

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Klaus Lennartz, Michael Müller (Düsseldorf), Robert Antretter, Friedhelm Julius Beucher, Lieselott Blunck (Uetersen), Ursula Burchardt, Marion Caspers-Merk, Peter Conradi, Dr. Marliese Dobberthien, Ludwig Eich, Evelin Fischer (Gräfenhainichen), Lothar Fischer (Homburg), Arne Fuhrmann, Monika Ganseforth, Christel Hanewinckel, Dr. Liesel Hartenstein, Renate Jäger, Susanne Kastner, Siegrun Klemmer, Horst Kubatschka, Dr. Klaus Kübler, Eckart Kuhlwein, Christoph Matschie, Ulrike Mehl, Jutta Müller (Völklingen), Dr. Helga Otto, Otto Schily, Manfred Reimann, Dietmar Schütz, Ernst Schwanhold, Wieland Sorge, Dr. Gerald Thalheim, Hans Georg Wagner, Wolfgang Weiermann, Reinhard Weis (Stendal), Dr. Axel Wernitz

Kraftstoff-Verbrauchsbegrenzungen für Pkw

Bereits in der vergangenen Legislaturperiode beabsichtigte die Bundesregierung nach Angaben des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Dr. Klaus Töpfer, obligatorische Kraftstoff-Verbrauchsbegrenzungen für Pkw einzuführen. Der Bundesrat hat im Juni 1992 die Bundesregierung aufgefordert, „eine Regelung zur Senkung des Kraftstoff-Verbrauchs im Straßenverkehr zu treffen“.

Auch auf EG-Ebene wurde die Notwendigkeit, Energieeinsparungen im Kfz-Bereich durchzusetzen, erkannt: Bereits die nunmehr vier Jahre alte EG-Richtlinie 89/458/EWG vom 18. Juli 1989 enthält in Artikel 6 die Verpflichtung für die Kommission, einen Vorschlag zur Begrenzung der CO₂-Emissionen vorzulegen. Das Europäische Parlament beschloß 1990, einen „CO₂-Grenzwert festzulegen, der höchstens 250 g/km beträgt“. Mit Beschluß über die Verordnung 91/441/EWG wurde die EG-Kommission erneut verpflichtet, einen Vorschlag zur Begrenzung des Kraftstoff-Verbrauchs bzw. zur Begrenzung der CO₂-Emissionen von Kfz vorzulegen.

Dennoch ist weder für die Öffentlichkeit noch für die betroffene Automobilindustrie derzeit erkennbar, wann und in welcher Form endlich Maßnahmen zur Kraftstoff-Verbrauchsbegrenzung von Pkw in der Bundesrepublik Deutschland bzw. EG-weit verbindlich gemacht werden. Sowohl aus umwelt- aber auch aus energiepolitischen Gründen ist es vorrangig, Klarheit über den Energiesparkurs der Bundesregierung im Verkehrsbereich zu erhalten.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Beabsichtigt die Bundesregierung, noch in dieser Legislaturperiode verbindliche Regelungen zur Begrenzung des Kraftstoff-Verbrauchs in Pkw einzuführen?
2. Mit welchem Modell/welchen Modellen ist die Bundesregierung bisher in die EG-Expertenrunde, die mit der Erarbeitung eines EG-Kommissionsvorschlages betraut ist, gegangen?
3. Wird die Bundesregierung Grenzwerte für Pkw-Klassen festlegen oder befürwortet sie das amerikanische Modell der Flotten-Verbrauchswerte?
4. In der BT-Drucksache 11/7603 hatte sich die Bundesregierung gegen Flotten-Verbrauchswerte ausgesprochen mit der Bemerkung, in den USA werde „einer Verbrauchsminderung oft das Zahlen von Strafe, die bei teuren großen Fahrzeugen nicht so ins Gewicht fällt, vorgezogen“.
 - a) Wie verträgt sich dies mit der Ankündigung des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Dr. Klaus Töpfer, oberhalb eines Kraftstoff-Verbrauchs von 7,7 l/100 km eine Strafsteuer einzuführen?
 - b) Wie hoch sollte nach Auffassung des Bundesministers für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit die Strafsteuer ungefähr sein?
5. Welcher CO₂-Grenzwert (gemessen im EG-Testzyklus) entspricht einem Verbrauch von 5 l/100 km bzw. von 7 l/100 km und 10 l/100 km (jeweils im Drittel-Mix)?
6. Welcher zulässige Höchstverbrauch für Kraftfahrzeuge ist pro Fahrzeug-Klasse für welches Zieljahr von der Bundesregierung vorgesehen?
7. Mit welchen Modellen zur Kraftstoffbegrenzung sind die europäischen Partner in die Verhandlungen gegangen?
8. Der VDA (Verband der Automobilindustrie) schreibt in seinem jüngsten Jahresbericht, daß für Regelungen zur Verbrauchsbegrenzung „kein Bedarf“ bestünde, und daß diese auch „völlig ungeeignet“ seien. Inwieweit lassen sich die nunmehr seit vier Jahren andauernden Verzögerungen bei der Festlegung von Kraftstoff-Verbrauchsbegrenzungen für Pkw auf die erklärte Abneigung der Automobilindustrie zurückführen, entsprechende Begrenzungen zu akzeptieren?

Bonn, den 8. September 1993

Klaus Lennartz
Michael Müller (Düsseldorf)
Robert Antretter
Friedhelm Julius Beucher
Lieselott Blunck (Uetersen)
Ursula Burchardt
Marion Caspers-Merk
Peter Conradi
Dr. Marliese Dobberthien
Ludwig Eich
Evelin Fischer (Gräfenhainichen)
Lothar Fischer (Homburg)
Arne Fuhrmann
Monika Ganseforth
Christel Hanewinckel
Dr. Liesel Hartenstein
Renate Jäger
Susanne Kastner

Siegrun Klemmer
Horst Kubatschka
Dr. Klaus Kübler
Eckart Kuhlwein
Christoph Matschie
Ulrike Mehl
Jutta Müller (Völklingen)
Dr. Helga Otto
Otto Schily
Manfred Reimann
Dietmar Schütz
Ernst Schwanhold
Wieland Sorge
Dr. Gerald Thalheim
Hans Georg Wagner
Wolfgang Weiermann
Reinhard Weis (Stendal)
Dr. Axel Wernitz

