

Antrag

der Abgeordneten Winfried Hermann, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter, Cornelia Behm, Hans Josef Fell, Katrin Göring-Eckardt, Bärbel Höhn, Ulrike Höfken, Sylvia Kotting-Uhl, Undine Kurth (Quedlinburg), Dr. Reinhard Loske und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fördergesetz für Dieselrußpartikelfilter baldmöglichst vorlegen

Der Bundestag wolle beschließen:

I. Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Seit langem belegen wissenschaftliche Studien, dass die Partikelemissionen vor allem aus dem Straßenverkehr die Anzahl von Erkrankungen und die Sterblichkeitsrate erhöhen. Die Meldungen über die Überschreitungen der seit dem 1. Januar 2005 geltenden PM-10-Grenzwerte in den Großstädten reißen nicht mehr ab. Die täglich aktualisierte Übersicht des Umweltbundesamtes zu den bundesweiten Immissionsdaten im Internet zeigt deutlich, dass viele Kommunen schon im Frühjahr die zugelassene Höchstzahl von 35 Grenzwertüberschreitungen im Jahr erreicht haben werden. Angesichts der anhaltend hohen Gesundheitsbelastung durch Feinstaub und anhängiger Klageverfahren wegen Nichteinhaltung der Grenzwerte sind die Länder und Kommunen gehalten, rasche und wirksame Maßnahmen zu ergreifen. Eine Reduktion der Rußpartikel aus Dieselfahrzeugen ist für viele Ballungszentren ein entscheidender Beitrag zur Einhaltung der geltenden strengeren Grenzwerte nach der Luftqualitätsrahmenrichtlinie.

Die Fraktionen SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN haben gemeinsam im Juni 2005 in einem Antrag an den Deutschen Bundestag „Luftreinhaltegesetz vollziehen – Risiken durch Feinstaub senken“ (Bundestagsdrucksache 15/5687) auf die Dringlichkeit verschiedener Maßnahmen zur Reduktion der Partikelemissionen hingewiesen.

Die technischen Voraussetzungen für die Minimierung des Partikelaustrittes aus dem Verkehr sind mit moderner Partikelfiltertechnik gegeben. So werden hierzulande seit längerem Partikelfiltertechnologien angeboten, einige wurden hier erprobt und entwickelt. Es gibt sowohl unterschiedliche Nachrüstfiltermodelle, die je nach Motortyp in vorhandene Dieselfahrzeuge eingebaut werden können (so genannte Teilfilter oder offene Filtersysteme), als auch Vollfiltersysteme für Neuwagen und Altfahrzeuge jüngerer Datums.

Die rasche Einführung des Dieselfilters bei Neufahrzeugen und die Nachrüstung der Dieselfahrzeugflotte ist das zentrale, weil schnell wirksame Instrument zur Reduktion der Partikelspitzenbelastungen aus dem Verkehr. Als Anreizprogramm zur Durchsetzung der innovativen Filtertechnologie soll die steuerliche Förderung partikelarmer Dieselfahrzeuge durch befristete Steuerbefreiungen im Rahmen der Kfz-Steuer dienen.

Lange Zeit wurde die Filtertechnologie durch Teile der Automobilindustrie blockiert. Vor allem der Volkswagenkonzern hatte bei der Reduktion der Partikelemissionen mittels innermotorischer Lösungen zu lange auf die falsche Technologie gesetzt, selbst dann noch, als die französischen Konkurrenten längst verschiedene Modelle serienmäßig mit Filtern ausgestattet hatten.

Anfang Februar 2005 war politisch der Durchbruch für den Dieselrußfilter geschafft. Am 11. Mai 2005 wurde im Bundeskabinett ein Gesetzentwurf verabschiedet. Ziel war es, zum 1. Januar 2006 ein Förderprogramm für Kraftfahrzeuge mit Dieseltechnik aufzulegen. Künftig sollten demnach neue Diesel-Pkw mit Partikelfiltern, die den strengen Grenzwert für die neue Euro-5-Norm einhalten, mit 350 Euro über die Kfz-Steuer gefördert werden. Für die Um- und Nachrüstung von Diesel-Pkw sollte die Förderung 250 Euro betragen. Die Regelung sollte zwar erst ab 1. Januar 2006 in Kraft treten, aber auch jene Fahrzeugkäufe und Nachrüstungen mit einbeziehen, die im Jahr 2005 aufgrund der Ankündigung der Förderung erfolgt waren. Die Förderung sollte nur bis Ende 2007 gewährt werden, da die deutschen Automobilhersteller in einer Selbstverpflichtung zugesagt hatten, ab 2008 alle Diesel-Pkw serienmäßig mit dem Partikelfilter auszustatten.

Das Gesamtvolumen für das Förderprogramm wurde auf 1,5 Mrd. Euro geschätzt und sollte von den Ländern aufgebracht werden. Die Finanzierung durch die Länder stellt aus Sicht der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN keine unverhältnismäßige Belastungen dar, denn die Länder verfügen aufgrund des zunehmenden Dieselaufkommens bis 2015 über geschätzte Mehreinnahmen aus der Kfz-Steuer von ca. 11 Mrd. Euro. Überdies haben die Länder in den vergangenen Jahrzehnten stets Förderprogramme für das frühzeitige Erfüllen neuer Abgasnormen aufgelegt, zuletzt für die vorzeitige Erfüllung der Euro-4-Norm bei Pkw, die seit dem 1. Januar 2005 verpflichtend ist. Eine nahtlose Überführung der Förderung für die Euro-4-Norm in ein Förderprogramm für partikelarme Fahrzeuge wäre schon zu diesem Zeitpunkt möglich gewesen.

Das veränderte Kfz-Steuergesetz bedarf der Zustimmung des Bundesrates. Obgleich sich die Umweltminister der Länder mehrfach für eine steuerliche Förderung der Partikelfilter ausgesprochen haben, stimmten die Finanzminister der Länder dagegen. Der Bundesrat lehnte dann auch den Gesetzentwurf vom 27. Mai 2005 in seiner Stellungnahme (Bundesratsdrucksache 394/05 vom 8. Juli 2005) ab. Seit der vorgezogenen Neuwahl ist der Gesetzgebungsvorgang angehalten.

Den Vorschlag der EU-Kommission vom 21. Dezember 2005 für einen Partikelgrenzwert von 5 mg/km für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als Bestandteil der Abgasnorm Euro 5 räumt den Mitgliedstaaten offiziell die Möglichkeit ein, steuerliche Anreizsysteme zu etablieren. Bund und Länder haben diesen Schritt begrüßt. Doch bisher ist es der Bundesregierung nicht gelungen, mit den Ländern eine Einigung zu erzielen. Bund und Länder sind jetzt in der Verantwortung. Ein Anreizprogramm darf angesichts der Folgen für Mensch und Umwelt nicht weiter hinausgeschoben werden. Die politische Verzögerung führt seit einem Jahr auch zur Verunsicherung der Autokunden, zum Stillstand in der Filternachrüstung und Filterfertigung und damit zur Fesselung der Marktpotenziale und Verschlechterung der Wettbewerbsstellung mittelständischer Hersteller von Filtersystemen.

Ein Anreizprogramm für die Nachrüstung von Altfahrzeugen birgt enorme ökonomische Potenziale für mittelständische Betriebe, vor allem für die Filterhersteller aber auch für die Werkstätten, die Nachrüstungen vornehmen. Viele Mittelständler haben aufgrund der politischen Ankündigung des Förderprogramms erhebliche Mittel in den Aus- oder Neubau von Filterproduktionsstätten investiert und Arbeitsplätze geschaffen, die bei einem Ausbleiben des Förderprogramms gefährdet sind. Eine weitere Verzögerung würde dieses partikelfilterinduzierte Konjunkturprogramm für mittelständische Autozulieferer gefährden.

Neuwagen werden inzwischen zunehmend mit Filtern ausgeliefert, gleichwohl verfügen noch immer ca. 20 Prozent der neuen Dieselfahrzeuge nicht über einen Partikelfilter. Seit dem vergangenen Jahr bauen die meisten großen Automobilhersteller Partikelfilter serienmäßig, jedoch zum Teil gegen einen Aufpreis, der je nach Modell variiert, in ihre Neuwagen ein (Audi, BMW, Opel, Ford, Mercedes, VW). Diesen Trend am Automarkt verstärkt die öffentliche Diskussion über die Feinstaubgefahren und mögliche Verkehrsbeschränkungen für Fahrzeuge ohne Partikelfilter. Von diesem Instrument können Kommunen bei Grenzwertüberschreitungen nun nach dem erwarteten baldigen Inkrafttreten der Kennzeichnungsverordnung vermehrt Gebrauch machen. Überdies erzielen Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter nach Untersuchung von EurotaxSchwacke schon heute einen deutlich niedrigeren Wiederverkaufswert als Diesel-Pkw mit Partikelfilter.

Von zentraler Bedeutung ist die Nachrüstung der großen Flotte von Altfahrzeugen, denn der Anteil von Fahrzeugen mit niedrigen Schadstoffklassen (Euro 2 und Euro 1) am Gesamtfahrzeugbestand ist nach wie vor hoch. Die Altfahrzeuge mit Abgaswerten nach der Euro-1-Norm emittieren 180 mg/km Partikel und die Altfahrzeuge der Euro-2-Norm immer noch 80 mg/km. Bei den Diesel-Pkw erfüllen lt. Angaben des Sachverständigenrates für Umweltfragen (Stellungnahme des SRU „Feinstaub durch Straßenverkehr – Bundespolitischer Handlungsbedarf“ vom Juni 2005) ganze 42 Prozent noch nicht einmal die Euro-3-Norm. Die Partikelemission bei Euro 3 beträgt 50 mg/km. Eine effektive und großflächige Reduktion der Partikelemissionen muss sich vor allem auf die Nachrüstung der großen Masse an Altfahrzeugen mit Euro-3-Norm und Euro-4-Norm konzentrieren.

Die Schätzungen zu den Kosten der Nachrüstung mit Partikelfilter variieren je nach Quelle: Für die Nachrüstung mit einem Vollfilter werden zwischen 1 000 und 1 500 Euro und für die Nachrüstung mit einem Teilfilter zwischen 600 und 700 Euro angegeben. Mit Inkrafttreten des Fördergesetzes würden sich die Kosten aufgrund der gestiegenen Nachfrage mittelfristig geringfügig reduzieren.

Angesichts der anhaltenden gesundheitlichen Belastung durch Feinstaub ist Handeln dringend geboten, in Politik, Wirtschaft und bei Autokäufern. Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag angekündigt, ein Förderprogramm für die Nachrüstung von Altfahrzeugen aufzulegen, ist aber bis heute untätig geblieben. Mit dem Fördergesetz müssen deutliche Anreize geschaffen werden, damit Kunden ihre älteren Fahrzeuge auf den Stand der Technik bringen. Die Erfolgsgeschichte des geregelten Katalysators zeigt, die Überzeugung und Akzeptanz der Kunden für ein Fahrzeug mit geringerer Umweltbelastung trägt ganz entscheidend dazu bei, die Fahrzeugflotte umzurüsten. Im Sinne des Gesundheitsschutzes dürfen mittel- und langfristige nur noch partikelarme respektive -freie Dieselfahrzeuge auf unseren Straßen fahren. Überdies fordern wir die Bundesregierung auf, die Entwicklung und Verbreitung von Nullemissionsfahrzeugen zu fördern.

II. Der Deutsche Bundestag fordert die Bundesregierung auf,

1. zügig ein Gesetz zur steuerlichen Förderung des Partikelfilters in Dieselfahrzeugen vorzulegen. Das Fördergesetz soll über drei Jahre gestreckt Nachlässe bei der Kfz-Steuer gewähren und spätestens zum 1. Juli 2006 in Kraft treten;
2. dafür Sorge zu tragen, dass die höchste Förderung für jene Dieselfahrzeuge erfolgt, die eine höchstmögliche Reduktion der Partikelemissionen erreichen. Die Fördersummen sind daher in Abhängigkeit vom Wirkungsgrad bei der Reduktion von Partikeln zu differenzieren:
 - Dieselfahrzeuge, die mit einem so genannten Vollfilter (oder geschlossenem Filter) nachgerüstet werden, der nahezu 99 Prozent der Partikelemissionen reduziert und einen Partikelgrenzwert von 5 mg/km einhält, mit

600 Euro über die Kfz-Steuer zu fördern. Diese Regelung trifft auf Fahrzeuge zu, die vor dem 1. Januar 2006 erstzugelassen wurden;

- Für Dieselfahrzeuge, die mit einem so genannten Teilfilter (oder offenem Filter) nachgerüstet werden und die Emissionsminderungen erreichen, die in der 29. Verordnung zur Änderung der Straßenverkehrs-Zulassungsordnung definiert sind, soll ein Nachlass bei der Kfz-Steuer in Höhe von 250 Euro gewährt werden. Diese Regelung trifft auf Fahrzeuge zu, die vor dem 1. Januar 2006 erstzugelassen wurden;
3. die steuerliche Förderung teilweise aufkommensneutral, d. h. mit einer deutlich höheren Belastung der Fahrzeuge ohne Partikelfilter bei der Kfz-Steuer, zu gestalten. Einnahmedefizite bei der Kfz-Steuer, die bei Zunahme der Fahrzeuge mit Partikelfilter durch den Steuernachlass für Filter entstehen können, sind von den Ländern aus den zunehmenden Einnahmen aus der Kfz-Steuer bei weiter wachsendem Anteil von Dieselfahrzeugen bei der Neuzulassung zu finanzieren;
 4. auf die Einhaltung der Selbstverpflichtung der Automobilindustrie, ab 2008 nur noch Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter auszuliefern, zu drängen. Bei einem Verfehlen der Selbstverpflichtung der Automobilindustrie sind im Sinne des Gesundheitsschutzes und der Luftreinhaltung ordnungspolitische Maßnahmen zu ergreifen.

Berlin, den 15. März 2006

Renate Künast, Fritz Kuhn und Fraktion