie und dem ADAC die Öffentlichkeit umfassend über die technischen Möglichkeiten zur Umrüstung, den damit erzielbaren Vorteil für die Umwelt sowie über den wirtschaftlichen Vorteil für den Fahrzeughalter informiert.

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

Auf die Antwort zu Frage 10 wird verwiesen.

12. Hat die Bundesregierung die Absicht, auf EG-Ebene einen erneuten Vorstoß zu unternehmen, um anstelle der geltenden EURO-Grenzwerte die US-Grenzwerte einzuführen?

Es ist beabsichtigt, den bestehenden Europäischen Fahrzyklus um einen Abschnitt für höhere Geschwindigkeiten, als sie der US-Test beinhaltet, zu ergänzen. Im Rahmen der Verhandlungen zu den entsprechenden Grenzwerten wird sich die Bundesregierung für Lösungen einsetzen, die den umweltpolitischen Erfordernissen in Europa Rechnung tragen.

