

Kleine Anfrage

**der Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige, Werner Schulz (Berlin) und der Gruppe
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

Investitionen der Automobilindustrie in Sparmobile

Der Straßenverkehr wird immer mehr zur treibenden Kraft in eine katastrophale Klimazukunft. 1987 verursachte er direkt ca. 20 % der CO₂-Emissionen in der Bundesrepublik Deutschland. Zählt man die indirekten Emissionen aus Kfz-Produktion, Erdölraffinerien und Straßenbau hinzu, vergrößert sich der Anteil auf 30 %. Seit 1987 sind die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bereits um über 16 % gestiegen. Sollten die Verkehrsprognosen bis 2005 Wirklichkeit werden, wird der Straßenverkehr seinen CO₂-Anteil um 43 % erhöhen. Alle Klimaschutzbemühungen in anderen Sektoren würden unter der Verkehrslawine begraben.

Um dennoch die von der Bundesregierung anlässlich der Weltumweltkonferenz in Rio de Janeiro 1992 gemachten Zusagen zur CO₂-Reduktion bis zum Jahr 2005 zu erreichen, sind eine Reihe politischer Maßnahmen gegen den Energieverbrauch der Automobile unerlässlich.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Worin sieht die Bundesregierung die Ursachen, daß die von den Kunden offensichtlich gewünschten Benzinspar- und Solarautomobile nicht in ausreichendem Maß von der deutschen Automobilindustrie angeboten werden?
2. Ist der Bundesregierung bekannt, daß seit fünf Jahren ein Auto (Renault Vesta) existiert, welches einen Verbrauch von 1,9 Litern Benzin bei Tempo 100 km/h auf hundert Kilometer aufweist und das daher einen Rahmen für die Begrenzung des Flottenverbrauchs in den kommenden Jahren abgeben könnte?
3. Ist der Bundesregierung bekannt, daß der mittlere Verbrauch sämtlicher Zulassungen zwischen 1995 bis zum Jahr 2005 bei etwa drei Litern/100 km liegen müßte, um das 1990 vom Verband der Automobilindustrie (VDA) versprochene CO₂-Emissionsziel von 25 % zu erreichen?

4. Ist der Bundesregierung bekannt, daß außerhalb der etablierten Automobilbranche und ohne jede staatliche Förderung Ultraleichtfahrzeuge entwickelt und gebaut werden, die bei vier Sitzplätzen, einer Spitzengeschwindigkeit von 120 km/h und Mittelklassekomfort nur 1 Liter/100 km Kraftstoff benötigen?
5. Wo sieht die Bundesregierung heute den Stand der Technik sowie das Niveau der „best available technology“ für den Minimalverbrauch von Pkw und Lkw?
6. Wie hoch sind nach Auffassung der Bundesregierung heute die quantifizierbaren externen Schäden der Volkswirtschaft und Umwelt durch den Autoverkehr, und wie hoch ist im Vergleich hierzu das (geschätzte) Aufkommen aus der Mineralölsteuer für die Jahre 1993 bis 1995?
7. Wie bewertet die Bundesregierung die Möglichkeit, durch drastische Flottenverbrauchsvorgaben die Kraftstoffpreise auf mindestens 5 DM pro Liter anzuheben, die nach Auffassung von Experten dem Verursacherprinzip entsprechen würden?
8. Ist die Bundesregierung bereit, den Flottenverbrauch ab 1995 auf 5 Liter, ab 1997 auf die 3 Liter/100 km festzulegen?
9. Wie beurteilt die Bundesregierung die gesetzlichen Vorgaben im US-Bundesstaat Kalifornien, die ab 1998 2 % abgasfreie Fahrzeuge vorschreiben, und welche Schlüsse zieht sie daraus für ihre Gesetzgebungsvorhaben, um die anvisierte CO₂-Reduktion zu erreichen?
10. Welche Forschungsvorhaben und Markteinführungsförderungen für Benzinspar- und Solarfahrzeuge betreibt, plant oder erwägt die Bundesregierung?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Abwesenheit der deutschen Automobilindustrie beim diesjährigen internationalen Solarrennen zwischen Darwin und Adelaide in Australien, wo japanische Firmen mit hohem Aufwand eigene Fahrzeuge und Techniken im Hinblick auf den kalifornischen Markt getestet haben?
12. Wäre die Bundesregierung bereit, den Ministeriumsfuhrpark auf Benzinsparfahrzeuge umzustellen und damit eine Vorbildfunktion aus umweltpolitischer Sicht wahrzunehmen?

Bonn, den 1. Dezember 1993

Dr. Klaus-Dieter Feige
Werner Schulz (Berlin) und Gruppe