

08.04.92

Antrag

des Landes Hessen

**EntschlieÙung des Bundesrates zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs im
StraÙenverkehr**

**DER HESSISCHE
MINISTERPRÄSIDENT**

Wiesbaden, den 7. April 1992

An den
Ersten Vizepräsidenten
des Bundesrates
Herrn Ersten Bürgermeister
Dr. Henning Voscherau

Sehr geehrter Herr Präsident,

die Hessische Landesregierung hat beschlossen, dem Bundesrat den beige-
fügten Antrag für eine

**EntschlieÙung des Bundesrates zur Senkung des
Kraftstoffverbrauchs im StraÙenverkehr**

zuzuleiten.

Ich bitte, die Vorlage gemäß § 36 Abs. 2 der Geschäftsordnung des Bundes-
rates auf die Tagesordnung der Sitzung des Bundesrates am 15. Mai 1992 zu
setzen.

Mit freundlichen Grüßen



(Hans Eichel)

AnlageEntscheidung des Bundesrates zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs im Straßenverkehr

Der Bundesrat möge beschließen:

1. Der Bundesrat stellt mit Befriedigung fest, daß die Notwendigkeit der Zurückführung von CO₂-Emissionen im Hinblick auf die durch Kohlendioxid verursachten Umweltbelastungen und Klimaprobleme allgemein akzeptiert wird:
 - Die Bundesregierung strebt bis zum Jahre 2005 eine Reduktion der CO₂-Gesamtemissionen von 25 % an. Da auch der Verkehrsbereich hierzu seinen Beitrag leisten muß, hatte bereits die 35. Umweltministerkonferenz im Bereich CO₂-Emissionsminderungsziele von 5 % bis 1998 und von 10 % bis 2005 gefordert.
 - Die 37. Umweltministerkonferenz hat einen Beschluß gefaßt, der eine deutliche Senkung des Kraftstoffverbrauchs bzw. der CO₂-Emissionen der erstmals in Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge bis zum Jahre 2005 zum Ziel hat.
 - Auch das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im März 1991 vorgelegte "10-Punkte-Programm für ein umweltverträgliches Auto in einem umweltgerechten Verkehrssystem" beinhaltet ein Reduktionsmodell, das von 1993 bis 2005 eine stetige Verbrauchsminderung bei Kraftfahrzeugen vorsieht. Als Ziel wird ein mittlerer Kraftstoffverbrauch von 5 Litern auf 100 km im Jahre 2005 genannt. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch der PKW mit Ottomotor liegt nach DIW bei 10,8 Litern auf 100 km, derjenige der Diesel-PKW bei 8,4 Litern auf 100 km, bezogen auf das Jahr 1987.
2. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, auf innerstaatlicher und auf EG-Ebene eine Regelung zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs im Straßenverkehr zu treffen bzw. zu verfolgen. Er hält es für erforderlich, bezogen auf den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch neu zugelassener Kraftfahrzeuge des Jahres 1987, folgende Minderungsstufen anzustreben:

<u>beim PKW</u>		<u>beim Nutzfahrzeug</u>	
1994	20 %	1994	5 %
1997	30 %	1997	10 %
2000	40 %	2000	15 %
2005	50 %	2005	20 % .

In Anbetracht des Umfangs der Umweltbelastungen und der Klimaprobleme hält der Bundesrat freiwillige Branchenabsprachen zur Einhaltung der genannten Reduktionsschritte nicht für ausreichend. Durch gesetzliche Regelungen müssen daher verbindliche Kraftstoffverbrauchs- bzw. CO₂-Emissionsgrenzwerte eingeführt werden. Diese gesetzlichen Regelungen dürfen nicht nur PKW erfassen; vielmehr ist angesichts des hohen LKW-Anteils beim Güterkraftverkehr und der prognostizierten hohen Zuwachsraten des LKW-Verkehrs eine Einbeziehung der Lastkraftwagen in die Regelung dringend erforderlich. Darüber hinaus sollten auch allen anderen Nutzfahrzeugen und Verkehrsmitteln Reduktionsziele gesetzlich vorgegeben werden.

3. Im Hinblick auf die Umsetzung der einzelnen Reduktionsschritte vertritt der Bundesrat die Auffassung, daß die Kraftfahrzeughersteller zur Verbrauchsbegrenzung Zielvorgaben benötigen, auf die sie sich einstellen können. Für eine entsprechende Modellplanung sollten daher die Verbrauchsgrenzwerte im Abstand von jeweils mehreren Jahren definiert herabgesetzt werden, um den Herstellern einen kalkulierbaren Zeitraum für die Umstellung ihrer Produktion zu gewähren. Da eine Vorschrift für Verbrauchsgrenzwerte derzeit noch nicht vorhanden ist, sollte diese auf der Basis verschiedener genormter Fahrzyklen - beispielsweise eine Kombination von Europatest, EUDC und TÜV-Autobahnkurven - aufgestellt und für Hersteller und Importeure verbindlich vorgeschrieben werden. Solange keine verbindliche Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen festgelegt ist, sollte sich die jeweils anzuwendende Fahrkurve an der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs orientieren.
4. Im übrigen weist der Bundesrat darauf hin, daß eine der wichtigsten Randbedingungen zur Erreichung eines niedrigen Kraftstoffverbrauchs die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit ist. Der derzeit zu hohe spezifische Kraftstoffverbrauch resultiert insbesondere aus der überhöhten motorischen Leistung zur Erreichung von Höchstgeschwindigkeiten. Eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit würde es ermöglichen, die Entwicklung der PKW in Richtung auf verbrauchsärmere und umweltfreundlichere Fahrzeuge zurückzuführen. In diesem Sinne hat sich auch die 37. Umweltministerkonferenz für einen EG-einheitlichen Rahmen für weiterreichende Geschwindigkeitsregelungen und -beschränkungen auch im Interesse des Umweltschutzes ausgesprochen.
5. Als flankierende Maßnahmen, die Verbraucherinnen und Verbraucher veranlassen sollen, durch ihr Kaufverhalten diese Entwicklung zu beschleunigen, hält es der Bundesrat für erforderlich, Besteuerungsmechanismen zu schaffen, die eine Reduktion von Verbrauchs- und Emissionswerten begünstigen.

26.06.92

Beschluß**des Bundesrates**

zur

Entschlieung des Bundesrates zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs
im Straenverkehr

Der Bundesrat hat in seiner 644. Sitzung am 26. Juni 1992 die nachstehende Entschlieung angenommen:

1. Der Bundesrat stellt mit Befriedigung fest, daß die Notwendigkeit der Zurückführung von CO₂-Emissionen im Hinblick auf die durch Kohlendioxid verursachten Umweltbelastungen und Klimaprobleme allgemein akzeptiert wird:
 - Die Bundesregierung strebt bis zum Jahre 2005 eine Reduktion der CO₂-Gesamtemissionen von 25 % an. Da auch der Verkehrsbereich hierzu seinen Beitrag leisten muß, hatte bereits die 35. Umweltministerkonferenz im Bereich CO₂-Emissionsminderungsziele von 5 % bis 1998 und von 10 % bis 2005 gefordert.
 - Die 37. Umweltministerkonferenz hat einen Beschluß gefaßt, der eine deutliche Senkung des Kraftstoffverbrauchs bzw. der CO₂-Emissionen der erstmals in Verkehr kommenden Kraftfahrzeuge bis zum Jahre 2005 zum Ziel hat.
 - Auch das vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit im März 1991 vorgelegte "10-Punkte-Programm für ein umweltverträgliches Auto in einem umweltgerechten Verkehrssystem" beinhaltet ein Reduktionsmodell, das von 1993 bis 2005 eine stetige Verbrauchsminderung bei Kraftfahrzeugen vorsieht. Als Ziel wird ein mittlerer Kraftstoffverbrauch von 5 Litern auf 100 km im Jahre 2005 genannt. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch der PKW mit Ottomotor liegt nach DIW bei 10,8 Litern auf 100 km, derjenige der Diesel-PKW bei 8,4 Litern auf 100 km, bezogen auf das Jahr 1987.

...

2. Der Bundesrat fordert die Bundesregierung daher auf, auf EG-Ebene eine Regelung zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs im Straßenverkehr zu treffen bzw. zu verfolgen. Er hält es für erforderlich, bezogen auf den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch neu zugelassener Kraftfahrzeuge der Jahre 1990/91, folgende Minderungsstufen anzustreben:

<u>beim Pkw</u>		<u>beim Nutzfahrzeug</u>	
1994	20 %	1994	5 %
1997	30 %	1997	10 %
2000	40 %	2000	15 %
2005	50 %	2005	20 %

In Anbetracht des Umfangs der Umweltbelastungen und der Klimaprobleme hält der Bundesrat freiwillige Branchenabsprachen zur Einhaltung der genannten Reduktionsschritte nicht für ausreichend. Durch gesetzliche Regelungen müssen daher verbindliche Kraftstoffverbrauchs- bzw. CO₂-Emissionsgrenzwerte eingeführt werden. Diese gesetzlichen Regelungen dürfen nicht nur PKW erfassen; vielmehr ist angesichts des hohen LKW-Anteils beim Güterkraftverkehr und der prognostizierten hohen Zuwachsraten des LKW-Verkehrs eine Einbeziehung der Lastkraftwagen in die Regelung dringend erforderlich. Darüber hinaus sollten auch allen anderen Nutzfahrzeugen und Verkehrsmitteln Reduktionsziele gesetzlich vorgegeben werden.

3. Im Hinblick auf die EG-weit vorzusehende Umsetzung der einzelnen Reduktionsschritte vertritt der Bundesrat die Auffassung, daß die Kraftfahrzeughersteller zur Verbrauchsbegrenzung Zielvorgaben benötigen, auf die sie sich einstellen können. Für eine entsprechende Modellplanung sollten daher die Verbrauchswerte im Abstand von jeweils mehreren Jahren definiert herabgesetzt werden, um den Herstellern einen kalkulierbaren Zeitraum für die Umstellung ihrer Produktion zu gewähren. Da eine Vorschrift für Verbrauchswerte derzeit noch nicht vorhanden ist, sollte diese auf der Basis verschiedener genormter Fahrzyklen - beispielsweise eine Kombination von Europatest, EUDC und TÜV-Autobahnkurven - aufgestellt und für Hersteller und Importeure verbindlich vorgeschrieben werden. Solange keine verbindliche Höchstgeschwindigkeit auf Bundesautobahnen festgelegt ist, sollte sich die jeweils anzuwendende Fahrkurve an der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Fahrzeugs orientieren.

4. Im übrigen weist der Bundesrat darauf hin, daß eine der wichtigsten Randbedingungen zur Erreichung eines niedrigen Kraftstoffverbrauchs die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit ist. Der derzeit zu hohe spezifische Kraftstoffverbrauch resultiert insbesondere aus der überhöhten motorischen Leistung zur Erreichung von Höchstgeschwindigkeiten. Eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit würde es ermöglichen, die Entwicklung der PKW in Richtung auf verbrauchsärmere und umweltfreundlichere Fahrzeuge zurückzuführen. In diesem Sinne hat sich auch die 37. Umweltministerkonferenz für einen EG-einheitlichen Rahmen für weiterreichende Geschwindigkeitsregelungen und -beschränkungen auch im Interesse des Umweltschutzes ausgesprochen.
5. Als flankierende Maßnahmen, die Verbraucherinnen und Verbraucher veranlassen sollen, durch ihr Kaufverhalten diese Entwicklung zu beschleunigen, hält es der Bundesrat für erforderlich, EG-weit Besteuerungsmechanismen insbesondere bei Nutzfahrzeugen zu schaffen, die eine Reduktion von Verbrauchs- und Emissionswerten begünstigen.