

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Birgit Homburger, Paul K. Friedhoff, Patrick Döring, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Dr. h. c. Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Sabine Leutheusser-Schnarrenberger, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Marina Schuster, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Daniel Volk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Hartfrid Wolff (Rems-Murr), Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Auswirkungen der „Abwrackprämie“

Im Rahmen des Konjunkturpakets II hat die Bundesregierung die Auszahlung einer Prämie an Fahrzeughalter beschlossen, die ein mindestens neun Jahre altes Auto beim Kauf eines Neu- oder Jahreswagens verschrotten lassen. Mit der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von Personenkraftwagen (Pkw) vom 20. Februar 2009 mit Änderungen der Richtlinie vom 17. März 2009 wurde diese Prämie als so genannte Umweltprämie – besser bekannt als Abwrackprämie – eingeführt. Die Förderung soll maximal bis zum 31. Dezember 2009 möglich sein. Die Höhe der Prämie wurde auf 2 500 Euro je Fahrzeug festgesetzt. Laut Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle steht die Prämie „unter dem Vorbehalt der Verfügbarkeit der veranschlagten Haushaltsmittel“ und erfolgt nach der Reihenfolge der eingegangenen Anträge.

Der Deutsche Bundestag wird in absehbarer Zeit über eine finanzielle Aufstockung des Programms zur Stärkung der Pkw-Nachfrage über das Sondervermögen „Investitions- und Tilgungsfonds“ abschließend beraten. Der einschlägige Gesetzentwurf zur Änderung des Gesetzes zur Errichtung eines Sondervermögens „Investitions- und Tilgungsfonds“ sieht eine Aufstockung der Mittel für die so genannte Abwrackprämie von derzeit 1,5 Mrd. Euro auf 5,7 Mrd. Euro einschließlich Zinsausgaben vor. Die Entscheidungskompetenz über die zusätzlich bereitzustellenden Mittel ist durch statistische Auswertungen zur Inanspruchnahme der Abwrackprämie zu stärken.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Anträge sind zum Stichtag im Rahmen des Programms zur Stärkung der Pkw-Nachfrage (Abwrackprämie) beim zuständigen Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle gestellt worden, und auf welches kalkulatorische Subventionsvolumen belaufen sich diese?

2. Wie verteilen sich die Anträge auf die seit der Einführung der Prämie vergangenen Monate?
3. Wie verteilen sich die eingegangenen Anträge auf Alt- und Reservierungsverfahren?
4. Wie verteilen sich die eingegangenen Anträge auf Neu- und Jahreswagen?
5. Wie verteilen sich die eingegangenen Anträge auf die Bundesländer?
6. Wie verteilen sich die eingegangenen Anträge auf Fahrzeug-(Marke) und Modelltypen (absolut und relativ zur Gesamtheit der eingegangenen Anträge)?
7. Wie verteilen sich die im Rahmen der eingegangenen Anträge eingereichten Verwertungsnachweise für Altfahrzeuge auf Fahrzeug-(Marke) und Modelltypen (absolut und relativ zur Gesamtheit der eingegangenen Anträge)?
8. Wie verteilen sich diese Verwertungsnachweise nach dem Zeitpunkt der Erstzulassung der Altfahrzeuge; jeweils auch auf Fahrzeug-(Marke) und Modelltypen (absolut und relativ zur Gesamtheit der eingegangenen Anträge)?
9. Wie viele Anträge sind zum Stichtag abschlägig beschieden worden, und aus welchem Grund?
10. Wie viele Anträge sind zum Stichtag gewährt respektive auszahlungswirksam abgeschlossen, und auf welches kumulierte Auszahlungsvolumen belaufen sich diese?
11. Wie lange dauert durchschnittlich die Prüfung der Anträge, und nach wie vielen Tagen wird durchschnittlich die Prämie ausgezahlt?
12. Wie verteilen sich die auszahlungswirksam abgeschlossenen Anträge auf die Bundesländer?
13. Auf welches Volumen belaufen sich bislang die korrespondierenden Zinsausgaben des Investitions- und Tilgungsfonds für die reservierten Mittel in Höhe von 1,5 Mrd. Euro?
14. Auf welches Volumen belaufen sich bislang die korrespondierenden Verwaltungskosten von Institutionen des Bundes für die Antragsbearbeitung?
15. In welchen Haushaltstiteln werden diese Verwaltungskosten in welchem Umfang abgebildet?
16. In welchem Umfang wurden zur Antragsbearbeitung externe Dienstleister beauftragt, welches Vergabeverfahren wurde dafür gewählt, und auf welches Auftragsvolumen belaufen sich diese Beauftragungen?
17. Welche Probleme gab es bei der Eröffnung des Onlineverfahrens und wurden diese zwischenzeitlich gelöst?
18. Sieht die Bundesregierung nach der Umstellung des Antragsverfahrens auf das Onlineverfahren eine Benachteiligung von Bürgerinnen und Bürgern, die nicht über einen DSL-Zugang oder über hinreichende Internetkenntnisse verfügen?
19. Was waren die Gründe für die Umstellung auf das Onlineverfahren?
20. Wurde mehreren Antragstellerinnen/Antragstellern dieselbe Vorgangsnummer zugeteilt?
Wenn ja, weshalb?
21. Wurden Antragsbestätigungen an falsche Adressaten verschickt?
Wenn ja, warum?

22. Ist es richtig, dass einer Antragstellerinnen/einem Antragsteller beim Kauf seines Fahrzeugs noch nicht bekannt ist, ob ihm die Abwrackprämie gewährt wird?
Wenn ja, wie beurteilt die Bundesregierung dies?
23. In welchem Umfang wurden Anträge für ein dezidiertes Beschaffungsvorhaben mehrfach gestellt?
24. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Kapazitäten zur ordnungsgemäßen Verwertung und weiteren Behandlung der Restkarosse in Schredderanlagen ausreichend?
25. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung nach Ausstellung eines Verwertungsnachweises zum Erhalt der Abwrackprämie anstatt einer Verschrottung der fahrtüchtigen Altfahrzeuge Absätze ins Ausland erfolgt?
26. Wie schlägt sich aus Sicht der Bundesregierung ein durch die Abwrackprämie verursachter Rückgang des Exports von Gebrauchtwagen bei der Berechnung des Bruttoinlandsproduktes nieder?
27. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass ein verminderter Export von Altfahrzeugen, die stattdessen einer Schredderanlage zugeführt werden, Auswirkungen auf die CO₂-Bilanz der Importländer hat, denen dadurch die Möglichkeit entzogen wird, ältere Fahrzeuge durch vergleichsweise umweltfreundlichere neuere Altfahrzeuge zu ersetzen?
28. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass das Abwracken fahrtüchtiger Fahrzeuge negative Effekte auf Gewerbetreibende im Bereich der Altautoverwertung entfaltet?
29. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass das Abwracken fahrtüchtiger Fahrzeuge negative Effekte auf Gewerbetreibende im Bereich des Gebrauchtwagenhandels entfaltet?
30. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass das Abwracken fahrtüchtiger Fahrzeuge negative Effekte auf die Märkte für Altmetall oder anderer wiederverwendbarer Einsatzstoffe entfaltet?
31. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass das Abwracken fahrtüchtiger Fahrzeuge negative Effekte auf Gewerbetreibende im Bereich der freien Werkstätten entfaltet?
32. Wird nach Auffassung der Bundesregierung durch das Abwracken fahrtüchtiger Fahrzeuge mit einem positiven Verkehrswert volkswirtschaftliches Vermögen geschaffen oder vernichtet?
33. Verfügt die Bundesregierung über Erkenntnisse darüber, wie weit der Wert von Gebrauchtwagen sinkt, die von der Abwrackprämie nicht betroffen sind, weil sie vor weniger als neun Jahren erstmals zugelassen wurden?
34. In welchem ungefähren Umfang sind mit der Abwrackprämie Mitnahme-, Vorziehungs- und Substitutionseffekte verbunden?
35. Wie beurteilt die Bundesregierung die Studie des Instituts für Wirtschaftsforschung Halle, nach der nur jedes vierte Fahrzeug, für das die Prämie beantragt wird, aufgrund der Prämie gekauft wird und es sich im Übrigen um Mitnahmeeffekte handelt?
36. Wie beurteilt die Monopolkommission die Abwrackprämie aus wettbewerbspolitischer Sicht?
37. Wie beurteilt der Bundesrechnungshof die Abwrackprämie aus haushaltspolitischer Sicht?

38. Wie viel Energie wird auf den Lebenszyklus eines durchschnittlichen Autos für die Herstellung, für das Recycling und für den Betrieb aufgewendet?
39. Wie groß ist die Energieeinsparung pro Kilometer insgesamt bei einem durchschnittlichen Neufahrzeug im Vergleich zu einem durchschnittlichen 9-Jahres-Auto?
40. Wie viele Kilometer müssen mit einem durchschnittlichen Neufahrzeug gefahren werden, damit die hierdurch im Vergleich realisierte Energieeinsparung dem anteiligen Energieaufwand für die Zeit entspricht, die das zu verschrottende Auto noch in Betrieb gewesen wäre?
41. Wie beurteilt die Bundesregierung die abfallpolitische Bilanz der Umweltprämie?

Berlin, den 5. Mai 2009

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion