

Finanzausschuss
Wortprotokoll
46. Sitzung

Berlin, den 31.01.2007, 11:30 Uhr
Sitzungsort: Berlin, Paul-Löbe-Haus

Sitzungssaal: E 400

Vorsitz: Eduard Oswald, MdB

ÖFFENTLICHE ANHÖRUNG

Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

BT-Drucksache 16/4010

Antrag der Abgeordneten Winfried Hermann, Peter Hettlich, Dr. Anton Hofreiter,
weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Fördergesetz für Dieselrußpartikelfilter baldmöglichst vorlegen

BT-Drucksache 16/946

Beginn: 11.49

Vorsitzender Eduard Oswald: Meine sehr verehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich darf jetzt bitten - wir haben natürlich heute eine Situation durch viele Themen und öffentliche Ereignisse -, dass wieder Ruhe einkehrt. Ich begrüße Sie sehr herzlich zur öffentlichen Anhörung dieses Ausschusses. Es geht um den Gesetzentwurf der Bundesregierung ‚Entwurf eines Vierten Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes‘ und den Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den Antrag der Kollegen Winfried Hermann, Peter Hettlich und Dr. Hofreiter. Er wird ebenfalls in diese Anhörung mit einbezogen. Mein Gruß gilt den Experten, die heute dem Finanzausschuss ihren Sachverstand für die Beratung dieser Vorlage zur Verfügung stellen, mein Dank den Sachverständigen, die von der Möglichkeit Gebrauch gemacht haben, uns schriftliche Stellungnahmen zukommen zu lassen. Sie sind an alle Mitglieder des Ausschusses und an die mitberatenden Ausschüsse verteilt worden, befinden sich im Internetauftritt des Finanzausschusses, den ich übrigens immer erwähne, weil es sich lohnt, ihn anzusehen. Es gibt viele interessante Informationen. Ich begrüße auch die Kolleginnen und Kollegen des Finanzausschusses sehr herzlich zu dieser weiteren Sitzung. Für die Bundesregierung begrüße ich sehr herzlich die Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, unsere Kollegin Frau Astrid Klug, die dieses Thema natürlich auch in Vertretung der Finanzstaatssekretärin Dr. Barbara Hendricks mit übernimmt. Herr Christmann vom Finanzministerium ist vertreten. Den Gegenstand unserer heutigen Anhörung habe ich schon erwähnt. Ich brauche den Inhalt der Vorlagen - auch aus Zeitökonomie - nicht mehr im Einzelnen vorzutragen. Denen, die nicht regelmäßig bei uns sind, teile ich mit, dass ein Wortprotokoll erstellt und die Anhörung zu diesem Zweck mitgeschnitten wird. Hierfür wäre ich dankbar, wenn jeder Einzelne, soweit nicht von mir aufgerufen, seinen Namen erwähnt und die Mikrofone benutzt. Wir haben Zeit - nun, ich würde sagen - bis 13.15 Uhr, notfalls bis 13.30 Uhr. Bis dahin können wir dieses Thema behandeln. Ich schlage vor, dass wir von generellen - Könnten wir ein bisschen leiser flüstern, sonst müssen wir es noch gemeinsam üben? - von generellen Eingangsstatements absehen, um stattdessen direkt in diesem kleinen Kreis auf die Fragen eingehen zu können. Das ist mein Vorschlag. Die Fraktionen sind, wie immer, gebeten, bei mir zu hinterlegen, wer jeweils die Frage stellt. Der erste Fragesteller kommt aus der Unionsfraktion und ist der Kollege Otto Bernhardt. Bitte schön, Kollege Otto Bernhardt.

Otto Bernhardt (CDU/CSU): Danke schön, Herr Vorsitzender. Ich habe eine Frage an Frau Steinke vom Bundesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte. Sie wissen, wir haben von uns aus das Thema ‚Berücksichtigung der Behinderten‘ immer wieder diskutiert und sind, ehrlich gesagt, zu keiner vernünftigen Lösung gekommen, die administrierbar ist, um das klar

zu sagen. Dahinter steckt beim Entwurf des Gesetzes kein böser Wille, sondern es geht nun mal um eine Steuer, mit der was verrechnet werden soll, und die Zahlen gehen anders nicht auf. Meine Frage: Haben Sie eine Größenordnung, um wie viele Leute es geht und haben Sie einen Vorschlag, mit dem man das unbürokratisch lösen könnte?

Vorsitzender Eduard Oswald: Das ist die Frage unseres Kollegen Otto Bernhardt an Frau Martina Steinke. Frau Martina Steinke, Sie sind direkt dran.

Sve Steinke (Bundesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte): Mein Name ist Martina Steinke vom Bundesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte. Zur Größenordnung kann ich leider nichts sagen. Uns liegen keine Zahlen vor, wie viele Menschen mit Schwerbehinderungen durch den Gesetzentwurf in der jetzigen Form benachteiligt werden. Ich möchte kurz darauf eingehen, wie diese Benachteiligung überhaupt entsteht. Sie entsteht dadurch, dass Menschen mit Schwerbehinderungen von der im Gesetzentwurf vorgesehenen Steuerbefreiung gemäß des in §3 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes gewährten Nachteilsausgleichs nicht profitieren können. Und zwar weil Menschen mit Schwerbehinderungen teilweise oder ganz von der Steuer befreit sind, d. h. bei einer Nachrüstung ihres Fahrzeugs mit einem Dieselpartikelfilter nicht in diesen Genuss der Steuerbefreiung kämen. Und damit liegt die Benachteiligung darin, dass ihr Nachteilsausgleich nach § 3a verkürzt wird. Bezüglich einer Lösung des Problems ist zu differenzieren zwischen den Menschen mit Schwerbehinderungen, die vollständig steuerbefreit sind nach § 3a Absatz 1 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes, und den Menschen, die eben teilweise steuerbefreit sind nach § 3a Absatz 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes. Bei Menschen mit Schwerbehinderung, die vollständig befreit sind, führt dieser Gesetzentwurf, wenn sie ihr Kraftfahrzeug nachrüsten, dazu, dass sie die 660 Euro - es wird ja davon ausgegangen, dass die 330 Euro etwa die Hälfte der Kosten ausmachen - selbst tragen müssten, weil sie eben nicht diesen Steuervorteil in Anspruch nehmen können. Wir schlagen vor, diese Benachteiligung dadurch auszugleichen, dass diesen Menschen mit Schwerbehinderung eine Steuergutschrift in Höhe von 330 Euro ausgestellt wird - ähnlich einer Negativsteuer, die ja auch im Lohnsteuerbereich bekannt ist. Eine weitere Möglichkeit wäre, die Nutzungsbeschränkungen aufzuheben. Und zwar sind die Fahrzeuge, die steuerlich befreit sind, mit einer Nutzungsbeschränkung versehen, d. h. die Menschen mit Schwerbehinderungen dürfen die Fahrzeuge nicht nutzen, um Güter - außer ihr Handgepäck - zu transportieren, und sie dürfen diese Fahrzeuge auch nicht anderen Personen überlassen, es sei denn, dies steht im Zusammenhang mit ihrer Beförderung. Dieser Weg wurde im Rahmen des Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetzes 1997 gegangen. Dort kam es zu einer Aufhebung der Nutzungsbeschränkung als Ausgleich dafür, dass damals die Steuerbefreiung, die Menschen ohne Behinderung eingeräumt wurde, von Menschen mit Schwerbehinderungen nicht in Anspruch genommen werden konnte, wenn sie ihr Fahrzeug mit einem Katalysator nachgerüstet haben. Diese zweite Möglichkeit favorisieren wir nicht, weil wir der Ansicht sind, dass das nicht zu einem

vollständigen Ausgleich führen kann. Dann gibt es Menschen mit Schwerbehinderungen, die nach § 3a Absatz 2 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes zu 50 Prozent von der Steuer befreit sind. Da bei der Berechnung der Steuerersparnisgrenze von 330 Euro der Gesetzentwurf den vollen Steuersatz nach § 9 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes zugrunde legt, bedeutet dies für diese Menschen mit Schwerbehinderungen, dass sie auch nur zur Hälfte in den Genuss dieser Steuervergünstigung kommen, also höchstens in Höhe von 165 Euro und nicht in Höhe von 330 Euro. Wir schlagen hier vor, den Gesetzestext dahingehend zu erweitern, dass eben bei der Berechnung der Steuerersparnisgrenze von 330 Euro nicht der volle Steuersatz nach § 9 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes zugrunde gelegt wird, sondern nur die Hälfte des Steuersatzes für Menschen mit Schwerbehinderung. Es erscheint erstmal schlüssig, dass Menschen, die eben nur einen halben Steuersatz zahlen, auch nur zur Hälfte steuerbefreit sind. Im Falle von Menschen mit Schwerbehinderungen führt dies jedoch zu einer Verkürzung des Nachteilsausgleichs, der ihnen ja im § 3a ausdrücklich gewährt wird. Wir schlagen hier diese Erweiterung des Gesetzestextes vor. Eine zweite Möglichkeit bestünde darin, den Menschen parallel zu ihrer teilweisen Steuerbefreiung die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu erlauben. Dies ist eigentlich ausgeschlossen, wenn sich diese Menschen mit Schwerbehinderungen für diese 50-prozentige Reduzierung ihrer Steuer entscheiden. Diesen Ausschluss könnte man in diesem Fall aufheben. Auch dieser Weg ist 1997 gegangen worden. Und zwar hat man durch Ländererlass diese parallele Inanspruchnahme ermöglicht. Aber auch das favorisieren wir nicht, weil wir denken, dass viele Menschen mit Schwerbehinderungen eben von diesem Ausgleich - in Anführungsstrichen - gar nicht wirklich profitieren können, weil die meisten aufgrund ihrer Schwerbehinderung auf ein Fahrzeug angewiesen sind und nicht auf den öffentlichen Nahverkehr zurückgreifen können.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen, herzlichen Dank. Dass Sie das so breit dargestellt haben, war jetzt notwendig - gar keine Frage. Ich wäre bei allen, wenn immer es geht, dankbar, das so zu konzentrieren, dass wir möglichst viele Fragen, die mir auch alle schon vorliegen, unterbringen können. Als nächstes unsere Kollegin Ingrid Arndt-Brauer. Bitte schön, Frau Kollegin Ingrid Arndt-Brauer, die der Fraktion der SPD angehört und Kollege Otto Bernhardt war CDU/CSU. Bitte schön, Frau Kollegin Ingrid Arndt-Brauer.

Ingrid Arndt-Brauer (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich habe eine Frage an Herrn Schulte von HJS Fahrzeugtechnik und an den Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, Herrn Kuhn. Wir versuchen im Finanzausschuss immer, mit Steuern zu steuern. Wie schätzen Sie die Wirksamkeit eines solchen Gesetzes ein, in dem wir über Steuerbefreiung versuchen, ein Nachfrageverhalten zu erzeugen? Und ist die Industrie, wenn denn die Nachfrage kommt, auch darauf vorbereitet, dass sich die Leute, wenn sie jetzt die Möglichkeit bekommen, zügig ihre Filter einbauen lassen können?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Frau Kollegin Arndt-Brauer, für die Fragestellung. Ich rufe zunächst Sie, Herr Schulte, auf. Bitte schön, Herr Schulte.

Sv Schulte (HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG): Frau Arndt-Brauer - Hermann Joseph Schulte, Firma HJS - dazu meine Einschätzung: Die Förderung wird gut sein. Aus meiner persönlichen Erfahrung bei der Katalysator-Förderung ist das jetzt eine gute Konzeption. Sie könnte, wenn man die Erfahrung aus der Katalysator-Förderung aufgenommen hätte, besser sein - nämlich den gleichen Betrag in Bargeld auszuschütten. Aber das ist nicht vorgesehen. Deshalb sage ich, diese Förderung wird fördern, wird eine Nachfrage kreieren. Die zweite Frage: Die Teileindustrie, die Fahrzeugindustrie, die Fahrzeughersteller sind auf diesen Markt eingestellt. Wir sind zu 100 Prozent vorbereitet. Im Gegenteil, wir haben Läger und warten dringlichst auf den Startschuss, sodass der Markt die Förderung aufnimmt und eine Nachfrage generiert.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen, herzlichen Dank, Herr Schulte. Jetzt die Frage an Herrn Kuhn vom Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, ob er das genauso sieht. Bitte schön, Herr Kuhn.

Sv Kuhn (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V.): Kuhn, Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe. Insbesondere auf die Erläuterungen von Herrn Schulte möchte ich sagen: Wir sehen das natürlich genauso. Unsere Werkstätten sind 100-prozentig auf die Nachrüstung vorbereitet - eigentlich schon seit längerer Zeit, denn dieses Verfahren zieht sich ja bekanntlich schon eine ganze Zeit hin. Wir haben in Deutschland ca. 41 000 Kfz-Werkstätten. Davon sind 35 000 Kfz-Werkstätten AU-berechtigt, also die die sog. Abgasuntersuchung durchführen. Und diese Werkstätten werden auch die Nachrüstung der Partikelfilter vornehmen. Wir haben inzwischen schon bei uns im Verband Kampagnen gestartet, um für die Sache zu sensibilisieren. Wir haben entsprechende Presseerklärungen für unsere Obermeister vorbereitet. Wir haben ca. 260 Innungen in Deutschland, dort wird es wieder bis zum kleinsten Betrieb runter gebrochen. Und wir haben über unsere Pressestellen usw. auch schon den Verbraucher sensibilisiert, sodass wir eigentlich Gewähr bei Fuß stehen. Und natürlich sind unsere Werkstätten fachlich in der Lage. Das ist so ähnlich, wie es eben anklang. Wir haben es auch damals bei der Kat-Nachrüstung bewiesen: Das lief problemlos. Und wir schätzen, in dem Moment, in dem das Gesetz durch ist, wird ein kleiner Ansturm auf unsere Werkstätten beginnen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank, Herr Kuhn, für Ihre Einschätzung. Das war die Beantwortung der Fragen unserer Kollegin Arndt-Brauer. Der nächste Fragesteller ist Kollege Dr. Volker Wissing, er ist Sprecher der FDP-Fraktion. Bitte schön, Kollege Dr. Volker Wissing.

Dr. Volker Wissing (FDP): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Frage richtet sich an den Verband der Automobilindustrie und an den ADAC. Wir hatten eben schon gehört, dass die Möglichkeit einer direkten Auszahlung - wie bei der Katalysatorförderung - vorzugswürdig gewesen wäre. Und wir waren uns auch in der ersten Runde, in der ersten Lesung im Plenum, einig, das Ziel, die Partikelemissionen zu reduzieren, besteht oder wird von allen Fraktionen gleichermaßen verfolgt - nur der Weg ist etwas, was noch zu diskutieren ist. Die Frage geht nun dahin: Halten Sie diesen beschrifteten Weg, der mit einer nicht unerheblichen Verkomplizierung des Kfz-Steuer-Gesetzes verbunden ist, für den besten oder sehen Sie, dass man auch andere Wege hätte gehen können? Welche wären das und wie beurteilen Sie die Parallelen zur Katalysator-Förderung?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Kollege Dr. Wissing. Ich rufe zunächst den Verband der Automobilindustrie auf. Dr. Hoff, wollen Sie? Bitte schön.

Sv Dr. Hoff (Verband der Automobilindustrie e. V.): Wir hätten selbstverständlich nichts gegen eine Bar-Förderung gehabt. Der Weg, mit Befreiungstatbeständen über das Kfz-Steuer-Gesetz zu gehen, ist indessen ein erprobter Weg. Wir haben die Feststellung gemacht, dass bereits die Ankündigung des Gesetzes - die Beschlussfassung durch das Kabinett - dazu geführt hat, dass im Dezember die Nachfrage bei Nachrüstätzen deutlich angezogen hat. Wenn Sie mal einen Volumenhersteller herausgreifen wollen, in dem Falle das Haus VW, dann hat es über das gesamte Jahr 2006 hinweg 15 000 Nachrüstungen gegeben. Der Ankündigungseffekt hat dazu geführt, dass im Dezember 2 000 Nachrüstungen stattgefunden haben. Von daher gesehen gehe ich eigentlich davon aus, dass auch die jetzige Form der gesetzlichen Vorschrift hilfreich sein wird.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Dr. Gerd Hoff. Ich gebe jetzt weiter an den ADAC, Herr Jürgen Albrecht. Bitte schön.

Sv Albrecht (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.): Danke, Jürgen Albrecht vom ADAC. Grundsätzlich halten wir den Weg so, wie er vorgesehen ist, für sinnvoll und bewährt. Er hat sich auch in vergangenen Fördermaßnahmen bei der Katalysator-Technik bewährt. Steuergutschriften sind ein sinnvoller Weg. Und auch die Anreizwirkung, die wir uns davon erhoffen, wird sicherlich eintreten. Was das Gesamtpaket angeht, hätten wir uns natürlich schon vorgestellt, dass man eine etwas umfassendere Reform der Kfz-Steuer anstrebt, d. h. nicht nur eine Nachrüstkförderung, sondern auch eine Förderung von neuen Fahrzeugen, die entsprechend ausgerüstet sind und eine komplette Neufassung der Kfz-Steuer. Hierzu haben wir ein Modell - CO₂-orientierter Natur - vorgelegt. Es wäre wünschenswert gewesen, dies sozusagen in einem Aufwasch zu realisieren. Das ist nicht geschehen. Dennoch ist dieser erste Schritt richtig und diese Vorgehensweise sicherlich auch praktikabel und mit der entsprechenden Erfolgsaussicht.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank, Herr Albrecht. Das waren die Antworten auf die Fragen unseres Kollegen Dr. Volker Wissing. Jetzt bitte ich Frau Kollegin Dr. Barbara Höll. Frau Kollegin Dr. Barbara Höll ist die Sprecherin der Fraktion DIE LINKE. Bitte schön.

Dr. Barbara Höll (DIE LINKE.): Danke, Herr Vorsitzender. Ich möchte beim BUND und ebenfalls beim ADAC nachfragen: Man fragt ja - zumindest mir geht es so - Sachen, die man selbst nicht richtig versteht. Daher würde ich gern ihre Einschätzung hören, wie Sie die Gleichbehandlung der steuerlichen Förderung geschlossener und offener Filter sehen, weil die Wirkungsweise, wenn ich es richtig verstanden habe, unter umweltpolitischen Aspekten - Also: Wie viel Ruß wird zurückgehalten? - sehr unterschiedlich ist, und wie Sie es vor diesem Hintergrund betrachten - da sind wir uns sicher auch einig -, dass es am besten wäre, wenn alle Neufahrzeuge schon mit den entsprechenden Filtern auf den Markt kommen würden, was ja immer noch nicht der Fall ist. Da gibt es dann aber eine Malusregelung. Halten Sie das im Vergleich zu dem Bonus der steuerlichen Förderung mit beträchtlichem Eigenanteil für ausreichend?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank für Ihre Fragestellung, Frau Dr. Höll. Zunächst an Sie, Herr Dr. Werner Reh, Bund für Umwelt und Naturschutz, bitte schön.

Sv Dr. Reh (Bund für Umwelt und Naturschutz e. V.): Werner Reh, BUND. In der Tat hatten wir gewünscht - auch in der Anhörung vom 01.06., die es gegeben hat -, dass geschlossene Systeme, geregelte Filter, einen höheren Satz bekommen sollten. Ich kann mich auch dem anschließen, was Herr Albrecht für den ADAC sagte: Wenn es so großen Konsens gibt, soll man das betonen und ihn festhalten. Aber wir denken, dass man mit der heutigen Regelung, wie sie auf dem Tisch liegt, leben muss, weil man sehen muss: Die Feinstaubvorschriften - die Richtlinie - ist zum 01.01.2005 in Kraft getreten. Jetzt ist eine lange Zeit vergangen, bis endlich die Förderinstrumente, die die Kommunen instand setzen, das Problem zu bekämpfen, durch sind: Das ist erstens die Plaketten-Verordnung zum 01.03. und zweitens eben die Partikelfilter-Förderung. Es kommt wirklich darauf an, dass wir jetzt mit dem Gesetz, wie es vorliegt, leben können und leben müssen, weil eben das Signal wichtig ist, dass die Kunden wissen, sie können nachrüsten und es wird eine Nachrüstungs-Förderung für offene Systeme werden. Uns ist mittlerweile auch klar: Das ist ein Schritt in die richtige Richtung. Ob man später noch mal entsprechend nachlegen muss, das ist eine andere Frage, das wird man dann bei der Bewertung der Wirkung dieses Gesetzes entsprechend sehen. Wir hoffen, dass die Hersteller in der Tat gezwungen werden, ihre Versprechen wahr zu machen, dass sie 2008 die Neuwagen mit Partikelfiltern der Stufe ‚Euro-5‘ ausrüsten, und können an der Stelle nur appellieren, dass da Druck in der Öffentlichkeit gemacht wird. Die Malusregelung halten auch wir für etwas schwach. Auch wir

hätten hier gerne stärkere Anreize gehabt. 1,20 Euro ist an der Stelle etwas wenig, aber wir denken auch: Die Kombination Plaketten-Verordnung plus Nachrüstungs-Förderung wird durchaus ihre Wirksamkeit entfalten.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Dr. Reh. Jetzt gebe ich wieder Ihnen, Herr Jürgen Albrecht vom ADAC, das Wort. Bitte schön.

Sv Albrecht (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e. V.): Zweierlei - zum einen: Die jetzt im Raum stehende Förderung ist eine Basisförderung, die sinnvoll und berechtigt ist, die ihre Wirkung entfalten wird. Es wäre sicherlich wünschenswert gewesen, wenn man die zur Verfügung stehenden, hochwirksamen geschlossenen Partikelfilter, also die Vollfilter, zusätzlich mit einem weiteren Anreiz versehen hätte, denn das ist neuester Stand der Technik. Dennoch ist auch der jetzt zu gehende Schritt für sich genommen sicherlich sinnvoll und richtig. Was den zweiten Teil der Frage - die Malusregelung - angeht, da möchte ich deutlich von dem abweichen, was der Vorredner gesagt hat. Es geht hier berechtigterweise darum, die Förderung aus dem Kreis der Kfz-Steuer-Zahler zu finanzieren. Das war auch in der Vergangenheit bei Förderprogrammen so: Das muss bezahlt werden, damit es aufkommensneutral ist, denn nur so hat es eine Chance auf Realisierung. Wir halten zwar diese 1,20 Euro nicht für so jenseits von Gut und Böse wie die 1,60 Euro, die mal im Raum standen, aber noch immer für sehr großzügig gerechnet zugunsten der Länderhaushalte. Man muss da natürlich von bestimmten Prämissen ausgehen, weil keiner genau weiß, wie viele Fördermaßnahmen tatsächlich realisiert werden. Es ist nicht ganz einfach, das abzuschätzen, aber es ist sicherlich nicht zu Lasten der Länderhaushalte gerechnet. Von daher sehen wir da doch die Gefahr, dass auch diese 1,20 Euro eher zu hoch sind und zu einer versteckten Steuererhöhung führen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Das war die Einschätzung des ADAC und die Beantwortung der Fragen unserer Kollegin Frau Dr. Barbara Höll. Jetzt bitte ich für die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, den verkehrspolitischen Sprecher der Fraktion, Winfried Hermann.

Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Fragen richten sich an Herrn Resch und an Herrn Lottsiepen. Und zwar lautet die Frage: Halten Sie dieses Fördersystem - also mit Anreizen aber auch mit Bestrafungsmechanismen - ökologisch betrachtet für angemessen und hinreichend wirkungsvoll - vor allen Dingen unter dem Gesichtspunkt, wie schnell und wie viel nachgerüstet wird und was es für die Feinstaubbelastung in den Ballungsräumen, die ja ein Problem sind und die den eigentlichen Begründungszusammenhang für die Förderung darstellen, bedeutet?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank für die Fragestellung, Kollege Hermann. Zunächst zur Deutschen Umwelthilfe, Herr Jürgen Resch, Sie haben das Wort.

Sv Resch (Deutsche Umwelthilfe): Jürgen Resch, Deutsche Umwelthilfe. Die DUH hält den eingeschlagenen Weg für im Grundsatz richtig und überfällig. Deswegen wir sind der Auffassung, dass diese Regelung so jetzt in Kraft treten sollte - und zwar so schnell wie möglich. Wir müssen einfach akzeptieren, dass im Moment in Deutschland ehrgeizigere Abgasgrenzwerte oder Effizienzvorgaben oder auch Förderprogramme gegen den Widerstand der deutschen Automobilindustrie schwerlich durchzusetzen sind. Es wird sich vielleicht mal ein bisschen was ändern, aber im Moment ist es so, dass wir schon vier Jahre Verzögerung in der Behandlung der Feinstaubproblematik in den Innenstädten haben. Und es ist nun einfach so, dass wir gerade dort, wo wir sehr hohe Fahraufkommen haben, einen hohen Anteil verkehrsbedingter und aus Verbrennungsvorgängen stammender Feinstäube haben. Die Erfahrungen aus der Nachrüstung mit Katalysatoren bei Otto-Motoren haben auch gezeigt, dass es erstmal darauf ankommt, ein Signal zu setzen. Wir halten das Signal für richtig, es jetzt zu setzen, auch es für die Masse der Fahrzeuge mit den unregulierten Systemen zu setzen, weil die tatsächlich bei den älteren und mittelalten Gebrauchtwagen die Technik der Wahl sind. Es hat sich auch herausgestellt, dass man eigentlich immer noch - so nach Berthold Brecht: Mach mal einen Plan und dann auch noch einen zweiten! - in der Durchsetzung sieht, ob man nachsteuern muss. Bei der Einführung des Katalysators für den Otto-Motor hat sich auch herausgestellt, dass es nach einigen Monaten notwendig war, noch an einigen Stellschrauben zu drehen. Deswegen wir halten es für richtig, jetzt einzusteigen, jetzt mit dieser Regelung einzusteigen, aber dann sehr schnell zu schauen: Reicht der Anreiz aus, dass wir so viele Fahrzeuge nachgerüstet bekommen, dass wir signifikante Verbesserungen bekommen? Und das Anzeigeelement ist ein relativ einfaches, das können Sie im Internet beim Umweltbundesamt nachsehen, nämlich die Überschreitungen in den Städten: Erreichen wir die entsprechenden Vorgaben oder nicht? Und ich denke, es wird sich dann automatisch ergeben, dass man, je nachdem wie viele nachgerüstet werden, möglicherweise noch mal darüber nachdenken muss, ob man an der Art der Incentivierung arbeiten muss, ob man vielleicht die Höhe verändern muss, oder ob man über Auszahlungen arbeiten muss. Und zum anderen: Ob man möglicherweise dann nicht doch noch in einer zweiten Stufe eine entsprechende Anreizregelung schaffen muss, um sicherzustellen, dass die Zusage der Automobilindustrie, im Jahr 2008 wirklich keine Neufahrzeuge mehr auf den Markt zu bringen, in diesem Fall mal eingehalten wird. Das vielleicht noch mal als einen Hinweis - es gehört nicht unbedingt hier mit hinein, hätte aber mitgeregelt werden können: Es ist für uns eine ganz wichtige Sache, wirklich sicherzustellen, dass auch die Dieselmotoren von Neufahrzeugen zukünftig nur noch gefiltert auf den Markt kommen, damit wir so schnell wie möglich in der Feinstaubbelastung herunter kommen. Und hier vielleicht noch den Hinweis: Die Industrie hat hier, wie in anderen Umwelttechnologien auch, Exportchancen. Wenn wir es schaffen, die Feinstaubbelastung in Deutschland herunterzusetzen - und ich hoffe eigentlich, viele Millionen Altfahrzeuge nachzurüsten -, dann sehe ich hier eine Möglichkeit, dass diese Technologien in vielen anderen Ländern Europas und auch in anderen industrialisierten

sierten Regionen dieser Welt erfolgreich verkauft werden und dort auch zur Verbesserung der Luftqualität mit beiträgt. Vielen Dank.

Vorsitzender Eduard Oswald: Herr Dr. Hoff, Sie haben die Anregungen von der Deutschen Umwelthilfe für die Automobilindustrie gehört. Der Verkehrsclub Deutschland ist von Herrn Hermann gefragt worden. Herr Gerd Lottsiepen, Sie haben das Wort.

Sv Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e. V.): Wir hätten sicherlich viel mehr erreichen können und wir haben heute eine sehr große Koalition - bis hin zum ADAC.

Vorsitzender Eduard Oswald: Ihr sitzt bis jetzt ganz friedlich nebeneinander.

Sv Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e. V.): Ja, wir sitzen friedlich nebeneinander. Wir sind ja auch in dem Punkt nicht auseinander: Eine große Koalition für den sog. geschlossenen oder geregelten Filter. Dieser Gesetzentwurf ist leider kein Wunschkonzert und diese Förderung ist leider nicht drin. Dennoch meine auch ich, dass dieser Gesetzentwurf jetzt durchgehen muss, weil jede weitere Verzögerung, wenn man das Paket, diesen sehr sehr fragilen Kompromiss mit den Ländern, jetzt noch mal aufschnürt, die Gefahr birgt, dass es sich einfach weiter verzögert. Und jeder weitere Tag der Verzögerung bedeutet, dass die Menschen in ihrer Gesundheit belastet werden und dass das ganze Theater immer weiter geht. Wir hatten tatsächlich mit den Jahren, die wir jetzt für den Partikelfilter, für die steuerliche Förderung, gegen den anfangs erbitterten Widerstand der Autoindustrie, kämpfen, viel Zeit verloren. Darunter leiden heute die Städte, die nicht die entsprechenden Instrumente hatten. Und wir können auch in Zukunft gern darüber nachdenken, was man besser machen kann. Ein Webfehler in dieser Regelung ist jetzt sicherlich auch, dass man sich nicht getraut hat, einen Malus bei der Zulassung von Neufahrzeugen, die keinen Filter haben, auszusprechen. Das hat die Autoindustrie leider verhindern können. Das würde aber nicht mehr Geld in die Kassen bringen. Ich will da jetzt kein steuerpolitisches Fass aufmachen, weil das nur geheißen hätte, dass überhaupt kein Fahrzeug mehr - egal aus welchem Lande, egal von welchem Hersteller es kommt - angeboten werden könnte, gekauft würde, wenn es diese Hürde gäbe. Das wäre gut gewesen, aber es ist nicht so. Das Leben ist auch kein Wunschkonzert, auch nicht für den VCD. Wir haben lange gekämpft und das ist jetzt ein Kompromiss und ich denke, der sollte jetzt durchgehen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Lottsiepen. Das waren die Antworten auf die Frage unseres Kollegen Winfried Hermann. Jetzt gehen wir zur nächsten Fragestellung, und die hat unsere Kollegin Patricia Lips für die Fraktion CDU/CSU. Bitte schön, Frau Kollegin Patricia Lips.

Patricia Lips (CDU/CSU): Meine sehr geehrten Damen und Herren, ich habe zunächst eine Frage an Herrn Maus von der Firma Emitec - quasi einen Bericht aus der Praxis. Mit welchen Impulsen rechnen Sie für das Kfz-Gewerbe, insbesondere für mittelständische Unternehmen, auch im Hinblick auf Investitionen und Arbeitsmarkteffekte? Und auch von mir noch mal eine Frage an den Verkehrsclub: Die bisherigen Kalkulationen gehen bei allen sicherheitsorientierten Prämissen - irgendetwas hat das in seiner Stellungnahme so freundlich formuliert, ich fand das gut - der Länderhaushalte eher von Steuermindereinnahmen über die festgelegten Zeiträume aus. Wir haben jetzt schon bei den Stellungnahmen aus der ersten Runde - auch als Politik - verstanden, dass die Malusregelung starke Befürworter hat. Sie hat aber auch Gegner und sie hat Bedenkensträger. Es ist also heute so ziemlich alles hier in diesem Raum vertreten. Die Politik muss die salomonische Mittellösung treffen. Sie hatten selbst erwähnt, dass eine angestrebte Malusregelung insbesondere auch bei den Neuzulassungen von Ihnen begrüßt worden wäre. Ich gehe davon aus, Sie tun es nicht aufgrund der Steuern in den Länderhaushalten, sondern um eine Lenkungswirkung zu erzielen. Deshalb noch mal die Frage: Sie haben es bisher schwerpunktmäßig in Richtung Automobilindustrie getan, inwieweit können Sie auch eine Lenkungswirkung durch die Malusregelung in Richtung Umrüstung bzw. Kaufverhalten der Verbraucher erkennen?

Vorsitzender Eduard Oswald: Die Fragen sind angekommen. Zunächst bei Ihnen, Herr Wolfgang Maus, von der Gesellschaft für Emissionstechnologie mbH, Emitec. Bitte schön, Herr Maus.

Sv Maus (Gesellschaft für Emissionstechnologie mbH): Vielen Dank für die Frage. Ich darf ganz kurz darauf hinweisen: In der Vorlage sehen Sie: Euro-1 - 180 mg pro Kilometer, erlaubte Grenzwerte. Heute sind wir bei 5 mg. Ein Auto mit heutiger Technik stößt etwa 15 bis 18 mg aus, also einen Faktor 10 weniger. Diese Entwicklung wird weitergehen und Sie wissen alle, dass die deutsche Automobilindustrie massiv von dem Erfolg ihrer Motorenkonzepte, insbesondere des Diesels, abhängt. Insofern ist diese Frage strategisch, weil, genauso gut hängt die Entwicklung moderner Abgasnachbehandlung von dem Erfolg der deutschen Automobilindustrie und der Dieseleentwicklung ab. Sie werden 2008/2009 die ersten wirklich sauberen Diesel sehen, die ohne Nachbehandlung bereits in den Bereich von 6 bis 7 mg kommen. Für diese Entwicklung der Zukunft haben wir unseren Filter, der hier offener Filter genannt wird, entwickelt. Und entsprechend können Sie sich vorstellen, dass für diesen Filter weltweit Serienentwicklungen laufen. Und vielleicht darf ich damit Ihre Frage beantworten: Auf der einen Seite ist das, was von Herrn Kuhn - und natürlich auch von den anderen Anwesenden - gesagt worden ist, ein ganz wichtiger Impuls, um diese Technologie, die wir sozusagen für die Zukunft entwickelt haben, nun in große Serie zu bringen. Wir bauen dafür ein neues Werk in Eisenach. Wir werden dort etwa 20 Millionen investieren. Dort werden etwa 5 Millionen solcher Partikelfilter, insbesondere für Asien, mit solchen neuen Motorenkonzepten, die ich versucht habe, kurz zu beschreiben, hergestellt. Mit anderen

Worten: Diese Nachrüstung, über die heute gesprochen wird, ist ein wirklich sehr sehr wichtiges Technologieförderprogramm für Deutschland. Und so bitte ich Sie, das zu betrachten. Wir benötigen beide Effekte - und dann natürlich möglichst schnell auch die Gesetze -, damit eine Nachrüstung breit durchgeführt werden kann. Vielen Dank.

Vorsitzender Eduard Oswald: Wir haben Ihnen zu danken, Herr Maus, - vor allem auch für Ihr Bekenntnis zum Standort Deutschland. Herr Gerd Lottsiepen, Sie sind gefordert.

Sv Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e. V.): Theoretisch sind gut 9 Millionen Dieselfahrzeuge nachrüstbar. Der Markt ist also viel größer als das, was für Fahrzeuge, die tatsächlich nachrücken, angenommen wird. Leider gibt es z. Zt. für eine verlässliche Prognose keine Datenlage. Ich denke, das hängt sehr stark von der Entwicklung in den Städten ab. Was machen die Städte? Wie sehen die Zonen aus? Wann geht die erste Stadt hin und sagt, dass nicht alle Fahrzeuge, die eine Plakette haben, in die Zonen rein dürfen, sondern z. B. die, die die rote Farbe haben, also die, die die schlechtesten Werte haben, nicht mehr dürfen. Dann haben wir sofort einen viel größeren Run auf die Nachrüstung. Dann werden viel mehr Fahrzeuge nachgerüstet, als wenn kaum eine Stadt etwas tut. Dann kommt es natürlich auf die öffentliche Debatte über die Gesundheit und die Gesundheitsbelastung der Menschen an, was sich da entwickeln wird. Ich habe z. Zt. relativ wenig Grund, die Zahlen, die in dem Entwurf stehen, anzuzweifeln. Das würde auch nur dazu führen, dass bei den Ländern möglicherweise die Füße noch kalt würden. Ich hoffe natürlich, dass es viele Autofahrer sein werden, die nachrücken. Zur zweiten Frage, ob die jetzige Malusregelung auch einen Anreiz hat: Ich denke schon! Hier wird immer davon geredet, dass es eine steuerliche Förderung von 330 Euro gibt. Das steht so im Entwurf. Aber für Fahrzeuge, die keinen Partikelfilter haben, kommt noch der Malus, der viel zu niedrige Malus - da sind wir mit dem ADAC natürlich nicht einer Meinung -, der zu niedrige Malus von 1,20 Euro pro 100 ccm dazu. Er führt bei einem 2-Liter-Auto - die meisten Dieselfahrzeuge liegen etwa in der Größenordnung - zu 24 Euro Mehrbelastung im Jahr. Wenn man das - auf vier Jahre soll das erhoben werden - hochrechnet, dann sind wir bei fast 100 Euro. Dann liegt also die Förderung nicht bei 330 Euro, sondern bei 100 Euro mehr - wenn man so rechnet. Und da sind natürlich auch wir, alle Verbraucherverbände, die auch ökologische Gesichtspunkte beachten, in der nächsten Zeit, wenn der Gesetzgeber beschlossen hat, diese steuerliche Förderung gibt es, in der Pflicht, Werbung dafür zu machen, dass die Autofahrer tatsächlich nachrücken.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Das waren die Antworten auf die Fragen unserer Kollegin Patricia Lips. Der nächste Fragesteller ist für die SPD-Fraktion Kollege Detlef Müller. Kollege Detlef Müller, Sie haben das Wort.

Detlef Müller (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Meine Frage richtet sich an den Verband der Automobilindustrie, Herrn Dr. Hoff. Das Thema Selbstverpflichtung der deutschen Automobilindustrie ab dem Jahr 2008, alle Neufahrzeuge mit Rußpartikelfilter anzubieten, wurde schon vereinzelt angesprochen. Meine Frage geht ganz konkret dahin: Halten Sie diese Selbstverpflichtung ein? Liefern Sie ab dem Jahr 2008 alle Neudieselfahrzeuge mit Rußpartikelfilter aus? Und: Wie hoch ist eigentlich heute der Anteil der Neufahrzeuge mit Partikelfilter?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank. Sie hätten noch eine zweite Frage gehabt, aber Sie fragen nur den Verband der Automobilindustrie, Herrn Dr. Gerd Hoff. Sie haben das Wort, lieber Herr Hoff.

Sv Dr. Hoff (Verband der Automobilindustrie): Herr Müller, dazu folgende Antwort: Wir haben heute ca. 3 Millionen Diesel-Pkw nach Euro-4 im Markt zugelassen. Davon haben bereits 2 Millionen Fahrzeuge einen Partikelfilter und halten damit die 5 mg ein. Und über 80 Prozent von diesen Fahrzeugen stammen von deutschen Marken. Das vielleicht nur zu dem Vorwurf, wir hätten da irgendwas verschlafen. Die deutsche Automobilindustrie hat bereits im Sommer des Jahres 2005 in Stuttgart angekündigt, dass dieser Umstellungsprozess bis 2008 abgeschlossen sein wird. Der Umstellungsprozess ist im Augenblick zu über 90 Prozent abgeschlossen, weil über 90 Prozent der von uns neu zugelassenen Diesel-Pkw bereits einen Partikelfilter haben, und ich gehe davon aus, dass wir die Zusage in diesem Fall auch früher einhalten werden. Vielleicht auch vor diesem Hintergrund der Hinweis - weil gelegentlich gesagt wurde, es hätte einen Malus geben müssen für nicht mit Partikelfilter ausgerüstete Neufahrzeuge, wir hätten irgendwas verhindert, was auch immer: Wir hätten damit kein Problem gehabt, aber um den Umstellungsprozess zum Partikelfilter bei Neufahrzeugen zu beschleunigen, hätte es eines solchen Malus nicht bedurft. Er hätte, wenn er eingeführt worden wäre, deutsche Hersteller nicht getroffen, allenfalls unsere Wettbewerber. Aber ich weise in dem Zusammenhang auch darauf hin, dass ein Malus für nicht mit Partikelfilter ausgerüstete Neufahrzeuge - wir reden hier über die Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen - im Zweifelsfall bestens geeignet gewesen wäre, den Beihilfetatbestand auszulösen, d. h. Beihilfe in der Form, dass Neufahrzeuge durch einen Malus ausgeschlossen werden. Und dies hätte möglicherweise eine Verzögerung dieses Gesetzgebungsvorhabens bedeutet, denn es hätte dann eine Anmeldepflicht und Genehmigungsbedürftigkeit aus Brüssel gegeben.

Vorsitzender Eduard Oswald: Sie hätten, Herr Müller, noch die Chance einer Nachfrage. Sie wollen darauf verzichten. Das war die Antwort von Herrn Dr. Hoff auf die Frage unseres Kollegen Detlef Müller. Die nächste Fragestellerin ist aus der Fraktion der CDU/CSU unsere Kollegin Antje Tillmann. Frau Kollegin Antje Tillmann hat das Wort.

Antje Tillmann (CDU/CSU): Meine Frage nach dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes und nach der Malusregelung richtet sich an Sie, Frau Steinke: Die vier Jahre Verhandlungen haben deutlich gezeigt, dass der Kompromiss, der heute auf dem Tisch liegt, sehr heftig umstritten war. Wenn wir heute noch berechtigte Änderungen aufnehmen würden, würde das zwingend zu einer Verschlechterung der Situation führen. Die Frage ist sogar, ob die Malusregelung mit den Ländern so überhaupt noch fortgeführt werden kann. Nur sind wir hinsichtlich Ihres speziellen Problems und Ihrer betroffenen Gruppe nicht unter Zeitdruck, weil kein Malus zum 01.04. in Kraft tritt. Könnten Sie sich vorstellen, dass man außerhalb des heutigen Gesetzgebungsverfahrens eine andere Lösung dieses Problems sucht und das Gesetz so in Kraft treten lässt? Und ich frage dann Herrn Maus, ohne dass Sie sich da inhaltlich festlegen, ob Sie als betroffene Unternehmen bereit wären, sich außerhalb dieses Gesetzgebungsverfahrens an einer Lösung für Menschen mit Behinderungen zu beteiligen?

Vorsitzender Eduard Oswald: Das drehe ich jetzt mal um. Vielen Dank, Frau Kollegin Antje Tillmann. Ich fange gleich mit Herrn Maus an, damit Frau Steinke dann darauf eingehen kann. Herr Maus, Sie haben das Wort.

Sv Maus (Gesellschaft für Emissionstechnologie mbH): Ihr Problem, Frau Steinke, hat uns aus zwei Gründen ein paar Tage beschäftigt. Auch aus der Frage ist klar geworden, es wäre fatal - und das haben andere Vorredner schon gesagt -, das Gesetz weiter zu verzögern - mit offenem Ausgang. Das sollte in jedem Fall vermieden werden. Hier hängen nicht zuletzt Arbeitsplätze dran. Wir sollten es nicht alles zu sonnig sehen, d. h. es muss losgehen. Und aus dem Grunde haben wir uns überlegt, konkret überlegt, dass wir in eine Art Rabattsystem mit Ihnen eintreten und Behinderten unter Vorlage - die Prozedur muss genau überlegt werden - einen Behindertenrabatt einzuräumen. Solche Dinge sind möglicherweise sehr gut durchführbar, Konkretes muss noch mit Ihnen besprochen werden.

Vorsitzender Eduard Oswald: Frau Steinke, wenn Sie den Ball gleich aufnehmen, den Ihnen Herr Maus zugespielt hat, und trotzdem die Fragestellung der Frau Kollegin Antje Tillmann nicht vergessen. Bitte schön.

Sve Steinke (Bundesverband für Körper- und Mehrfachbehinderte): Ich sehe die Schwierigkeit. Ich denke, man müsste im Einzelnen sehen, wie dieser Rabatt ausgestaltet ist. Was ich jetzt nicht einschätzen kann, ist, ob es auch möglich wäre, durch einen Ländererlass eine Regelung zu finden. Dies ist wohl 1997, als das Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz erlassen worden ist, nachträglich durch einen Ländererlass erfolgt. Weiteres kann ich dazu erst einmal gar nicht sagen. Aber wenn Sie diese Rabattmöglichkeit sehen, denke ich, müsste man sehen, wie das Ganze ausgestaltet wird.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, das können wir so stehen lassen. Das waren die Antworten auf die Frage unserer Kollegin Antje Tillmann. Jetzt kommt die Fragestellung der Stellvertretenden Ausschussvorsitzenden, unserer Kollegin Gabriele Frechen, SPD-Fraktion. Bitte schön, Frau Kollegin Gabriele Frechen.

Gabriele Frechen (SPD): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. Ich habe noch mal eine Interessenfrage an - jetzt muss ich gucken - Herrn Dr. Hoff und eine Frage, weil ich es wirklich nicht verstehe, an den HJS und Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe. Herr Dr. Hoff, Sie haben eben gesagt, Sie hätten 2005 die Zusage gegeben, 2008 und 2009 100 Prozent Neufahrzeuge mit diesem Rußpartikelfilter auszustatten. Dass das heute noch nicht geschieht, dass nur 90 Prozent ausgeliefert werden, liegt daran, dass das Neufahrzeuge sind, die aus dem Bestand kommen, also die vor 2005 gebaut wurden. So hatte ich Sie verstanden und bitte Sie da noch mal um Aufklärung. Und meine Frage an Herrn Schulte und Herrn Kuhn: Grundlage dieser Anhörung ist auch der Antrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN. Die fordern ein entsprechendes Gesetz und haben Aussagen dazu gemacht, wie sich die Förderung ihrer Meinung nach gestalten soll. Und jetzt meine Frage: Trifft es zu, dass bei einer Nachrüstung mit geregelten Partikelminderungssystemen in die elektronische Motorsteuerung eingegriffen werden müsste und hierfür lediglich wenige, relativ neue Euro-4-Pkw in Frage kämen? Und trifft es auch zu, dass bei Euro-2- und Euro-1-Fahrzeugen der relativ unwirtschaftliche Austausch des Katalysators Voraussetzung wäre, um die Vorgaben aus diesem Antrag zu erfüllen?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen herzlichen Dank, Frau Kollegin Gabriele Frechen. Ich gebe Ihnen, Herr Dr. Hoff, zunächst das Wort.

Sv Dr. Hoff (Verband der Automobilindustrie e.V.): Frau Frechen, die Zusage unserer Industrie gegenüber Bundeskanzler Schröder auf unserem Forschungstag in Stuttgart lief darauf hinaus, dass wir sofort beginnen oder längst auch dabei sind, diesen Umstellungsprozess einzuleiten, Neufahrzeuge mit geregelten Partikelfiltern auszurüsten, und haben seinerzeit angekündigt, dass dieser Umstellungsprozess wohl bis 2008 abgeschlossen sein wird. Wir werden diesen Zeitpunkt vorziehen. Wir werden es wahrscheinlich vorher erreicht haben. Es geht darum, das Modell für Modell, Modellreihe für Modellreihe, die Fahrzeuge auf diesen Einbau des Partikelfilters vorbereitet werden müssen. Das ist eine Frage der elektronischen Steuerung, die mit integriert werden muss. Es ist auch eine Frage des Packagings, es muss ja auch Platz für solche Bauteile sein. Sie müssen also sehen, dass sie diesen Umstellungsprozess Zug um Zug von einer zur nächsten Modellreihe hinter sich bringen. Diese Zusage ist im Übrigen bislang weltweit einmalig. Das hat bisher noch keiner unserer Wettbewerber nachvollzogen. Durch diesen beschleunigten Umstellungsprozess haben wir heute, wie gesagt, einen Ausrüstungsgrad mit geregelten Partikelfiltern bei Neufahrzeugen in der Größenordnung von 90 Prozent. Und nach Norm Euro-4, die im

Januar 2005 in Kraft getreten ist, ausgerüstete zugelassene Neufahrzeuge sind heute in Deutschland etwa 3Mio. Fahrzeuge im Bestand. Davon haben bereits 2Mio. einen geregelten Partikelfilter und davon, wie gesagt, zwischen 80 und 85 Prozent von deutschen Marken.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Dr. Gerd Hoff. Jetzt gehen wir zum Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe, Herr Volker Kuhn. Bitte schön.

Sv Kuhn (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.): Das ist tatsächlich so: Ein Rußpartikelfilter mit offener Kanalstruktur - wie diese offenen Filtersysteme - ist wartungsfrei und ohne Verwendung von Sensorik, von Elektronik usw., während die geschlossenen Systeme wesentlich komplizierter sind, weil dort der Kohlenstoff über so genannte Keramikfilter aufgefangen wird und danach verbrannt werden muss. Diese Verbrennungstemperatur muss gesteuert werden, durch Additive wird sie teilweise heruntersetzt, weil es ein gewisser Weg der Abgase bis in das Ausgangssystem ist. Damit braucht man auch einen Eingriff in die entsprechende Sensorik, Motorelektronik usw. usf. Und damit sind diese Systeme natürlich wesentlich teurer. Bei Neufahrzeugen werden natürlich jetzt diese Systeme in der Regel gleich eingebaut, aber bei der Nachrüstung ist das, wie gesagt, wesentlich komplizierter. Und so, wie es auch der Antrag von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vorsieht, liegt so ein System bei 1 200 bis 1 400 Euro, die Förderung bei 600 Euro. Da ist natürlich für den Verbraucher eine Differenz von 600 Euro gegeben. Und da es sich in der Regel um ältere Fahrzeuge handelt - und das sind ja nicht die finanzkräftigsten Autofahrer - sollte man das berücksichtigen und vielleicht von diesem Antrag Abstand nehmen und lieber dafür jetzt zum Zeitpunkt April beginnen und nicht die ganze Geschichte vielleicht durch diese Dinge wieder auf Juni oder noch später hinausschieben.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank für Ihre Einschätzung, Herr Kuhn. Jetzt gehen wir zu Ihnen, Herr Schulte, HJS Fahrzeugtechnik. Bitte schön, Herr Schulte.

Sv Schulte (HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG): Frau Frechen, so kurz wie eben möglich:

Gabriele Frechen (SPD): Ich will es nicht nachbauen, nur verstehen.

Sv Schulte (HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG): Das versuche ich jetzt. Sonst könnte ich es gar nicht. Die Frage ist völlig begründet - sehr komplexes Thema. Grundsätzlich ist es so: Beim Pkw-Neufahrzeug verheiratet man den Filter und in Zukunft auch die Stickoxydtechnologie grundsätzlich mit dem Motormanagement. Bei Neufahrzeugen - Pkw, in Zukunft auch Lkw - ist das ein Eingriff und deshalb, wie Herr Dr. Hoff gerade gesagt hat, bedeutet diese komplexe Thematik, wirklich nur über Jahre zu entwickeln, grundsätzlich: Installation

Filter. Neufahrzeug bedeutet: Eingriff ins Motormanagement. Wir können das und das wird auch in Zukunft in der Industrie häufig der Fall sein. Wenn sie z. B. an die Gesetzgebung denken - Baumaschinen, Landmaschinen, Stationärmotoren -: Da kann man diesen Eingriff ins Motormanagement finanziell überhaupt nicht darstellen. Da reden wir über 200 Bagger oder 500 Mährescher. Aus dem Grunde kommt man in diesen Fällen zu autarken Systemen. Die bekommen einen Filter, die Abgastechnik bekommt sein eigenes elektronisches System. Wir können das in der Nachrüstung anbieten. Beim Umweltbundesamt haben wir seit Jahren nachgerüstete Fahrzeuge mit einem 100 Prozent-Filter am Laufen. Die sind so sauber wie die zitierten Neufahrzeuge: kleiner 5 mg. Das können wir von Firma HJS, aber der Preis für den Endverbraucher liegt bei 12-, 13-, 14-Hundert Euro. Da haben wir uns marktmäßig orientiert, auch orientiert die Vorstellung der Bundesregierung, was finanziell denkbar ist. Aber solche Systeme können sie wirtschaftlich für diesen Preis nicht vermarkten, wenn es nicht adäquat entsprechend finanziell für den Endverbraucher gefördert wird. Das ist die Situation. Die zweite Position - Katalysator Euro-1 und -2: Das ist immer sehr, sehr spezifisch. Unsere Systeme, Firma Emitec oder bei uns oder die anderen Anbieter, haben bei der Nachrüstung so genannte passive Systeme, die einen lebensfähigen Katalysator vor dem Filter brauchen. Und da muss man für das einzelne Fahrzeug prüfen - Deshalb ist sehr gut, dass die Systeme alle geprüft und auch autorisiert, homologiert, wie wir sagen, werden -: Ist der Katalysator noch zur Regeneration des Filters in Ordnung oder nicht. Das ist ein Bestandteil der Prüfung. Das kann man nicht pauschal mit ja oder nein beantworten. Das ist für jedes Fahrzeug individuell.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen, herzlichen Dank. Zum Verstehen hat es gereicht. Zum Nachbauen noch nicht. Da sind wir uns sicher einig. Das ist auch nicht Aufgabe des Finanzausschusses. Vielen, herzlichen Dank. Das war die Fragestellung unserer Kollegin Gabriele Frechen. Jetzt wieder zurück zur Fragestellung von Frau Kollegin Patricia Lips. Bitte schön, Frau Kollegin Patricia Lips.

Patricia Lips (CDU/CSU): Wir sind in der letzten Stunde verschiedene Themenblöcke angegangen: Umwelt, Steuern, Investitionen, Technik. Wir haben einen Aspekt noch ein bisschen ausgelassen, da möchte ich jetzt den Fokus darauf richten. Unser aller Bestreben ist es, trotz hoher Anmeldungen eine möglichst hohe Anzahl von Bürgerinnen und Bürgern, von betroffenen Fahrzeughaltern zu erreichen. Die Frage, die ich habe, würde ich am liebsten allen stellen. Sie alle sind informiert. Sie alle - wie auch wir - wollen es. Aber ich muss jetzt zwei Verbände rauspicken. Einmal den Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe: Sehen Sie die Möglichkeit, möglichst viele oder einen breiten Streuungsgrad betroffener Fahrzeughalter rechtzeitig für die Nachrüstung zu sensibilisieren bzw. gibt es Maßnahmen, die Sie vorschlagen? Und noch mal - bei allem Respekt für die Skepsis über die Malus-Regelung - an den ADAC: Sehen Sie nicht doch auch Effekte, dass durch entsprechende Kampagnen, Werbung und das, was heute schon an Anmeldungen auf dem Tisch liegt,

vorrangig die Nutzung der steuerlichen Anreize - Stichwort Bonusregelung - zum tragen kommt? Und inwieweit kann auch Ihr Verband an dieser Zielrichtung mitwirken?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Frau Kollegin Lips. Jetzt beginnen wir beim Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe. Bitte schön, Herr Kuhn.

Sv Kuhn (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.): Erstmals ist es, wie ich auch eingangs schon sagte, generell so: Wir haben inzwischen eine so genannte Serviceoffensive gestartet, in der wir unsere Mitgliedsbetriebe stark dafür sensibilisiert haben, die Rußpartikelförderung und die ganze Geschichte an die Kunden heranzutragen. Es gibt eine interessante Umfrage der BBE-Unternehmensberatung, die kürzlich in unserem Verbandsorgan „Kfz-betrieb“ veröffentlicht wurde. Ich werde einfach nur ein paar Punkte zur Werbung für Nachrüstung herausgreifen: Ansprache beim Werkstattbesuch werden 94 Prozent der Betriebe machen, es wird Email-Kampagnen geben, es wird Spannbänder und Plakate geben, Kundenflyer, Anzeigenschaltung, Internetwerbung usw., aber auch Briefaktionen. Aber die Hauptmaßnahme wird sicherlich die Ansprache beim Werkstattbesuch der Kunden sein. Wir stehen Gewähr bei Fuß und unsere Betriebe sind darauf vorbereitet, diese Dinge unverzüglich mit den Kunden zu besprechen und die Vorteile zu erläutern.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Kuhn. Jetzt zum ADAC, Herr Jürgen Albrecht.

Sv Albrecht (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.): Was den Malus angeht: Wir sind skeptisch, was die Höhe des Malus angeht, nicht gegenüber der Tatsache, dass es einen Malus gibt. Selbstverständlich müssen Fördermaßnahmen, die sinnvoll und notwendig sind - und die vorgeschlagenen Maßnahmen sind sinnvoll und notwendig -, auch finanziert werden. Das war in der Vergangenheit so, und das muss auch diesmal so sein, und zwar aus dem Topf der Kfz-Steuererinnahmen. Bisher hat man die Kfz-Steuerzahler, also Dieselfahrer und Benziner-Fahrer insgesamt, herangezogen und Fördermaßnahmen, die in der Vergangenheit mehr zugunsten der Autofahrer ausgelegt waren - Stichwort Nachrüstungen, insbesondere in den 90er Jahren -, weswegen der Aufschlag wesentlich weniger bemerkbar war. Jetzt hat man sich aus verschiedenen Gründen für eine andere Lösung entschieden und nur die Dieselfahrer herangezogen. Das ist aus unserer Sicht schon ein Kritikpunkt. Aber man kann das sicherlich auch so machen. Wichtig ist - und das ist natürlich auch unser Anliegen -, das Ding voranzubringen und letztendlich nach vier Jahren eine Lösung zu realisieren, auch wenn sie uns ein bisschen schmal erscheint und wir eigentlich eine umfassende Verbesserung und eine Neugestaltung der Kfz-Steuer lieber gehabt hätten. Aber einen Malus muss es geben, um zu finanzieren. Wir halten ihn aber, wie gesagt, für sehr stark sicherheitsorientiert gerechnet und für etwas überhöht. Aber das Problem ist nicht

die Tatsache, dass es einen Malus gibt. Was die Kampagnen angeht: Wir haben in der Vergangenheit die Kfz-Steuer eigentlich immer als berechtigtes und bewährtes Instrument zur Förderung besonders umweltfreundlicher Fahrzeuge angesehen. Wir haben die 1997er Reform - die damalige Umstellung auf die emissionsorientierte Kfz-Steuer - aktiv mitgetragen, obwohl das für einen Teil unserer Mitglieder durchaus schmerzhaft Folgen gehabt hat. Ich denke an die Steuererhöhung, die sich daraus beispielsweise im Jahr 2001 für Euro-1-Fahrzeuge ergeben hat. Das wurde bereits 1997 beschlossen. Steueranhebungen um 60 Prozent waren natürlich für die Betroffenen nicht ganz lustig. Dennoch hat sich diese emissionsabhängige Kfz-Steuer bewährt. Sie ist mittlerweile vom eigenen Erfolg überholt. Und wir haben das natürlich auch im Rahmen unserer Monatszeitschrift und unserer sonstigen Öffentlichkeitsarbeit positiv begleitet. Das werden wir auch in der Zukunft tun, wenn hier ein Gesetz beschlossen wird, das seriöse Anreize setzt und niemanden bei der Malusregelung übervorteilt.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank. Und da Sie 15 Millionen erreichen, ist das schon eine große Menge.

Sv Albrecht (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.): Erreichen tun wir sogar ein paar mehr, weil jedes Exemplar der „Motorwelt“ natürlich von mehreren Leuten gelesen wird - auch von Nichtmitgliedern.

Vorsitzender Eduard Oswald: Sehen Sie, ich habe Ihnen die Chance gegeben, dies auch hier in diesem Kreis darzustellen. Die Frau Staatssekretärin hat den Blick von Herrn Schulte aufgefangen, der sich gerne auch noch dazu äußern wolle. Deswegen gebe ich ihm das Wort.

Sv Schulte (HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG): Herr Vorsitzender, herzlichen Dank. Ich möchte eigentlich nur auf das, was Herr Albrecht gerade sagt, kurz erwidern. Ich bin von Anfang an bei der Thematik „Einführung der Katalysatortechnik“ dabei gewesen. Das Umweltbewusstsein hat sich ins Positive verändert. Die finanziellen Verhältnisse des Endverbrauchers, des Fahrzeughalters sind viel kritischer, bewusster geworden. Ich möchte in aller Deutlichkeit vor der Annahme warnen: Der Malus finanziert diese Förderung nicht! Dieses Thema wird im Markt definitiv kein Selbstläufer. Dazu hat die Bundesregierung - diese und die letzte - wesentlich beigetragen. Es wird seit vier Jahren über das Thema geredet, und es ist bis jetzt nichts passiert. Jetzt gucken wir auf den 1.4. Ich plädiere ausdrücklich dafür, wenn das Ziel „Ökologie“ erreicht werden soll, die Entlastung durch Nachrüstung der im Markt befindlichen Dieselfahrzeuge, dann muss jetzt ein Teil des Geldbetrages genommen werden, um durch diese Bundesregierung für das Thema zu werden. Wir könnten mit dem gleichen Betrag an Werbung von der Industrie nicht dasselbe im Markt erreichen. Da wird gesagt: Die werben für ihr Produkt! Die wollen Umsätze machen!

etc. pp. Das Thema muss nach meiner Auffassung von der Bundesregierung objektiv in den Markt hinein getragen werden. Wir haben damals bei Einführung des Katalysators mit dem Thema gedümpelt, und dann sind zwei wesentliche Dinge passiert: Es ist aus der Kraftfahrzeugsteuerförderung eine Bargeldförderung geworden und unter Umweltminister Töpfer wurde damals die Werbung „Kat sei Dank“ gestartet. Ich lege Ihnen gerne die Zahlen vor. Nur aufgrund dieser wesentlichen Veränderungen ist am Markt aus der tröpfchenweisen Katalysator-Nachrüstung ein gutes Thema geworden. Die finanzielle Förderung in bar ist nicht vorgesehen. Es muss für das Thema geworben werden - und nicht 2008, sondern jetzt zu Beginn. Ansonsten haben Sie am Markt relativ schnell eine Meinung: Da läuft nichts! Das brauchst du nicht zu machen! Das lohnt sich sowieso nicht! Ich plädiere dafür, durch die Bundesregierung einen Teil aus dieser soliden Malusregelung zu nehmen, um für die Ökologie zu werben, nicht für unsere Produkte. Das steckt dahinter. Das wäre mir ein ganz wichtiges Anliegen. Wenn Sie ökologisch wirklich etwas erreichen wollen, muss jetzt für das Thema geworben werden.

Vorsitzender Eduard Oswald: Herr Schulte, vielen Dank für Ihre mahnenden, nachdenklichen Worte. Auch nach meiner Auffassung muss das in der Tat aufgegriffen und weiter verfolgt werden. Vielen Dank. Auch dazu dienen in der Tat diese Anhörungen, es mit ins parlamentarische Verfahren einzubringen. Und auch die Bundesregierung hat unmittelbar zugehört. Vielen Dank. Das ist ein wichtiger Hinweis gewesen. Das waren die Antworten auf die Fragen von Frau Kollegin Patricia Lips. Jetzt ist unsere Kollegin Ingrid Arndt-Brauer wieder mit ihren Fragestellungen an der Reihe. Bitte schön, Frau Kollegin.

Ingrid Arndt-Brauer (SPD): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Ich habe noch eine Frage an Herrn Kuhn: Inwieweit ist in den Kosten, die Sie für den Einbau des Filters einsetzen, schon die Dienstleistung für den Verbraucher enthalten? Wenn ich jetzt also in meine VW-Werkstatt komme - ich werde angesprochen, haben Sie ja gesagt, ich werde angesprochen oder lese das Plakat -, ist, wenn ich ihnen den Auftrag gebe und sie mir so einen Filter einbauen, damit das Thema für mich erledigt oder muss ich danach noch zum TÜV oder zum Finanzamt? Wie ist es geregelt? Es steht nicht im Gesetz. Ich habe damals zwar Kat nachgerüstet, aber kann mich nicht mehr dran erinnern. Inwieweit ist da was vorgesehen? Ich weiß es wirklich nicht.

Vorsitzender Eduard Oswald: Herr Kuhn, das können Sie gleich beantworten.

Sv Kuhn (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.): Das ist folgendermaßen: Es gibt erstmal die reinen Kosten des Filters, die aus unserer Kenntnis bei 400, 500 Euro liegen. Dann kommen die reinen Einbaukosten und danach kommt noch eine Abgasuntersuchung - denn sie brauchen auch wieder eine so genannte AU -, sodass wir schätzen - jeder Betrieb oder jede Werkstatt kalkuliert natürlich bei uns eigenständig, aber

wir haben Durchschnittswerte, der Durchschnittswert im letzten Jahr in Deutschland lag pro Stundenverrechnungseinheit bei 62 Euro, gehen wir jetzt mit Mehrwertsteuererhöhung usw. vielleicht von 65 Euro aus - insgesamt wird - je nach Werkstatt und zwischen ländlicher und städtischer Raum, gibt es auch noch Unterschiede - der Einbau mit einer Stunde Arbeitszeit bei 600 bis 700 Euro liegen. Diese Kosten müssten Sie natürlich - vielleicht mit Kostenvoranschlag - bei Ihrer Werkstatt erfragen. Aber das ist die Größenordnung, die wir im Zentralverband schätzen. Danach bekommen Sie von der Werkstatt eine so genannte Einbaubescheinigung. Mit dieser Einbaubescheinigung können Sie dann die entsprechenden Fahrzeugpapiere bei der Zulassungsstelle ändern lassen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank. Auch dieser Weg ist klar geworden. Das war die Frage unserer Kollegin Ingrid Arndt-Brauer. Jetzt gehen wir weiter in der Fragestellung, zunächst Kollege Petzold von der Fraktion CDU/CSU. Bitte schön, Kollege Ulrich Petzold.

Ulrich Petzold (CDU/CSU): Herzlichen Dank, Herr Vorsitzender. Eine Frage an Herrn Dr. Hoff und an Herrn Schulte: Die deutschen Kfz-Hersteller haben ja in den vergangenen Jahren, fast Jahrzehnten sehr viel unternommen, um durch ein verbessertes Motormanagement Schadstoffe zu reduzieren, und haben zu ihrer Verzweiflung dies gerade beim Dieselruß nicht ganz so geschafft, wie sie sich das vorgestellt hatten. Jetzt meine Frage: Bringt eigentlich dieses verbesserte Motormanagement gerade dieser deutschen Kfz etwas beim Einbau der geschlossenen Filter? Soviel ich weiß oder soviel ich in Erfahrung gebracht habe, ist durchaus damit zu rechnen, dass sich dieses verbesserte Motormanagement sehr gut mit diesem geschlossenen Filter verträgt, der dann jetzt in Zukunft allgemein eingebaut wird.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank. Das war die Fragestellung. Ich beginne wieder bei Herrn Dr. Gerd Hoff.

Sv Dr. Hoff (Verband der Automobilindustrie e.V.): Herr Petzold, wir kommen bei Euro-4 von Euro-3 - 50 mg Partikel - runter auf 25 mg, und bei Euro-5 dann keine Halbierung mehr, sondern auf 5 mg. Der Schritt nach Euro-4, der ein sehr schwieriger für unsere Industrie war, ein schwieriger Schritt, hat auch in der Planung den Einsatz des Partikelfilters mit berücksichtigt. Es hat aber in der Tat sehr, sehr gute motorische Lösungen gegeben, die teilweise mit innermotorischen Maßnahmen - mit optimierter Verbrennung, was auch immer alles - bereits sehr niedrige Partikelgrenzwerte erreicht haben, allerdings keinen Partikelgrenzwert von 5 mg. Bei 5 mg sind sie spätestens bei dem Partikelfilter angekommen und, davon abgesehen, selbst wenn Sie es mit innermotorischen Maßnahmen erreichen könnten, würde die Veranstaltung dermaßen aufwendig werden, dass es schon fast einfacher, wiederum effizienter ist, dazu die Partikelfilter zu nutzen. Das ist - glaube ich - im Augenblick die Antwort, die ich dazu geben kann. Ich würde aber gerne noch mal die Gelegenheit

nutzen, auch zwei, drei Sätze zur Klärung der Frage des Malus und des Potenzials beizutragen. Wir haben im Bestand derzeit größenordnungsmäßig 10 bis 11 Mio. Pkw mit Dieselmotor. Davon sind, Fahrzeuge, die irgendwo zwischen 5 und 8 Jahre alt sind, nicht älter, in besonderer Weise für die Nachrüstung geeignet. Wir haben es also insbesondere mit dem Kontingent der nach Euro-3 zugelassenen Fahrzeuge zu tun. Euro-3-Fahrzeuge beginnen im Zulassungsdatum irgendwo bei 98 und enden dann etwa 2004. Bei allem, was älter ist - Euro-1 und Euro-2 sind Fahrzeuge, die über 10, 11, 12 Jahre alt sind -, davon auszugehen, dass sich ein Halter entschließen könnte, diese Fahrzeuge nachzurüsten, umzurüsten, ist wohl - glaube ich - sehr optimistisch. Und im Zweifelsfall wäre es in der Tat besser, wenn anstelle dieser Fahrzeuge neue Fahrzeuge mit optimierter Abgastechnik auf den Markt kommen würden. Bei Euro-4 haben wir in etwa ein Kontingent im Bestand von der Größenordnung 4 Mio. Fahrzeuge. Und, weil die Frage vorher auch schon mal gestellt wurde, davon sind ungefähr 10 Prozent befreit - aus den unterschiedlichsten Befreiungstatbeständen. Also bewegen wir uns in der Größenordnung von dreieinhalb Mio. Fahrzeugen, die in besonderer Weise für die Nachrüstung in Frage kommen. Nehmen Sie ruhig noch einen Teil der 1 Mio. Neufahrzeuge, die nach Euro-4 zugelassen sind und noch keinen Partikelfilter haben: Da gibt es auch welche drunter, die nachträglich komplettiert werden können. Und wenn Sie jetzt die Berechnung, die Aufkommensneutralitätsberechnung, im Auge haben, dann ist, wie es der Kollege vom ADAC auch gesagt hat, ein Malus in der heutigen Größenordnung - über vier Jahre 100 Euro im Durchschnitt - im Zweifelsfall schon ein vernünftiger Ausgleich, bei dem die Länder wahrscheinlich unter dem Strich Steuermehreinnahmen haben werden. Das ist auch unsere Einschätzung. Aber es ist halt schwer, genau zu kalkulieren. Ich würde, was die Höhe des Malus anbetrifft, auch bitten, im Auge zu behalten, dass nach Euro-1 und Euro-2 zugelassene Diesel-Pkw, die sich für die Nachrüstung in der Tat kaum eignen, auch heute schon einen verflucht hohen Kfz-Steuerersatz zu zahlen haben. Da noch mal zusätzlich ranzugehen, scheint mir auch aus sozialen Gesichtspunkten ein Problem zu sein.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank für diesen wichtigen Hinweis, Herr Schulte.

Sv Schulte (HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG): Ganz kurz, Herr Petzold, meine Einschätzung - und ich bin in dem Thema einigermaßen drin -: Es gibt weltweit keinen Fahrzeughersteller und keine Zulieferindustrie, die auf dem Sektor Dieselmotormanagement weiter ist als die deutsche Industrie. Das darf ich vielleicht noch mal hier erwähnen. Die Franzosen mit ihrem Dieselpartikelfilter - das ist keine französische Technik - haben den japanischen Filter nur aus marketingtechnischen Gesichtspunkten eher eingebaut und ausschließlich ihn auf den deutschen Markt konzentriert verkauft. Es gibt nirgendwo in der Welt die Dieselmotortechnologie mit dem wesentlichen Modul in der Zukunft der Abgastechnologie, das weiter entwickelt ist als durch den deutschen Fahrzeughersteller. Und jetzt - adressiert an ein bestimmtes Unternehmen, ansässig in Stuttgart, nicht Automobil-

hersteller, sondern Zulieferer, die mit 60 Prozent den Dieselmotor weltweit bedienen -: Diese Firma ist völlig konzentriert - zusätzlich seit einigen Jahren - auf die Entwicklung „Integration des Dieselpartikelfilters im Abgasstrang für Dieselmotoren“. Das bedeutet, soweit ich die Sache einschätzen kann, dass der Dieselmotor in Zukunft, soweit man sehen kann, als Bestandteil im Abgasstrang einen Dieselpartikelfilter hat. Die Situation, wie sie sich eingestellt hat, und die Zukunft, soweit man sie betrachten kann, heißt: Dieselmotor mit Dieselpartikelfilter trotz optimiertem Motormanagement. Also: dahinter hängt immer ein Filter.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Schulte. Jetzt habe ich noch eine ganz kurze Nachfrage von Herrn Ulrich Petzold. An wen?

Ulrich Petzold (CDU/CSU): An Herrn Dr. Hoff. Ich glaube, wir hatten uns da ein bisschen falsch verstanden, Herr Dr. Hoff. Mir geht es wirklich darum: Können wir z. B. bei der Einführung Euro-5 und Euro-6, die sich ja jetzt doch schon deutlicher abbilden, durch dieses Zusammenführen der modernen Filtertechnologie, des modernen Dieselpartikelfilters und des modernen Motormanagements ein Wettbewerbsvorteil für die deutsche Automobilindustrie generieren?

Vorsitzender Eduard Oswald: Bitte schön, Herr Dr. Hoff.

Sv Dr. Hoff (Verband der Automobilindustrie e.V.): Herr Petzold, Wettbewerbsvorteile haben wir in dem Markt ohnehin, weil wir da eine Spitzenposition haben. Wir sind eindeutig besser auf Euro-5 vorbereitet als unsere Wettbewerber. Das zeigt der hohe Marktanteil deutscher Marken an mit Partikelfiltern ausgerüsteten Neufahrzeugen. Motormanagement brauchen wir selbstverständlich für den Filter, brauchen wir später auch für die Abgasnachbehandlung. Bei der Abgasnachbehandlung sind wir im Zweifelsfall auch einen Schritt voraus. Abgasnachbehandlung kommt nach der jetzt abgeschlossenen oder so gut wie abgeschlossenen europäischen Abgasgesetzgebung mit Euro-6 in einem zweiten Schritt nach. Fahrzeuge mit dieser Technik werden auch schon in Bälde von praktisch allen deutschen Marken auf den Markt kommen - zuerst bei größeren Fahrzeugen, vorzugsweise mit Schwerpunkt US-Geschäft. Aber auch an der Stelle, glaube ich, haben wir einen Vorsprung, zeigt sich, dass wir in der Dieselpartikelfilter-Technologie eine Spitzenposition haben. Hier kommen Abgasnachbehandlungen, hier kommen Partikelfilter mit Motormanagement zusammen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank. Herr Maus hat sich gemeldet. Ich halte das für eine qualitative Abrundung des Ganzen und bitte Sie um Ihren Beitrag.

Sv Maus (Emitec - Gesellschaft für Emissionstechnologie mbH): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Es ist mir ganz wichtig, darauf hinzuweisen, dass es nicht alleine der Partikelfilter oder das Motormanagement ist, was uns weiter bringt, sondern ich darf Sie

darauf hinweisen, dass sich hier in den nächsten zwei Jahren - ich hatte das angedeutet: 2008, 2009 - völlig neue Verbrennungskonzepte für die Deutschen eröffnen, die aber wiederum vom Partikelfilter abhängen. Das sind - präzise gesagt - Einspritzsysteme, die mit sehr hoher Präzision mehrfach vor dem Verbrennungstakt arbeiten können. Da sind wir mit zwei Firmen in Deutschland weltweit führend. Das sind Abgasturbolader, die sie brauchen, beispielsweise zweistufig. Hier sind wir leider nicht führend. Das bildet sich erst. Und das weitere sind variable Ventilsteuerungen usw. Sie sehen, hier wird eine breite Industrie angeregt. Und der Partikelfilter ist nur, wie man englisch sagt, der Enabler. Und er wird bleiben. Ich darf Sie also darauf hinweisen: Hier passiert Gigantisches. Wir werden gerade mit der Nachrüstung, ich hatte das ja knapp formuliert, etwas anstoßen, weil wir vermutlich mit Euro-6 eine Gesetzgebung haben werden, bei der die Partikelzählung eine Rolle spielt. Sie können sich vorstellen, wenn sich die Anzahl der Partikel von 180 mg - heute vielleicht bis zu einem Faktor 10 kleiner - nicht wesentlich ändert, dass man in Zukunft auch an der Filtertechnik sehr viel entwickeln muss, um diesen so genannten Nanopartikeln, die es dann zu filtern gilt, Rechnung zu tragen. Auch hier ergeben sich wieder für die deutsche Industrie phantastische Chancen, und auch da sind wir in Deutschland wieder vorne. Das ist auch der Grund, was Sie lobend erwähnt haben, warum wir in Deutschland forschen und produzieren werden.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Maus, für Ihren Beitrag. Ich nehme jetzt die weiteren Fragestellungen auf. Das ist zunächst Kollege Dr. Volker Wissing, Sprecher der FDP-Fraktion. Bitte schön, Kollege Dr. Volker Wissing.

Dr. Volker Wissing (FDP): Ich möchte noch mal auf die Malusregelung eingehen. Wir haben schon vom ADAC gehört, dass 1,20 Euro pro 100 ccm eine etwas überzogene Kompensation ist. Und es ist auch schon an anderer Stelle angeklungen, dass man mit den Steuernehreinnahmen, die man dadurch generiert, Werbung finanzieren könnte. Ich würde gern noch mal eine Stellungnahme des Verbandes der Automobilindustrie und des Zentralverbandes des Deutschen Kraftfahrzeuggewerbes dazu hören: Wie schätzen Sie diese Situation ein? Halten Sie die 1,20 Euro-Regelung für zu hoch?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Kollege Dr. Wissing. Beginnen wir bei Herrn Kuhn vom Zentralverband. Bitte schön Herr Kuhn.

Sv Kuhn (Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e.V.): Mit der jetzt vorgesehenen Malusregelung können wir leben und wir halten diese Malusregelung auch für angemessen. Wir müssen dabei auch immer die Gesamtförderung insgesamt betrachten, eben die 330 Euro, die dann dazu kommen, und die Einbaukosten mit allem Drum und Dran. Also, wir denken, dass die Regelung, wie sie jetzt vorgesehen ist, für den Autofahrer ein Anreiz darstellt, um Partikelfilter entsprechend nachzurüsten. Und insbesondere die Kenn-

zeichnungsregelung, die in vielen Kommunen gerade im nächsten Jahr in Kraft treten wird, wird auch dazu führen, dass die Autofahrer verstärkt - zumindest in den Ballungszentren - versuchen werden, den Dieselpartikelfilter nachzurüsten. Hinzu kommt natürlich auch noch was ich eingangs schon sagte, dass neben der Nachrüstung finanzielle Aspekte für viele Autofahrer eine Rolle spielen werden. Gerade die Fahrzeuge mit der Euro-3-Norm und eben nicht die neueren Fahrzeuge kommen hierfür in Betracht. Viele Fahrzeughalter aus dem Gewerbebereich werden, davon gehen wir aus, diese Regelung dankbar annehmen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Herr Kuhn, vielen Dank. Herr Dr. Hoff, bitte.

Sv Dr. Hoff (Verband der Automobilindustrie e.V.): 1,5 Mio. Nachrüstungen, so sie erreicht werden sollten, wäre ein hervorragendes Ergebnis. Zwei Millionen, mit denen die Länder ihre Belastungsneutralität rechnen wollten, waren jenseits von Gut und Böse. Mehr möchte ich dazu eigentlich nicht sagen.

Vorsitzender Eduard Oswald: Das ist Ihre Einschätzung. Und Herr Schulte?

Sv Schulte (HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG): Herr Oswald, grundsätzlich bin ich dankbar, dass ich überhaupt im Bundestag sitzen darf. Aber ich habe noch nie die Gelegenheit im Finanzausschuss gehabt.

Vorsitzender Eduard Oswald: Das ist wahr. Das ist ja auch eine besondere Ehre.

Sv Schulte (HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG): Ich weiß das zu schätzen. Aus dem Grunde danke ich noch mal für das erteilte Wort. Herr Vorsitzender, meine Damen und Herren, wir reden jetzt in der Anhörung über den Pkw. Wir haben, was Emissionen im Markt betrifft, eine signifikante andere Quelle: Das sind die Nutzfahrzeuge. Und gerade hier im Finanzausschuss ist es ja immer die Frage: Wie finanziert man das? Und an wen ist das besser adressiert als an diesen Kreis? Ich möchte Sie im Finanzausschuss des Bundestages herzlich bitten, da noch einmal drüber nachzudenken. Man muss sich vorstellen, ein Pkw im Dieselmotor verbraucht 5, 6 Liter. Ein Bus im innerstädtischen Verkehr - nur damit man eine Vorstellung hat - braucht 40 Liter Dieselmotor per 100 km, emittiert die Abgase innerstädtisch. Das sind die Realitäten und das sind die Emissionen. Und da passiert nichts. Und, Herr Vorsitzender, wenn man da über ein intelligentes System nachdenkt - es sind Betriebsausgaben, weil die kommerziellen Fahrzeuge wirtschaftlich im Betrieb genutzt werden -, wenn man da einen zusätzlichen Anreiz gäbe, würde unglaublich viel innerstädtisch entlastet. Wenn Sie das dankenswerterweise noch einmal mit aufnehmen würden. Vielen Dank.

Vorsitzender Eduard Oswald: Sie können ganz sicher sein, dass dieses Thema nicht ungehört bleibt. Wir werden auf diesen Punkt zurückkommen. Ohne jetzt dem Willensbildungsprozess vorzugreifen, ist völlig klar, dass man an den Punkten nicht vorbeigehen kann, dass wir das diskutieren müssen - zunächst einmal unabhängig davon, mit welchem Ergebnis. Jetzt habe ich die nächste Wortmeldung unseres Kollegen Lutz Heilmann von der Fraktion DIE LINKE. Bitte schön, Kollege Lutz Heilmann.

Lutz Heilmann (DIE LINKE.): Danke schön, Herr Vorsitzender. Meine Frage richtet sich an Herrn Dr. Reh vom BUND und Herrn Lottsiepen vom VCD: Ist es sinnvoll, dass steuerliche Förderung unabhängig vom Grad der Feinstaubproduktion ist? Wäre es nicht besser, man würde die steuerliche Förderung entweder nach den geschlossenen und offenen Filtern unterteilen oder sie direkt an das Erreichen einer Partikelminderungsstufe koppeln? Ich bin, da ich heute drei Ausschüsse zu belegen habe, einen Moment später gekommen. Entschuldigung!

Vorsitzender Eduard Oswald: Eine Frage in dieser Form hat, wenn ich es noch im Kopf habe, schon die Frau Kollegin Gabriele Frechen gestellt. Aber sie wird jetzt noch mal beantwortet, aber kurz und bündig. Und ich empfehle Ihnen trotzdem das Protokoll, das ist eine wunderbare Lektüre. Herr Dr. Reh, geben Sie doch bitte Herrn Kollegen Lutz Heilmann eine kurze Antwort.

Sv Dr. Reh (Bund für Umwelt und Naturschutz e.V.): Ich denke, das Thema geschlossene und offene Systeme ist in der Tat erschöpfend behandelt - und auch die Aussage, aus Zeitgründen und wegen der Notwendigkeit, dass die Förderung rechtzeitig in Kraft tritt, das Fass nicht mehr aufzumachen. In der Kombination mit der Feinstaubbelastung gibt es jetzt die Möglichkeit, dass die Kommunen mit dieser Mischung, mit dem Instrumentenmix agieren können. Vielleicht ist aus unserer Sicht die Malusregelung etwas schwach ausgeprägt, aber mit der Plakettenverordnung, gemäß der die Kommunen je nach ihrer Belastung Stufen einrichten und regeln müssen, um nachzuweisen, dass die Maßnahmen eine entsprechende Minderung der Feinstaubbelastung bringen, wird das seine Wirkung entfalten. Die Farben der Plakette: eben von rot nach grün. Das wird, denke ich, den Zwang bringen. Und die Reaktion der Kunden wird sein, zu sagen, ich rüste mein Auto so aus, dass ich in der Tat auch künftig in jeden Ballungsraum rein fahren kann. Gerade dieser Instrumentenmix, denke ich, ist die Antwort auf die Frage, wie man auf spezielle Belastungssituationen eingehen kann.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Dr. Reh. Bitte, Herr Gerd Lottsiepen.

Sv Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Es wäre besser gewesen, ... Aber der Entwurf ist halt so, wie er ist. Und ich hatte vorhin dafür plädiert, dass dem so zugestimmt

wird. Herr Vorsitzender, ich würde ganz gern, wenn Sie mir gestatten, auf eine Frage eingehen, die nicht mir gestellt wurde, aber ...

Vorsitzender Eduard Oswald: ..., aber die Sie intensiv erwartet haben.

Sv Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Nein, nein. Ich habe ...

Vorsitzender Eduard Oswald: Der Kollege Winfried Hermann kommt noch. Es könnte sein, dass er sie noch stellt. Aber greifen Sie es mal an.

Sv Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Ich glaube nicht. Es geht um die Frage, die zur Zahl der betroffenen Behinderten gestellt wurde. Das ist natürlich wichtig.

Vorsitzender Eduard Oswald: Das ist doch selbstverständlich. Bitte schön.

Sv Lottsiepen (Verkehrsclub Deutschland e.V.): Ich habe erst während dieser Sitzung gerechnet, wie viele Betroffene es denn sind, die tatsächlich eine 100-prozentige Steuerbefreiung haben. Das sind nicht ganz 300 000 Bürger bzw. Autos, für die diese Steuerbefreiung gilt. Von denen sind maximal, nehme ich an, 25 Prozent Dieselfahrzeuge - die Zahl habe ich nicht, da kann man nur spekulieren, muss man nachfragen, beim KBA, wie auch immer, vielleicht bekommt man die Zahl auch nie wirklich - maximal 25 Prozent, weil das Fahrzeuge sind, die in der Regel nicht für weite Strecken genutzt werden, und da kauft man eher einen Benziner - also eher noch weniger. Reden wir von 300 000, vielleicht 20 Prozent, dann sind es 60 000. So viel ich weiß, ist über die Plakettenordnung geregelt, dass diese Fahrzeuge von Fahrverboten ausgenommen werden. Auch da ist also die Not nicht so groß. Und ich begrüße natürlich ausdrücklich Ihr Angebot, dass man den Behinderten durch Rabattlösungen entgegenkommt.

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Herr Lottsiepen, für diese Ergänzung. Jetzt habe ich als letzten Fragesteller unseren Kollegen Winfried Hermann von der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, der nicht Herrn Gerd Lottsiepen fragen wird.

Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Vielen Dank, Herr Vorsitzender. Sie haben zu Recht festgestellt, dass praktisch alle Fragen gestellt und abgearbeitet wurden. Deswegen erlaube ich mir zum Schluss eine innovationspolitische Frage - angestoßen durch die Einwendungen von Herrn Hoff, Herrn Kuhn und Herrn Schulte. Sie haben ja mehrfach betont, dass wir im Dieselmotorenbereich, im Abgasbereich Weltspitze sind und nahezu nicht mehr einzuholen sind. Dann fragt man sich schon als jemand, der seit vielen Jahren in diesem Bereich tätig ist, warum es mindestens drei, vier Jahre von der Einsicht zur Notwendigkeit, wie dringend wir einen Rußfilter brauchen, bis zu diesem Punkt, an dem wir

tatsächlich heute sind, dass ab April mit einer Teilförderung von Teilfiltern usw., gedauert hat. Es ist - mit Verlaub - ein sehr bescheidenes Modell. Ich bin überrascht über das große Lob der Umweltverbände, sozusagen nur um wenigstens das zu retten. Das ist doch eine sehr bescheidene Regelung. Meine Frage an Herrn Hoff und an Herrn Schulte: Was waren eigentlich die Gründe, warum die so hoch innovative deutsche Automobilindustrie derartig lang gebraucht hat, um jetzt diesen Sprung für dieses Jahr zu schaffen bzw. was sind die Hoffnungen, die uns berechtigen zu glauben, dass in Zukunft alles besser und schneller wird, vor allem dass demnächst schon die Euro-6-Norm ansteht?

Vorsitzender Eduard Oswald: Vielen Dank, Kollege Winfried Hermann. Wir beginnen bei Dr. Gerd Hoff.

Sv Dr. Hoff (Verband der Automobilindustrie e.V.): Herr Hermann, ich weiß nicht, wo Sie die drei oder vier Jahre herholen, die wir irgendwas verzögert oder verhindert hätten. Aber ich kenne den Vorwurf. Es ist nur die Frage, ob sie sich mit breit legitimierten Umweltverbänden oder mit Abmahnvereinen unterhalten. Herr Hermann, die Diskussion wurde durch die ersten Fahrzeuge, die im deutschen Markt mit Partikelfiltern zugelassen worden sind, ausgelöst. Das waren Fahrzeuge des französischen Wettbewerbers. Diese Fahrzeuge wurden im Übrigen nach Euro-3 zugelassen. Wir reden hier über die ersten, mit Partikelfilter nachgerüsteten Fahrzeuge oder ausgestatteten Neufahrzeuge, über das Jahr 2003, vielleicht noch 2004. Unsere Aussage „Wir stellen komplett um!“ stammt aus dem Sommer 2005. In der Zwischenzeit ist dieser Umstellungsprozess gelaufen. Sie können das nicht von heute auf morgen machen. Sie müssen Adaption machen. Sie müssen Forschung und Entwicklung betreiben. Unser Hersteller hat im Übrigen an der Stelle auch schon Erfahrungen. Die ersten Fahrzeuge sind bereits in den 90er Jahren in den USA mit Partikelfiltern auf den Markt gekommen. Leider haben sie nicht so lange gehalten, sind teilweise abgebrannt. Es ist also auch eine recht komplizierte Technologie. Sie müssen weiter im Auge behalten, dass wir uns zunächst einmal auf Euro-4 vorbereitet haben. Das war eine enorme Herausforderung und diese Herausforderung wurde auch noch von steuerlichen Vorteilen begleitet. Den Kunden diese steuerlichen Vorteile zu sichern, ist auch ein Element der Verkaufsförderung und letzten Endes ein Marketinginstrument. Wir haben erst einmal sehr, sehr schnell auf Euro-4 umgestellt, und im Zuge dieses Umstellungsprozesses sind bereits im Jahr 2004 die ersten Fahrzeuge - mit Partikelfilter ausgerüstet - auf den deutschen Markt gekommen - auch von deutschen Herstellern -. Und der Umstellungsprozess ist abgeschlossen. Ich weiß nicht, woher Sie die drei, vier oder fünf Jahre nehmen oder wovon Sie auf die Verweigerungshaltung schließen.

Winfried Hermann (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN): Darf ich nur ganz kurz? Sie haben es ja selber gesagt. Sie haben lange gebraucht, bis Sie umgestellt haben. Die Koalitionsfraktionen haben schon 2004 das Eckpunktepapier gemacht - und wir waren nicht die schnellsten! Da

war die Debatte zum Rußfilter schon einige, schon mindestens zwei Jahre öffentlich im Gange.

Vorsitzender Eduard Oswald: Sie wollen das unkommentiert lassen, Herr Dr. Hoff? Dann gebe ich Herrn Hermann Schulte das Wort.

Sv Schulte (HJS Fahrzeugtechnik GmbH & Co KG): Herr Hermann, ganz kurz: Ich glaube, wir haben zurzeit ein dramatisch verändertes Bewusstsein hinsichtlich der gesamten Ökologie, der CO₂-Thematik. Meine persönliche Einschätzung - sehr subjektiv - ist: Es gibt Tausend Stellschrauben, um an die CO₂-Problematik heranzukommen. Sie haben keine dickere Stellschraube, um positiv einzuwirken, als über einen optimierten Dieselmotor mit integrierter Abgastechnologie. Und da darf ich Ihnen sagen - ich bin selbständiger Unternehmer, ich hänge nicht zu sehr von der Fahrzeugindustrie ab, aber trotzdem sage ich Ihnen -, ich kenne keine Fahrzeugindustrie, keine Industrie - weltweit -, die diese Thematik in den nächsten Jahren aus dem entwickelten technischen Potenzial so positiv beeinflussen kann wie die deutsche Industrie. Wir werden auf diese Thematik von den Fahrzeugherstellern und der Teileindustrie in Deutschland die beste technologische Antwort bekommen. Die ist verfügbar, und ich bin davon überzeugt, wenn man den Markt bedienen will, wird man diese Technologie integrieren, sei es über die Grenzwerte oder sei es durch die Nachfrage der Verbraucher. Ich bin davon überzeugt, wir werden dort einen sehr dynamischen Markt erleben. Deshalb glaube ich, dass wir da wesentliche Veränderungen erzielen können.

Vorsitzender Eduard Oswald: Das ist in der Tat ein Schlusswort, das ermutigt, das auch den Finanzausschuss ermutigt. Meine Damen, meine Herren, ich danke Ihnen als Sachverständige, dass Sie die Fragen beantwortet haben, dass Sie uns Rat gegeben haben, dass Sie uns Informationen gegeben haben. Wir werden hier im Ausschuss am 28. Februar abschließen. Und wir werden die zweite und dritte Lesung entweder am 1. oder 2. März im Bundestag haben - nur zur Information. Die mitberatenden Ausschüsse werden uns natürlich vorher die Informationen und ihre Stellungnahme geben. Ich bedanke mich bei Ihnen und wünsche einen guten Nachhauseweg, lade Sie aber im Namen des Finanzausschusses zum Dialog mit uns ein - nicht nur, wie jetzt, bei solchen Anhörungen, sondern auch ständig. Ihre Anregungen und Informationen, soweit sie den finanzpolitischen Teil betreffen, sind uns stets und herzlich willkommen. Alles Gute, auf Wiedersehen und vielen, herzlichen Dank.

Ende: 13.19 Uhr

Boe/Was/Fre