

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Klaus Lennartz, Robert Antretter, Wolfgang Behrendt, Friedhelm Julius Beucher, Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Dr. Marliese Dobberthien, Annette Faße, Lothar Fischer (Homburg), Gabriele Fograscher, Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Angelika Graf (Rosenheim), Manfred Hampel, Dr. Liesel Hartenstein, Klaus Hasenfratz, Reinhold Hiller (Lübeck), Lothar Ibrügger, Brunhilde Irber, Jann-Peter Janssen, Susanne Kastner, Horst Kubatschka, Eckart Kuhlwein, Konrad Kunick, Dr. Christine Lucyga, Christoph Matschie, Heide Mattischeck, Ulrike Mehl, Michael Müller (Düsseldorf), Jutta Müller (Völklingen), Georg Pfannenstein, Rudolf Purps, Karin Rehbock-Zureich, Dr. Hansjörg Schäfer, Siegfried Scheffler, Dietmar Schütz (Oldenburg), Dr. Angelica Schwall-Düren, Ernst Schwanhold, Erika Simm, Wieland Sorge, Ludwig Stiegler, Dr. Bodo Teichmann, Uta Titze-Stecher, Adelheid Tröscher, Hans Georg Wagner, Reinhard Weis (Stendal), Berthold Wittich, Dr. Wolfgang Wodarg, Heidemarie Wright
— Drucksache 13/802 —

Staatliche Förderung erdgasbetriebener Kraftfahrzeuge

Nach dem Entwurf der Bundesregierung für das Jahressteuergesetz 1996 sollen erdgasbetriebene Kraftfahrzeuge steuerlich begünstigt werden. Erdgas soll nach einem Gesetzentwurf der Länder Hessen und Nordrhein-Westfalen als Kraftstoff nur noch mit rund 14 Pfennig statt bisher rund 35 Pfennig je Liter belastet werden. Dadurch würde ab 1996 der Erdgassteuersatz auf das in der Europäischen Union vorgeschriebene Mindestniveau abgesenkt.

1. Welche speziellen ökologischen Vorteile sprechen für den Einsatz erdgasbetriebener Fahrzeuge, insbesondere Lkw und Busse, im Vergleich zu benzin-, diesel- oder flüssiggasbetriebenen Fahrzeugen?

Gasbetriebene Fahrzeuge mit geregelten Dreiwegekatalysatoren bieten gegenüber Benzin- und Dieselfahrzeugen eine deutliche

Die Antwort wurden namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit vom 29. März 1995 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Entlastung bei Schadstoffen, insbesondere den Vorläufersubstanzen von bodennahem Ozon. Gegenüber Dieselfahrzeugen ergeben sich

- sehr geringe Emissionen an Stickoxiden, Kohlenwasserstoffen und Kohlenmonoxid,
- praktisch keine Ruß- und Partikelprobleme.

Gegenüber Benzinfahrzeugen ergeben sich

- niedrigere Emissionen treibhausrelevanter Gase (CO₂) und
- praktisch keine Benzolprobleme.

Ferner zeichnen sich Gasmotoren durch Lärmarmut und geruchlose Verbrennung aus. Erdgas und Flüssiggas sind ähnlich zu bewerten.

2. Für welche Fahrzeuggruppen ist Erdgas als Kraftstoff verwendbar?

Denkbar ist der Einsatz bei Nutzfahrzeugen und Pkw. Wegen der größeren Tanks ist die Technik in Nutzfahrzeugen leichter zu integrieren und das Masse/Leistungsverhältnis günstiger. Aufgrund der geringeren Reichweite (ca. 300 km) bietet sich insbesondere der Einsatz in Ballungsgebieten an.

3. Können mit Benzin oder Diesel betriebene Fahrzeuge umgerüstet werden oder müssen neue Motoren entwickelt werden?
Müssen diese Motoren auch mit Katalysator ausgerüstet werden?

Grundsätzlich sind Umrüstungen bei Benzinmotoren möglich. Bei Dieselmotoren besteht derzeit dafür keine Möglichkeit. Die Umrüstung stellt jedoch nur einen Kompromiß dar. Mit der breiteren Nutzung von Erdgasfahrzeugen werden für diesen Kraftstoff optimierte Motoren zur Verfügung stehen. Um niedrige Emissionen zu gewährleisten sind Katalysatoren notwendig.

4. Welche speziellen Vorteile ergeben sich bei erdgasbetriebenen Nutzfahrzeugen in bezug auf Schadstoff-Emissionen wie NOX, Partikel und Lärm?

Siehe Antwort zu Frage 1.

5. In welchem Umfang sind der Bundesregierung Tests mit erdgasbetriebenen Fahrzeugen bekannt, und zu welchen Ergebnissen kommen diese Tests?

Weltweit sind mehrere 100 000 Erdgasfahrzeuge im Einsatz. Diese Fahrzeuge entsprechen den unterschiedlichsten Entwicklungsniveaus und sind meist noch nicht mit der entsprechenden Katalysatorentechnik ausgerüstet. Die Technik kann von daher grundsätzlich als voll einsatzfähig gelten. Hinsichtlich des Verbrauchs

und des Abgasverhaltens bestehen jedoch noch erhebliche Verbesserungspotentiale.

Derzeit führt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) ein Demonstrationsvorhaben für gasbetriebene Nutzfahrzeuge durch. Die zur Zulassung zum Vorhaben erforderlichen Emissionswerte wurden deutlich unterschritten.

6. Welche höheren Kosten entstehen bei der Produktion erdgasbetriebener Fahrzeuge im Vergleich zu herkömmlich betriebenen Fahrzeugen?

Da derzeit noch keine Serienherstellung bei Pkws, Lkws und Bussen stattfindet bzw. nur sehr geringe Stückzahlen gefertigt werden, sind zuverlässige Kostenschätzungen kaum möglich. Die heutigen Kostangaben lassen außer acht, daß im zukünftigen Wettbewerb zwischen den Fahrzeugherstellern erhebliche Kostensenkungspotentiale vorhanden sein dürften. Aus Erfahrung des Demonstrationsvorhabens des BMU betragen die Mehrkosten ca. 15 %. Der Bundesregierung sind bei Pkws Mehrpreise von ca. 7 000 DM und bei Bussen von ca. bis zu 70 000 DM bekannt.

7. Welche Vorstellungen hat die Bundesregierung, wie und mit welchen Kosten ein Erdgastankstellennetz aufgebaut werden sollte?

Da Erdgas als Kraftstoff in einer fünfjährigen Einführungsphase eine Steuerpräferenz genießen soll, erscheint eine zusätzliche Förderung für den Aufbau eines Tankstellennetzes nicht erforderlich. Es muß vielmehr, wie für andere Kraftstoffe auch, über den Kraftstoffpreis finanziert werden. In 1995 können zinsgünstige Kredite über das ERP-Kreditprogramm für Erdgastankstellen bewilligt werden.

8. Welche steuerliche Begünstigung der erdgasbetriebenen Kraftfahrzeuge und welche Förderung eines Erdgastankstellennetzes hält die Bundesregierung für erforderlich, um eine breite Einführung erdgasbetriebener Fahrzeuge zu unterstützen?

Die Bundesregierung beabsichtigt im Jahressteuergesetz 1996, den Steuersatz für Erdgas als Kraftstoff von derzeit 47,60 DM/MWh auf 18,70 DM/MWh herabzusetzen. Dies führt zu einem Steuervorteil gegenüber Benzin von 81 % und gegenüber Dieselmotorkraftstoff von 67 %. Zur Förderung von Erdgastankstellen siehe Antwort auf Frage 7. Die Bundesregierung geht davon aus, daß mit der Steuersenkung ein ausreichender Anreiz geschaffen wird.

9. Welche praktischen Probleme, z. B. max. Radius der Fahrzeuge oder sicherheitsrelevante Aspekte (Explosionsgefahr, Feuer, Giftgefahr), könnten bei der breiten Einführung erdgasbetriebener Fahrzeuge auftreten?

Aufgrund des größeren Speichervolumens ist der Aktionsradius dieser Fahrzeuge zur Zeit auf etwa 300 km beschränkt. Erdgas ist ungiftig. Wegen der Hochdruckspeicherung sind besondere Anforderungen einzuhalten, um Unfallrisiken zu vermeiden. Im Gegensatz zu Flüssiggas ist Methan leichter als Luft und verflüchtigt sich daher wesentlich leichter. Insgesamt ist das Sicherheitsrisiko bei Erdgas nicht höher als bei Benzin zu bewerten.

10. Ist es zutreffend, daß erdgasbetriebene Fahrzeuge besonders geeignet für Nutzfahrzeuge in kommunalen und privaten Flottenbetrieben/Fuhrparks sein würden?

Ja.

11. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, daß alle öffentlich zugänglichen Tankstellen wettbewerbsneutral mit Erdgas versorgt werden können?

Der Ausbau des Tankstellennetzes wird Sache des Marktes sein.

12. Unter welchen Bedingungen würden erdgasbetriebene Fahrzeuge im Rahmen der Smog-Verordnung von bestimmten vorgesehenen Fahrverboten ausgenommen werden?

Die Smog-Verordnungen obliegen der Kompetenz der Bundesländer. Die im Rahmen der geplanten Verwaltungsvorschrift zur Rechtsverordnung nach § 40 Abs. 2 BImSchG vorgesehenen Normen für Ausnahmen von Fahrverboten werden von emissionsarmen Gasfahrzeugen eingehalten.

13. Welche Erfahrungen wurden in den USA insbesondere in Kalifornien mit erdgas- und flüssiggasbetriebenen Bussen und Lkw gemacht?

Zusammenfassende Erfahrungsberichte aus den USA oder Kalifornien liegen der Bundesregierung nicht vor.

14. Plant die Bundesregierung, Flüssiggas genauso zu besteuern wie Erdgas, und falls nicht, wie begründet sie das?

Ja.

15. Plant die Bundesregierung, das letztes Jahr ausgelaufene Investitionsförderprogramm für erdgas- und flüssiggasbetriebene Busse und Lkw fortzuführen und aufzustocken?

Nein.