



Deutsche Umwelthilfe



VCD
Verkehrsclub
Deutschland



GREENPEACE



WHO ist
wissenschaftlicher Berater
der Allianz

Hintergrund

Förderung für den Rußpartikelfilter

- Chronologie einer Blockade -

Stand: 24. November 2006

29./30. November 2001: Der Bundesrat fordert den Bund auf, „zu prüfen, ob zeitlich befristet finanzielle Anreize im Rahmen steuerlicher Regelungen für die Anschaffung bzw. Umrüstung entsprechender Fahrzeuge geschaffen werden können“.

16. Oktober 2002: In ihrer Koalitionsvereinbarung bekräftigt die wiedergewählte rot-grüne Bundesregierung ihre Absicht, die Schadstoffbelastungen des Autoverkehrs „vor allen Dingen beim Dieselruß“ verringern zu wollen. Dafür sei „neben steuerlichen Anreizen vor allem eine Fortentwicklung der europäischen Abgasnormen erforderlich mit dem Ziel der Einführung des Partikelfilters oder vergleichbarer technischer Lösungen“.

November 2002: Die Allianz „Kein Diesel ohne Filter“ aus Umwelt-, Verkehrs-, Gesundheits- und Kinderschutzzorganisationen gründet sich unter Koordination der Deutschen Umwelthilfe e. V. (DUH) mit dem Ziel, so schnell wie möglich den flächendeckenden Einbau von Partikelfiltern gegen krankmachenden Dieselruß in allen Fahrzeugen zu erreichen.

22. Juli 2003: Das Umweltbundesamt stellt neue Forschungsergebnisse über die Gefährlichkeit von Dieselruß vor. Danach sterben jährlich 14.000 Menschen in Deutschland infolge verkehrsbedingter Partikel-Emissionen.

September 2003: Der Verband der deutschen Autoindustrie (VDA) gibt seine kategorische Ablehnung schärferer Grenzwerte für Dieselruß auf, nicht jedoch den Widerstand gegen die flächendeckende Einführung der Partikelfilter. Regierung und VDA visieren in Gesprächen am Rande der IAA einen Grenzwert für Rußpartikel von 8,5 mg/km an, der bei Fahrzeugen mit kleinerer Leistung auch ohne die Filtertechnik erreichbar erscheint. In der Folge eskaliert die öffentliche Entrüstung über die Blockadespiele der Autobauer.

19./20. November 2003: Die Umweltministerkonferenz von Bund und Ländern (UMK) spricht sich einmütig für eine umfassende steuerliche Förderung von Rußfiltern aus. Im Beschluss heißt es: „Die Umweltministerinnen, -minister und -senatoren der Länder bitten die Bundesregierung, zeitgleich mit der Festsetzung neuer Abgasgrenzwerte die im Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 festgelegten Steuersätze so fortzuschreiben, dass möglichst frühzeitig vor Inkrafttreten der neuen Grenzwerte ein hinreichender, auf-

kommensneutraler ökonomischer Anreiz für den freiwilligen Erwerb von Dieselfahrzeugen, die die neuen Grenzwerte erfüllen, geschaffen wird. Entsprechende steuerliche Anreize sollten auch für die Nachrüstung von schon im Verkehr befindlichen Fahrzeugen geschaffen werden.“

26. März 2004: In einem Brandbrief an SPD-Fraktionschef Franz Müntefering spricht sich VW-Chef Pischetsrieder vehement gegen die „steuerliche Inzentivierung“ des Rußfilters aus. Ziel des Schreibens ist es, einen bereits zwischen den Regierungsfractionen abgestimmten Bundestagsbeschluss über die Filterförderung in letzter Minute zu verhindern.

Anfang April 2004: Bundesumweltminister Jürgen Trittin kommt der Aufforderung seiner Länderkollegen nach und legt einen Entwurf zur steuerlichen Förderung vor. Doch Bundesfinanzminister Hans Eichel tritt auf die Bremse und lässt seinen Sprecher verlautbaren, bei dem Konzept handele es sich um unabhgestimmte Überlegungen des Umweltressorts, die das Finanzministerium eingehend fachlich prüfen werde. Widerstand gegen die steuerliche Förderung des Rußfilters kommt außerdem immer wieder von der deutschen Autoindustrie, allen voran von VW-Chef Pischetsrieder.

7. Juni 2004: VW-Chef Pischetsrieder versucht bei einem Treffen mit Bundeskanzler Gerhard Schröder, den Start für die Förderung des Partikelfilters auf 2007 zu verschieben und die geplanten Grenzwerte wieder in die Höhe zu treiben.

11. Juni 2004: Der Bundesrat verlangt in einem Beschluss Maßnahmen zur schnellen Einführung des Partikelfilters: „Der Bundesrat fordert die Bundesregierung auf, zur Unterstützung und Einführung geeigneter Minderungstechnologien steuerliche oder wirtschaftliche Anreize möglichst rasch zu schaffen. Diese Anreize, beispielsweise durch aufkommensneutrale Kraftfahrzeugsteuerbefreiungen für Fahrzeuge mit Partikelfilter oder gleichwertige Techniken, sollten für Pkw, Lkw und Busse gelten und sowohl Neufahrzeuge als auch Nachrüstungen umfassen. Dabei muss sichergestellt werden, dass den Ländern keine Einnahmeausfälle entstehen.“

7. Juli 2004: Bundeskanzler Gerhard Schröder gibt bekannt, dass eine steuerliche Förderung des Partikelfilters zum 1. Januar 2005 starten soll.

13. Juli 2004: Auf einem Gipfeltreffen mit dem Kanzler lenkt die deutsche Autoindustrie ein und verspricht, spätestens 2009 alle im Inland zugelassenen Diesel-Pkw mit Rußfilter auszustatten. Im Gegenzug wird der Grenzwert von 8,5 mg/km Rußpartikel für eine Steuerförderung vereinbart. Die DUH präsentiert einen Smart mit geregelter Partikelfilter und widerlegt so die Behauptung der Industrie, Kleinwagen könnten nicht mit dem Filter ausgerüstet werden.

2. August 2004: Bundesfinanzminister Hans Eichel erklärt in der Financial Times Deutschland, eine Steuerförderung des Filters sei teuer, unnötig und schade der deutschen Automobilindustrie. Deshalb halte er nichts davon. Zudem könnten die deutschen Autohersteller die Technik - anders als ihre französischen Konkurrenten - noch gar nicht für alle Modelle anbieten. Insofern würde eine Förderung nur den Verkauf französischer Autos ankurbeln.

September 2004: Trotz ihrer Zusage, Rußfilter einzubauen, versuchen vor allem VW und BMW weiter, die steuerliche Förderung für Partikelfilter und einen strengen Grenzwert zu verhindern.

13. Januar 2005: Die EU-Kommission veröffentlicht eine sogenannte „Pre-Norm“ für die steuerliche Förderung von Rußfiltern in EU-Staaten, die bei einem Wert von 5 mg/km liegt und damit anspruchsvoller ausfällt als die Einigung zwischen Kanzler und deutscher Autoindustrie. Damit ist nun der Weg endgültig frei für eine steuerliche Förderung des Partikelfilters.

Januar 2005: Bundesfinanzminister Hans Eichel verweigert jede Ressortabstimmung über die von Bundesumweltminister Jürgen Trittin angeregten Steueranreiz-Modelle zur schnelleren Einführung des Filters.

31. Januar 2005: Die Rußfilterallianz nennt Eichel als Hauptverantwortlichen dafür, dass Bundeskanzler Schröder seine öffentliche Förderzusage vom Sommer 2004 nicht einhält und erhöht so den Druck auf die Regierung.

2. Februar 2005: Kanzleramt, Bundesfinanzminister und Bundesumweltminister einigen sich auf die steuerliche Förderung von Fahrzeugen mit Dieseldieselrußfilter – für die Allianz „Kein Diesel ohne Filter“ ein Signal, dass der Druck des Umweltbündnisses Wirkung zeigt. Am Tag zuvor hat VDA-Präsident Bernd Gottschalk bei einem Treffen mit Finanzminister Hans Eichel die Filterförderung akzeptiert, gleichzeitig aber eine Malus-Regelung zu ihrer Finanzierung abgelehnt. In der Folge schreckt die Bundesregierung nun davor zurück, Dieselfahrzeuge ohne Filter steuerlich zu belasten. Die von den Ländern geforderte Aufkommensneutralität ist nicht erfüllt, das Scheitern des Bundesvorschlags damit programmiert.

14. April 2005: Anlässlich einer Pressekonferenz in Berlin erklären Vertreter der Weltgesundheitsorganisation WHO, dass die Feinstaubbelastung das Leben aller Deutschen um durchschnittlich 10,2 Monate verkürzt. Allein 17.000 vorzeitige Todesfälle jährlich könnten nach den Untersuchungen der WHO in Deutschland vermieden werden, wenn die EU-Grenzwerte eingehalten würden.

April 2005: Um das Schwarze-Peter-Spiel zwischen Bund und Ländern über die Finanzierung der Steuerförderung von Rußfiltern zu beenden, schlagen DUH und VCD verschiedene Möglichkeiten für eine kostenneutrale Lösung vor. Die DUH spricht sich in Anlehnung an die nordrhein-westfälische Umweltministerin Bärbel Höhn für eine Bonus-Malus-Regelung aus, bei der die Kosten für die Förderung durch höhere Besteuerung von schadstoffreicheren Dieselfahrzeugen gegenfinanziert werden. Der VCD bringt mit dem Slogan „Ein Cent für den Filter“ eine Angleichung der Mineralölsteuer zwischen Diesel und Ottokraftstoff um einen Cent als Finanzquelle für die Förderung ins Spiel.

25. April 2005: Bundesumweltminister Jürgen Trittin legt Eckpunkte einer Kfz-Kennzeichnungsverordnung vor, die Benutzervorteile für rußarme Fahrzeuge und die Kennzeichnung schadstoffarmer Fahrzeuge durch verschiedenfarbige Plaketten regeln soll. Die Regelung geht zur Entscheidung an den Bundesrat.

28. April 2005: Bundesfinanzminister Hans Eichel legt einen Gesetzentwurf zur Förderung von rußfreien Diesel-Pkw vor. Danach sollen Neufahrzeuge mit Filter eine Steuerersparnis von 350 Euro und nachgerüstete Altfahrzeuge eine Ersparnis von 250 Euro erhalten. Insgesamt veranschlagt Eichel die Kosten der

Steuerförderung mit 1,2 Milliarden Euro, die über die Kfz-Steuer finanziert werden sollen – zu Lasten der Länder. Der VCD kritisiert insbesondere die viel zu geringe Fördersumme für die Nachrüstung von Altfahrzeugen. Die Befürchtung ist groß, dass die erhoffte Lenkungswirkung in diesem Segment ausbleibt, weil der Anreiz zu schwach ist.

11. Mai 2005: Das Bundeskabinett verabschiedet den vorgelegten Gesetzentwurf, der bei den Bundesländern erwartungsgemäß auf wenig Gegenliebe stößt, da die entstehenden Mindereinnahmen bei der Kfz-Steuer ausschließlich zu ihren Lasten gehen. Rheinland-Pfalz legt deshalb einen Gegenentwurf vor. Er sieht eine Bonus-Malus-Regelung vor, gleichzeitig sollen Neuwagen mit Filter von der steuerlichen Förderung ausgenommen werden, was die Umweltverbände heftig kritisieren. Ein Kompromiss zwischen Bund und Ländern ist nicht in Sicht.

22. Mai 2005: Nach dem Wahlausgang in NRW und den in der Konsequenz angestrebten Neuwahlen ist eine Einigung zwischen Bundesregierung und Bundesrat über die steuerliche Förderung des Rußfilters im kurzen verbleibenden Rest der Legislaturperiode so gut wie ausgeschlossen. Die flächendeckende Einführung des gesundheitsschützenden Filters liegt bis zur Bundestagswahl am 18. September auf Eis.

31. Mai 2005: Das Verwaltungsgericht Stuttgart gibt zwei Bürgern recht, die das Land Baden-Württemberg wegen ständiger Überschreitungen des seit Anfang 2005 geltenden Feinstaubgrenzwertes auf Aufstellung eines Aktionsplans verklagt hatten. Sobald die Toleranzmarge von maximal 35 Überschreitungen pro Kalenderjahr erreicht sei, „ist jede Überschreitung verboten“, heißt es in dem Urteil. Alle Menschen in Hochbelastungszonen seien durch die Grenzwertregelung geschützt, weil ein „Schutz der menschlichen Gesundheit im Allgemeinen ohne effektiven, einklagbaren Schutz der Gesundheit Einzelner im Besonderen ein Widerspruch in sich wäre“.

1. Juli 2005: Wie pragmatisch andere EU-Staaten handeln, zeigt zum Beispiel Österreich. Dort wird ab 1. Juli die Normverbrauchsabgabe für Dieselfahrzeuge mit Filter im Sinne eines Bonus-Malus-Systems um 300 Euro abgesenkt und gleichzeitig die Steuer für Fahrzeuge ohne Filter um 150 bzw. 300 Euro angehoben.

31. August 2005: Bundesinnenminister Otto Schily verweigert im Kabinett überraschend seine Zustimmung zu der von Umweltminister Trittin vorgeschlagenen Kennzeichnungsverordnung für Dieselfahrzeuge. Mit Unterstützung von Bundeskanzler Gerhard Schröder setzt sich Schily für eine vom Verband der Automobilindustrie vorgeschlagene Plakettenregelung ein, die auf eine gesonderte Kennzeichnung rußfreier Dieselfahrzeuge mit Partikelfilter verzichtet. Damit kommt die SPD Autobauern entgegen, die ihre Neufahrzeuge weiter ohne Filter verkaufen wollen.

14. Oktober 2005: Der Bundesrat fordert in einem Beschluss eine Kennzeichnungsregelung, bei der alle Fahrzeuge, die die derzeit geltende Euro 4-Norm für Pkw und Euro V für Nutzfahrzeuge einhalten, eine „grüne Plakette“ erhalten, unabhängig davon, ob sie mit Filter ausgerüstet sind oder nicht. Damit haben sich die Autohersteller vorerst durchgesetzt, die ihre „Dieselstinker“ noch möglichst lange als moderne Fahrzeuge mit aktueller Technologie absetzen wollen.

20. Oktober 2005: Die Rußfilterallianz „Kein Diesel ohne Filter“ fordert angesichts der erneut in vielen Ballungszentren überschrittenen Feinstaubgrenzwerte die neue Bundesregierung auf, den „beschämenden Stillstand bei der Schaffung einer steuerlichen Filterförderung für Alt- und Neufahrzeuge“ zu überwinden. Bis zum Jahresbeginn 2006 müsse ein wirksames Anreizsystem zur flächendeckenden Einführung von Dieselpartikelfiltern geschaffen werden.

11. November 2005: In ihrem Koalitionsvertrag kündigen Union und SPD an, „die Nachrüstung von Kraftfahrzeugen mit Partikelfiltern aufkommensneutral steuerlich (zu) fördern und ab 2008 neue Kraftfahrzeuge ohne diesen Standard mit einem steuerlichen Malus (zu) belegen“ und „mit einer möglichst einfachen Lösung die Fahrzeuge so (zu) kennzeichnen, dass Fahrzeuge mit geringem Schadstoffausstoß von Verkehrsbeschränkungen ausgenommen werden können und ein Anreiz zum Einsatz von Partikelfiltern gegeben wird“.

21. Dezember 2005: Im Bundesrat scheidet ein von der Autoindustrie inspirierter Vorstoß, die bereits von der EU-Kommission notifizierte „Technischen Vorschriften für Partikelminderungssysteme“ noch einmal zu blockieren. Ohne Festlegung der technischen Vorschriften können die meist mittelständischen Hersteller insbesondere Nachrüstsysteme nicht verkaufen. Die Initiative, die auf erneute Verzögerung des flächendeckenden Filtereinsatzes zielt, stößt bei der Bundesregierung und Umweltverbänden auf Widerstand und erreicht schließlich in der Länderkammer keine Mehrheit.

22. Februar 2006: Das Bundeskabinett verabschiedet eine Plakettenregelung für Pkw, Lkw und Busse nach der Höhe der Partikelemissionen. Die insgesamt fünf Plaketten basieren auf den europäischen Grenzwertnormen für Pkw und Lkw. Bei den Pkw sollen nur rußgefilterte Fahrzeuge bzw. Otto-Pkw mit geordnetem Katalysator und Elektrofahrzeuge in die beste Schadstoffgruppe 5 eingestuft werden.

März 2006: In mehreren Ballungszentren wird die maximal zulässige Zahl von 35 Überschreitungen des Tagesgrenzwertes (50 Mikrogramm PM 10 pro Kubikmeter Luft) pro Jahr bereits im März erreicht. Aktions- und Maßnahmepläne und vereinzelt Verkehrsbeschränkungen für besonders schmutzige Dieselfahrzeuge zeigen wenig Wirkung.

23. März 2006: Nachdem der versprochene Termin für ein Konzept der Bundesregierung zur Steuerförderung von Nachrüstfiltern (Mitte März) verstrichen ist, wird bekannt, dass das Bundesfinanzministerium die Förderung erst ab 2008 einführen will. Außerdem sehen die Vorschläge von Finanzminister Peer Steinbrück lediglich eine Unterstützung so genannter „ungeregelter Partikelfilter“ vor. Die erheblich wirksameren geregelten Filter, die in der Regel bei Neuwagen zum Einsatz kommen, bleiben nach den Vorschlägen außen vor. Die Bundesregierung dementiert nach Protesten von DUH und VCD die vom Finanzministerium zunächst bestätigte erneute Vertagung der Förderung. Danach gibt es keine offiziellen Aussagen mehr über den Startzeitpunkt oder die Modalitäten der geplanten Regelung.

7. April 2006: Auf Initiative insbesondere des „Automobilstandorts“ Bayern beschließt der Bundesrat, dass entgegen den Vorstellungen der Bundesregierung Dieselneuwagen mit (Euro 5, voraussichtlich ab 2010 gültig) und ohne Partikelfilter (Euro 4) mit einer einheitlichen Plakette ausgestattet werden sollen. Damit hätten Kommunen im Fall drohender oder bereits eingetretener hoher Feinstaubbelastungen keine Mög-

lichkeit, Fahrverbote gegen alle ungefilterten Dieselfahrzeuge zu verhängen. Außerdem entfällt beim Neukauf ein wesentlicher Anreiz, sich für ein gefiltertes Fahrzeug zu entscheiden. Umweltverbände protestieren gegen die Entscheidung der Länderkammer und fordern die Bundesregierung auf, diesen Vorstoß der Länder zurückzuweisen.

12. April 2006: Die Rußfilterallianz „Kein Diesel ohne Filter“ fordert Bund und Länder auf, ihr verantwortungsloses Schwarze-Peter-Spiel nach fast fünf Jahren folgenloser Ankündigungen zu beenden und zum frühest denkbaren Datum eine wirksame steuerliche Förderung von Diesel-Partikelfiltern einzuführen.

31. Mai 2006: Das Bundeskabinett verabschiedet die verwässerte Feinstaubplaketten-Verordnung in der vom Bundesrat beschlossenen Form. Eine Differenzierung zwischen modernen Diesel-Pkw mit und ohne Filter wird damit unmöglich.

1. Juni 2006: Bundesumwelt- und –finanzministerium stellen einen gemeinsamen Entwurf für die steuerliche Förderung des Partikelfilters vor. Danach soll die Nachrüstung eines Filters rückwirkend zum 1. Januar 2006 mit einmalig 300 Euro gefördert werden, Neufahrzeuge ohne Filter ab 1. Januar 2007 einen einmaligen Strafaufschlag von 300 Euro und nicht nachgerüstete Altfahrzeuge ab 2008 einen Kfz-Steuer-Aufschlag von 40 Euro bezahlen. Unter Führung des bayerischen Finanzministers Kurt Faltlhauser (CSU) lehnen die Länder den Vorschlag umgehend ab. Er koste die Länder 200 Millionen, sei folglich nicht aufkommensneutral und „umweltpolitischer Unfug“. Niedersachsen lehnt – laut Faltlhauser – „die ...Förderung von Dieselußfiltern für Pkw im Rahmen der Kraftfahrzeugsteuer aus grundsätzlichen Erwägungen generell ab.“

14. August 2006: Ein gemeinsamer Vorschlag der Umwelt- und Finanzminister der Länder zur Rußfilterförderung wird bekannt. Danach soll – ganz im Sinne der Autohersteller – die Strafsteuer für Neufahrzeuge ohne Filter ersatzlos gestrichen werden.

27. Oktober 2006: Die Umweltministerkonferenz der Länder beschließt, bis 2009 für den nachträglichen Einbau von Rußfiltern bei Dieselfahrzeugen einmalig einen Nachlass von 330 Euro bei der Kfz-Steuer zu gewähren. Im Gegenzug soll es für Dieselautos ohne Rußfilter einen Aufschlag von 1,60 Euro je angefangene 100 Kubikzentimeter Hubraum geben.

9. November 2006: Die Länderfinanzminister stimmen dem Vorschlag ihrer Kollegen aus dem Umweltressort mit Änderungen zu. Die Förderung soll rückwirkend zum Jahresbeginn 2006 einsetzen und bis 2009 gelten. Der Aufschlag für Diesel ohne Filter soll nur 1,20 Euro je 100 Kubikzentimeter Hubraum betragen und ab 1. Januar 2007 erhoben werden.

21. November 2006: Die CDU/CSU-Bundestagsfraktion stoppt das Gesetzgebungsverfahren zur Umsetzung des Ländervorschlags im Bundestag, das noch bis Jahresende zum Abschluss gebracht werden sollte. Damit ist die steuerliche Förderung des Partikelfilters voraussichtlich endgültig vom Tisch.

Andernfalls gilt: Fortsetzung folgt.

„KEIN DIESEL OHNE FILTER“ ist ein breites Aktionsbündnis aus Umwelt- und Verbraucherverbänden, Verkehrs- und Automobilclubs, Gesundheitsexperten und Kinderschutzbund. Wissenschaftliche Berater ist die Weltgesundheitsorganisation (WHO) in Genf. Nach seiner Gründung im Herbst 2002 hat sich das Bündnis zum Ziel gesetzt, durch eine breit angelegte Aufklärungskampagne Druck auf die Automobilindustrie und die Politik zur durchgängigen Einführung des Dieselfilter auszuüben, und die Verbraucher über die Gefahren von Dieselfilter und verfügbare Filtertechnologien aufzuklären.

Für Rückfragen:

Jürgen Resch, Deutsche Umwelthilfe e.V., Hackescher Markt 4, 10178 Berlin, Mobil: 0171/3649170, Fax.: 07732/9995-77, resch@duh.de

Dr. Werner Reh, BUND e.V., Am Köllnischen Park 1, 10179 Berlin, Tel.: 030/27586-435, Mobil: 0171/4997927, Fax.: 030/27586-440, werner.reh@bund.net

Gerd Lottsiepen, VCD Verkehrsclub Deutschland e.V., Kochstr. 27, 10969 Berlin; Tel.: 030/28035111, Mobil: 0171/8824449, Fax: 030/28035110, gerd.lottsiepen@vcd.org

Günter Hubmann, Greenpeace e.V, Große Elbstraße 39, 22767 Hamburg, Tel.: 040/30618-381 Mobil: 0179/5331415, Fax.: 040/30631-181, guenter.hubmann@greenpeace.de

Dietmar Oeliger, NABU e.V., Invalidenstr. 112, 10115 Berlin, Tel.: 030/284984 0, Mobil: 0172/9201823, Fax.: 030/284984 84, dietmar.oeliger@nabu.de