

Presseinformation

**Im Landtag von
Baden-Württemberg**

Die Grünen Bündnis⁹⁰

Konrad-Adenauer-Str. 12
70173 Stuttgart
Tel: 0711-2063-678/687/683
Fax: 0711-2063-660
schmitt@gruene.landtag-bw.de
<http://www.bawue.gruene-fraktion.de>

Stuttgart, den 17.06.2004

Luftreinhaltung im Rückwärtsgang?

Baden-Württemberg braucht einen Aktionsplan gegen Dieselruß

Pressekonferenz 17.06.2004

mit MdL Boris Palmer
umwelt- und verkehrspolitsicher Sprecher

Sperrfrist: Donnerstag, 17.6.2004

Auf die Überholspur

Sofortprogramm der grünen Landtagsfraktion zur Reduktion der Rußpartikelemissionen und zur Stärkung des Automobilstandorts

Die jüngsten Nachrichten aus der Autoindustrie sind Besorgnis erregend. Der Einbruch bei den Absatzzahlen ist schlecht für die Konjunktur und nützt der Umwelt nicht. Die Autos werden in Deutschland nicht weniger, sondern nur älter. Das verlangsamt den ökologisch notwendigen Erneuerungsprozess der Fahrzeugflotte. Noch dramatischer als der vermutlich vorübergehende Einbruch bei den Absatzzahlen ist ein bereits erkennbarer Rückstand der deutschen Fahrzeugindustrie bei der Umwelttechnik. In der vor zwei Wochen veröffentlichten VCD-Umweltliste sind unter den zehn umweltfreundlichsten Autos gerade noch zwei deutsche, keines davon aus Baden-Württemberg.

Innovative Antriebstechniken wie das Hybrid-Auto bringen nicht die hiesigen, sondern die asiatischen Fahrzeugbauer auf den Markt. Und den Rußfilter haben die Franzosen in Deutschland etabliert. Damit wandelt sich ein einstiger Vorteil der baden-württembergischen Fahrzeugindustrie in einen Nachteil. Der hierzulande kultivierte Dieselantrieb, der für den Klimaschutz entscheidende Einsparungen im Verbrauch erbringt, wird von der ausländischen Konkurrenz zu einem Spitzenprodukt der Umwelttechnik weiter entwickelt, während die heimischen Fahrzeugbauer schlafen.

Darin steckt für Baden-Württemberg eine doppelte Gefahr. Langfristig könnte die gesamte Fahrzeugindustrie in eine Krise geraten, wenn sie den Anschluss bei der Umwelttechnik verliert. Denn die wachsenden Anforderungen des Klimaschutzes und die schrumpfenden Erdölreserven zwingen zu einer ökologischen Neukonstruktion des Autos. Kurzfristig gefährdet eine weitere Verzögerung bei der Einführung des Rußfilters das Image der deutschen Marken („Raucher“ versus „Nichtraucher“) und Arbeitsplätze bei der Zulieferindustrie. Allein bei Bosch wurden in Erwartung einer raschen Markteinführung des Rußfilters 220 Millionen Euro investiert. Ein weiterer Aufschub bei der Einführung des Rußfilters bedeutet mithin drohende Fehlinvestitionen in dreistelliger Millionenhöhe und Gefährdung zahlreicher Arbeitsplätze in der Region Stuttgart.

Neben der ökonomischen hat der Rußfilter selbstredend eine ökologische Bedeutung. Rußpartikel sind nach Auffassung der Wissenschaft das größte Luftverschmutzungsproblem der Gegenwart – weil der Anteil der Dieselfahrzeuge explodiert ist und die übrigen Schadstoffe durch Katalysatoren und Filter stark reduziert wurden. Nach Schätzungen des Umweltbundesamtes sterben jedes Jahr 14 000 Menschen an Krebs durch Rußpartikel. Gerade in den großen Städten des Landes werden die Grenzwerte für Partikel zum Teil deutlich überschritten. Mit diesem Kenntnisstand und angesichts einer etablierten technologischen Lösung sind weitere Angriffe auf Gesundheit und Leben der Stadtbevölkerung nicht mehr tolerierbar.

Es ist daher im elementaren Interesse des Automobilstandortes Baden-Württemberg und der Gesundheit der Menschen in den Ballungsräumen, bei der Einführung des Rußfilters auf die Überholspur zu wechseln. Die Landesregierung hat dies im Grundsatz bereits bei der Verabschiedung des Umweltplanes anerkannt. Bis 2005 strebte sie eine Reduktion der Rußpartikelemissionen um 80% gegenüber 1996 an. Zieht man heute Zwischenbilanz, stellt man fest, dass das von der Landesregierung für das kommende Jahr gesteckte Ziel nicht annähernd erreicht werden wird. Statt das im Umweltplan enthaltene Maßnahmenpaket konsequent umzusetzen, ist die Landesregierung mittlerweile dazu übergegangen, im Bundesrat Initiativen einzubringen und durchzusetzen, die eine Aufweichung von aus Gründen der Gesundheitsvorsorge gesetzten Grenzwerten zum Ziel haben.

Grünes Sofortprogramm zur Einführung des Rußpartikelfilters in Baden-Württemberg

Das Programm setzt Schwerpunkte in der unmittelbaren Landeskompetenz bei der Beschaffung und Förderung von Fahrzeugen und bei der Aufstellung von Luftreinhalteplänen. Das Land soll damit die Nachfrage nach Rußpartikelfilter verstärken und auf diesem Weg die heimische Industrie zur Aktivität anregen. Generell soll die Landesregierung ihre neuerliche Bevorzugung des Straßenverkehrs gegenüber dem öffentlichen Verkehr beenden und sich für den umweltfreundlichen Transport von Gütern, besonders von Massengütern wie Müll, auf der Schiene einsetzen. Darüber hinaus fordern die Grünen die Landesregierung auf, ihre politischen Möglichkeiten im Dialog mit den Fahrzeugherstellern zu nutzen und über den Bundesrat die Initiative

von Bundesumweltminister Trittin zur steuerlichen Förderung von Fahrzeugen mit Rußfilter zu unterstützen.

Die Punkte des Sofortprogramms im Detail:

1. Förderung von Linienomnibussen mit Rußfiltern.

Das von der Landesregierung im letzten Jahr eingeführte Programm zur Nachrüstung von Bussen mit Partikelfiltern wurde kaum angenommen. Lediglich 70 Filtereinbauten konnten gefördert werden. Der Anreiz für die Busunternehmen ist bei einem Eigenanteil von 50% offenkundig zu niedrig. Die Umstellung der Fahrzeugflotte auf gesundheitsverträgliche Technik hat klar Vorrang vor der generellen Erneuerung der Fahrzeugflotte. Daher fordert die grüne Landtagsfraktion, ein Nachrüstprogramm mit einer 100%-Förderung für alle Fahrzeuge mit einem Alter von weniger als fünf Jahren aufgelegt werden. Die Kosten belaufen sich auf 5000€ je Bus. Verglichen mit einer bisher gewährten Förderung von 150 000€ für einen Niederflur-Gelenkbus bedeutet dies, dass statt eines neuen Busses 30 ältere umgerüstet werden können. Dies kann haushaltsneutral erfolgen. Die grüne Landtagsfraktion hält allerdings an der Forderung fest, die Kürzung von 15 Mio. € des Jahres 2003 rückgängig zu machen. Damit ließen sich 3000 Busse nachrüsten.

2. Ausstattung und Nachrüstung der Fahrzeugflotte des Landes mit Rußpartikelfiltern.

Auf Antrag der Grünen Landtagsfraktion hat die Landesregierung berichtet, dass der Anteil der Dienstfahrzeuge des Landes mit einem Rußpartikelfilter derzeit faktisch bei Null liegt. Das muss sich ändern. Soweit Neubeschaffungen nicht mit Otto-Motor ausgerüstet sind, soll die Landesregierung grundsätzlich nur noch Fahrzeuge mit Dieseldieselrußfiltern oder Erdgasantrieb erwerben oder leasen. Die Ausschreibungen sind entsprechend anzupassen. Alle Dieselfahrzeuge, die nicht binnen eines Jahres außer Dienst gestellt werden, sollen mit Partikelfiltern nachgerüstet werden. Im Falle der Realisierung einer steuerlichen Förderung des Rußpartikelfilters kann dies haushaltsneutral erfolgen.

3. Aufstellung von Luftreinhalteplänen

Nach der 22. BImSchV ist das Land verpflichtet, bei massiver Überschreitung des Grenzwerts für Luftschadstoffe Luftreinhaltepläne aufzustellen. Dieser Verpflichtung entzieht sich die Landesregierung zusehends. Sie verzögert die Aufstellung der Pläne, Minister Müller philosophiert über den Sinn der Grenzwerte und im Bundesrat hat das Land mit einem Entschließungsantrag darauf hingewirkt, die Grenzwerte nicht einzuhalten, sondern außer Kraft zu setzen. Dies ist zum Scheitern verurteilt, weil weder der Bundesumweltminister noch die letztlich zuständige Europäische Union dazu bereit sind.

Die Landesregierung hat eingeräumt, dass der Straßenverkehr die Hauptverantwortung für die Grenzwertüberschreitungen in Ballungsräumen in Baden-Württemberg trägt. Im Umweltplan des Landes sind geeignete Maßnahmen zur Reduktion der Luftbelastung beschrieben. Dazu zählen Fahrverbote für LKW ohne Partikelfilter. Die Grünen fordern von der Landesregierung, bis zum Jahresende wirksame Luftreinhaltepläne aufzustellen, die im Interessenskonflikt zwischen freier Fahrt für alte Stinker und gesunder Atemluft in der Stadt klar für die Menschen Position bezieht.

4. Bundesratsinitiative zur Einführung des Partikelfilters

Bundesumweltminister Jürgen Trittin verfolgt einen Plan, die Einführung des Rußpartikelfilters zum 1.1.2005 steuerlich zu fördern. Dies ist wegen der starken Stellung von Bosch in diesem Markt ein Programm zur Förderung der baden-württembergischen Zulieferindustrie. Weil die Steuerbefreiung für Euro-4-Fahrzeuge zum Jahreswechsel ausläuft, steht faktisch eine Steuererhöhung bei der Kfz-Steuer an, wenn diese nicht durch einen neue umweltbezogene Förderung fortgesetzt wird. Deshalb ist Trittins Plan auch gut für die Fahrzeugindustrie im Land. Bundeskanzler Gerhard Schröder hat deutlich gemacht, dass die Länder bei der Kfz-Steuer das letzte Wort haben, weil die Steuer in ihre Kassen fließt. Der Plan von Trittin ist für die Länder aufkommensneutral, das Land sollte ihn aufgreifen. Dazu ist der letzte Woche verabschiedete Entschließungsantrag völlig

unzureichend. Die grüne Landtagsfraktion fordert eine Initiative mit gesetzgeberischen Folgen.

5. Vorziehen der Euro-5-Norm

Die Landesregierung soll über ihre stark ausgebaute Präsenz in Brüssel auf eine frühest mögliche Einführung der Euro-5-Norm hinwirken. Sie muss deutlich machen, dass sie keinesfalls die gelten Immissionsgrenzwerte anzweifelt und im Interesse einer Modernisierung der Fahrzeugflotte auf Grenzwerte drängt, die dem Stand der Technik entsprechen. Einen Rabatt gegenüber den Möglichkeiten der Rußfiltertechnik darf es dabei nicht geben.

6. Dialog mit der Fahrzeugindustrie

Wegen der besonderen Bedeutung der Fahrzeugindustrie für den Wirtschaftsstandort Baden-Württemberg ist es eine politische Notwendigkeit, das drohende Zurückfallen bei der Umwelttechnik zu thematisieren. Die Landesregierung soll dazu in einen Landesautogipfel mit den im Land ansässigen Autobauern und Zulieferern einberufen, um nach Lösungen zu suchen, wie Baden-Württemberg bei umweltfreundlichen Autos wieder Spitze werden kann.

7. Vermeidung von Abfalltransporten auf der Straße

Durch das Verbot der unbehandelten Deponierung von Siedlungsabfällen wird es mit dem Jahreswechsel zu einem massiv anwachsenden Mülltourismus im Land kommen. Davon betroffen sind auch jene Ballungsräume, für die wegen Grenzwertüberschreitungen Luftreinhaltepläne notwendig sind. Um notwendigen Wirtschaftsverkehr durch Luftreinhaltepläne nicht unnötig scharf einschränken zu müssen, soll die Landesregierung darauf hinwirken, dass die zusätzlichen Mülltransporte auf der Schiene stattfinden. Dafür ist insbesondere ein Programm zur Erstellung von Verladeeinrichtungen und Gleisanschlüssen notwendig.

8. Offensive für den öffentlichen Verkehr

Besser als Fahrverbote sind allemal attraktive Angebote mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Landesregierung hat hier eine Rolle rückwärts eingeleitet und die Förderung des öffentlichen Verkehrs drastisch zurückgefahren. Wegen einseitiger Kürzungen stehen in den nächsten Jahren nur 50% der bisherigen Investitionsmittel zur Verfügung. Die Grünen fordern von der Landesregierung, den erfolgreichen Ausbau des öffentlichen Verkehrs jetzt nicht abubrechen, sondern intensiv fortzusetzen. Mit elektrischen Stadtbahnen und Rußfilter-Omnibussen können die größten Fortschritte der Luftqualität in den Ballungsräumen erreicht werden.

Stuttgart, 17.06.2004

Boris Palmer MdL

umwelt- und verkehrspolitischer Sprecher der Grünen im Landtag von Baden-Württemberg

Antrag der
Fraktion GRÜNE

**Sofortprogramm zur Einführung des Rußpartikelfilters
Spitzenstellung des Landes durch moderne Automobiltechnik
sichern**

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen,

ein Sofortprogramm zur Einführung des Rußpartikelfilters in Dieselfahrzeugen sowie zur Verbesserung der Luftqualität in Baden-Württemberg aufzustellen und dabei folgende Punkte zu berücksichtigen:

1. Den Einbau von Rußpartikelfiltern zur zwingenden Voraussetzung für die Gewährung von Zuschüssen zur Anschaffung von Linienomnibussen nach dem GVFG zu machen und das vorhandene, aber kaum nachgefragte Förderprogramm für die Nachrüstung von Omnibussen auf eine 100%-Förderung umzustellen;
2. Bei der Beschaffung von Dienstfahrzeugen verstärkt auf erdgasbetrieben Fahrzeuge zurückzugreifen bzw. nur noch Diesel-Pkw mit Rußfilter zu berücksichtigen und die vorhandene Flotte mit Rußfiltern nachzurüsten, so weit die Fahrzeuge nicht binnen eines Jahres ausgemustert werden;
3. Die Aufstellung von Luftreinhalteplänen in den von Grenzwertüberschreitungen nach der 22. BImSchV betroffenen Ballungsräumen des Landes (Antrag des Abg. Palmer u.a. GRÜNE „Konsequenzen aus der Überschreitung von Luftreinigungsgrenzwerten der 22. BImSchV“ Drs 13/2223) nicht weiter zu verzögern und bis zum Jahresende abzuschließen;
4. sich über einen Beschlussantrag im Bundesrat dafür einzusetzen, dass ab 1.1.2005 auf nationaler Ebene ein Konzept zur steuerlichen Förderung partikelarmer Diesel-Pkw (Neufahrzeuge und Nachrüstungen) eingeführt wird, das folgende Komponenten umfasst:
 - a. Gewährung einer befristeten Steuerbefreiung in Höhe von 600 € für Neufahrzeuge, die einen Partikelgrenzwert von 2,5 mg/km einhalten. Altfahrzeuge, die diesen Wert durch Nachrüstung erfüllen, erhalten eine Förderung in gleicher Höhe.

- b. Gewährung einer reduzierten Steuerbefreiung in Höhe von 300 € für nachgerüstete Altfahrzeuge, die eine geringere Partikelminderung erreichen. In dieser Höhe begünstigt werden Euro-2-PKW (Partikelgrenzwert 80 mg/km) und schlechter, die durch Nachrüstung den Euro 3 Partikelwert von 50mg/km und Euro 3-PKW, die den Euro 4-Partikelgrenzwert von 25 mg/km einhalten.
 - c. die Steuerbefreiungen sind bis längstens 31.12.2009 für Nachrüstungen und neu in den Verkehr kommende Diesel-Pkw zu gewähren.
5. sich dafür einzusetzen, dass seitens der EU-Kommission möglichst rasch eine Richtlinie zur Schaffung einer Euro 5-Abgasnorm verabschiedet wird, die für neue Diesel-Pkw einen Grenzwert von 2,5 mg/km vorsieht;
 6. in einen Dialog mit der baden-württembergischen Fahrzeugindustrie einzutreten, der auf den drohenden Rückstand bei Umwelttechnik im Auto hinweist und nach Wegen zur Rückeroberung einer Spitzenstellung sucht, um schwere strukturelle Verwerfungen im Automobilland Baden-Württemberg zu vermeiden;
 7. als Beitrag zur Reduzierung von aus LKW stammenden Rußpartikelemissionen sich dafür einzusetzen, dass im Zuge von Kooperationen, die zur Behandlung und Entsorgung von Abfällen zwischen verschiedenen Stadt- und Landkreisen geschlossen wurden bzw. werden Abfalltransporte so weit als möglich über die Schiene abgewickelt werden.

Stuttgart, den 17. Juni 2004

Palmer, Kretschmann u. Fraktion

Begründung:

„Die baden-württembergische Landesregierung hält eine Reduzierung der Dieselrußemissionen um 80% bis zum Jahr 2005 (Bezugsjahr 1996) für möglich und auch im Hinblick auf die 23. BImSchV und die geplante EU-Grenzwertrichtlinie für geboten. Entsprechende Maßnahmen müssen im Verkehrsbereich ansetzen.“

Diese - aus Gründen der Gesundheitsvorsorge – völlig richtige Zielsetzung findet sich im Umweltplan des Landes (S. 97) wieder. Um die Ziele zu erreichen werden in diesem zentralen umweltpolitischen Leitfaden der Landesregierung unter anderem folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Strengerer Grenzwert für Dieselrußemissionen von Kfz;
- Rasche Umstellung auf Euro-4-Norm-Fahrzeuge;
- Weiterentwicklung der Kat-Technik für Dieselmotoren und des Dieselrußfilters zur Serienreife und Umrüstung der Diesel-Pkw- und Nutzfahrzeugflotte;

- Fahrverbot für Lkw ohne Rußpartikelfilter im städtischen Lieferverkehr;
- Vorbildfunktion der öffentlichen Hand bei der Beschaffung von (emissionsarmen) Fahrzeugen.

Zieht man heute Zwischenbilanz, stellt man fest, dass das von der Landesregierung für das kommende Jahr gesteckte Ziel nicht annähernd erreicht werden wird. Statt das erwähnte Maßnahmenpaket konsequent umzusetzen, ist die Landesregierung mittlerweile dazu übergegangen, im Bundesrat Initiativen einzubringen und durchzusetzen, die eine Aufweichung von aus Gründen der Gesundheitsvorsorge gesetzten Grenzwerten zum Ziel haben. Zugleich wird die Umsetzung von gesetzlich vorgeschriebenen Luftreinhalteplänen ständig weiter hinausgezögert. Der vorliegende Antrag verfolgt unter anderem das Ziel die von der Landesregierung selbst vorgeschlagenen Maßnahmen endlich auch in die Praxis umzusetzen.

Die schwerwiegenden Versäumnisse in der Luftreinhaltepolitik der Landesregierung gehen einher mit einer Verzögerungs- und Verweigerungsstrategie von Teilen der Automobilindustrie bei der Einführung von Rußpartikelfiltern.

Trotz erheblicher Anstrengungen zur Verbesserung der Motorentchnik ist es bislang nicht gelungen, den Ausstoß krebserregender Rußpartikel aus Dieselmotoren in gewünschtem Maße zu reduzieren. Eine wesentlich weitergehende Partikelminderung ist nach dem derzeitigen Stand der Technik nur durch eine Abgasnachbehandlung, d.h. durch den Einbau sogenannter Partikelfilter möglich. Die für eine Reihe von Partikelfilter-Systemen nachgewiesenen Minderungsraten liegen bezüglich der Partikelmasse weit über 90% und bezüglich der Partikelzahl über 99%.

Welches Gefährdungspotential sich hinter dem Ausstoß von Rußpartikelteilchen aus Dieselmotoren verbirgt, hat zuletzt eine im Auftrag des Umweltbundesamtes vom Institut für Epidemiologie des GSF-Forschungszentrums in Neuherberg erstellte Studie gezeigt. Demnach sterben in Deutschland jährlich zwischen 10.000 und 19.000 Menschen vorzeitig an den Folgen von Dieselrußemissionen.

Im Interesse eines vorsorgenden Gesundheitsschutzes ist aus Sicht der Antragsteller rasches politisches Handeln geboten. Dies gilt umso mehr, als mit dem Rußpartikelfilter eine ausgereifte Technologie vorliegt, die den gültigen, aber unzureichenden Abgasvorschriften um Jahre voraus ist.

Insbesondere französische Fahrzeughersteller – allen voran Peugeot und Renault – bieten diese Technologie bereits seit rund zwei Jahren serienmäßig in ihren Fahrzeugen an und profilieren sich als Pioniere sauberer Dieseltechnik. Seitens der deutschen Automobilindustrie wurde die Entwicklung über Jahre hinweg regelrecht verschlafen.

Um möglichst rasch zu einer flächendeckenden Reduzierung der Partikelemissionen zu kommen, hat Bundesumweltminister Trittin im Frühjahr dieses Jahres ein Konzept zur steuerlichen Förderung sauberer Diesel-Pkw entwickelt und öffentlich vorgestellt. Ziel der Initiative ist es, im Vorgriff auf eine wohl erst in 2006 oder gar 2007 zu erwartende EU-Richtlinie, mit der eine Euro 5-Abgasnorm eingeführt werden würde, diejenigen steuerlich zu belohnen, die sich schon heute partikelarme Dieselfahrzeuge anschaffen.

Demnach sollen Neufahrzeuge gefördert werden, die strenge Partikelgrenzwerte (2,5 mg/km) einhalten, wofür nach heutigem Stand der Technik der Einbau eines Partikelfilters erforderlich ist. Hierfür soll es eine befristete Steuerbefreiung von 600 Euro gewährt werden. Die gleiche Förderung sollen Altfahrzeuge erhalten, die diesen Wert durch Nachrüstung erreichen. Nachträglich begünstigt werden sollten auch Altfahrzeuge, die diese Anforderungen erfüllen.

Um das Potential der Nachrüstung voll zu erschließen, soll auch eine geringere Partikelminderung mit einer befristeten Steuerbefreiung von 300 Euro gefördert werden. Begünstigt werden Euro 2-Pkw (Partikelgrenzwert 80 mg/km) und schlechter, die durch Nachrüstung den Euro 3-Partikelgrenzwert von 50 mg/km und Euro 3-Pkw, die den Euro 4-Partikelgrenzwert von 25 mg/km einhalten. Bereits entsprechend nachgerüstete Fahrzeuge sollen die gleiche Förderung erhalten.

Die genannten Steuerbefreiungen sollen befristet bis zum 31.12.2009 für Nachrüstungen und neu in den Verkehr kommende Diesel-Pkw gewährt werden.

Für dieses Konzept hat Baden-Württembergs Umweltminister Müller in der Vergangenheit grundsätzlich seine Unterstützung erklärt.

Insbesondere die baden-württembergische Zulieferindustrie – allen voran die Unternehmen Bosch und Eberspächer - haben im Vorgriff auf diese zu erwartende Regelung in den letzten Monaten erhebliche Summen in den Aufbau von Produktionskapazitäten für die Herstellung von Rußpartikelfiltern investiert. Unter Führung des VW-Vorstandsvorsitzenden haben Teile der deutschen Automobilwirtschaft in den letzten Tagen erheblichen Druck ausgeübt mit dem Ziel, den oben beschriebenen nationalen Alleingang zu verhindern bzw. zeitlich weiter hinauszuschieben. Wir halten dieses Ansinnen sowohl aus Gründen des vorsorgenden Gesundheitsschutzes, als auch aus industrie- und standortpolitischen Gründen für völlig inakzeptabel. Um technologisch nicht noch weiter hinter ausländische Hersteller zurückzufallen und im Interesse des Automobilstandorts Baden-Württemberg halten wir es für angebracht, dass die Landesregierung möglichst rasch eine Bundesratsinitiative auf den Weg bringt, die die Einführung eines Konzepts zur steuerlichen Förderung sauberer Diesel-PKW zum 1.1.2005 zum Ziel hat.

Noch einige Anmerkungen zur Finanzierung eines solchen Förderkonzepts: Während der Anteil der Diesel-Pkw am gesamten Pkw-Bestand 1990 noch 13,4 Prozent betrug, lag der Anteil bei den Neuzulassungen im Januar 2004 für Diesel-Pkw schon bei 44 Prozent. Mit diesem drastischen Anstieg der Zahl der Diesel-Pkw hat bei der Einführung des für Dieselfahrzeuge zu zahlenden Mineralölsteuerausgleichs 1988-1994 niemand gerechnet. Bei Fortschreibung dieser Entwicklung ergäben sich zwischen 2005 und 2015 nach Berechnungen des BMU Mehreinnahmen in Höhe von rund 8 Mrd. €. Die Realisierung des oben dargestellten Konzepts würde in etwa ein Fördervolumen in Höhe von rund 3,7 Mrd. € erfordern. Deshalb können mit den aufgrund des erhöhten Dieselanteils steigenden Einnahmen die Steuerbefreiungen für die partikelarmen Diesel-Pkw sicher finanziert und damit die Umweltbelastungen minimiert werden.