

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Klaus-Dieter Feige,
Werner Schulz (Berlin) und der Gruppe BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 12/6297 –**

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.

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?

Die Anbieter der Industrie arbeiten marktorientiert. Der technische und finanzielle Aufwand zur Herstellung von Benzinsparmobilen ist größer als für die Herstellung gängiger Fahrzeuge, wenn man von gleichen Anforderungen (Platzangebot, Komfort, Sicherheit, Leistung, Reichweite etc.) ausgeht. Der Wunsch des Kunden, ein umweltfreundliches Fahrzeug zu unterhalten, stößt bei der Betrachtung der erhöhten Kosten an Grenzen.

Für Solarmobile gelten diese Einschränkungen in verstärktem Maße, insbesondere wegen der Klimaverhältnisse in Deutschland.

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?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß in den vergangenen Jahren von der Industrie ca. 15 verbrauchsgünstige Forschungsfahrzeuge entwickelt wurden, die mit vier bis fünf Sitzplätzen und Motorleistungen zwischen 20 und 66 kW Verbrauchswerte zwischen 2,1 und 5,7 l/100 km aufweisen, u. a. der Renault Vesta.

Der in der Fragestellung genannte Verbrauch des Renault Vesta ist auf der Autobahnstrecke von Paris nach Bordeaux ermittelt worden und somit nicht repräsentativ.

Die Verbrauchsangaben für das beschriebene Fahrzeug liegen im Drittelpunkt bei 2,8 l Superkraftstoff auf 100 km (Stadtzyklus 3,7 l/100 km). Erreicht wird dieser Wert mit einem verbrauchsoptimierten Vergasermotor. Einen geregelten Katalysator weist das 475 kg schwere Leichtfahrzeug nicht auf. Von daher ist dieses Fahrzeug nicht geeignet, es zur Grundlage für Rahmenbedingungen einer Verbrauchsregelung heranzuziehen. Heutige Forschungsfahrzeuge befriedigen gleichzeitig das erheblich gesteigerte Sicherheitsbedürfnis der Verbraucher und haben damit ein höheres Eigengewicht.

Da die vielfältigen Transportaufgaben des Individualverkehrs nicht nur mit Fahrzeugen dieser Größenordnung gedeckt werden können, müßten die Rahmenbedingungen für eine Reduzierung des Durchschnittsverbrauchs in den kommenden Jahren noch diskutiert werden. Ein Wert 1,9 l/100 km ist hierfür nicht realistisch.

Zielrichtung sollte unter Umwelt- wie Wettbewerbsgesichtspunkten eine Regelung auf EU-Ebene sein.

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?

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat der Bundesregierung zugesagt, daß die Automobilindustrie ihren Beitrag zur Erreichung des Ziels einer 25 %igen CO₂-Reduzierung bis zum Jahr 2005 leisten wird. Die Einzelheiten dazu liegen der Bundesregierung nicht vor.

Nach dem Beschuß der Bundesregierung vom 11. Dezember 1991 wird das CO₂-Reduktionsziel von 25 % bis 30 % zum Jahr 2005

gegenüber dem Jahr 1987 auf die Summe aller energiebedingten CO₂-Quellen bezogen. Hierzu muß auch der Verkehr beitragen.

Die Bundesregierung geht bei ihrer CO₂-Prognose und ihrer CO₂-Minderungspolitik jedoch nicht davon aus, daß die mittleren Verbräuche der in den Jahren 1995 bis 2005 neu zugelassenen Pkw bei etwa 3 l/100 km liegen.

Um die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich in ihrer stetig steigenden Tendenz zu begrenzen und zugleich die sonstigen Umweltbelastungen zu vermindern, hält die Bundesregierung vielmehr ein integriertes Gesamtkonzept für notwendig, in dem die Rolle der umweltverträglichen Verkehrsträger gestärkt wird. Das Zusammenwirken technischer, infrastruktureller und logistischer Strategien, deren Schwerpunkt die deutliche Attraktivitätssteigerung der umweltfreundlichen Verkehrsträger ist, soll es ermöglichen, das zukünftige Verkehrswachstum energieeffizient und damit auch umweltverträglich zu bewältigen. Dazu gehört auch eine deutliche spezifische CO₂-Emissionsminderung für Pkw, für die die EG-Kommission in Kürze einen Vorschlag vorlegen will.

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?

Ultraleichtfahrzeuge mit vier Sitzplätzen und einer daraus resultierenden Nutzlast von mindestens 320 kg bei einem Kraftstoffverbrauch von 1 l/100 km und unter Verwendung eines Verbrennungsmotors sind der Bundesregierung nicht bekannt. Bekannt ist der Bundesregierung, daß Ultraleichtfahrzeuge in sehr verschiedenen Varianten gefertigt werden, sowohl im Rahmen von industriellen Forschungsvorhaben, als auch mit dem persönlichen Engagement von Einzelpersonen. Ein wesentlicher Nachteil von Ultraleichtfahrzeugen besteht darin, daß sie bestehenden Sicherheitsanforderungen nicht gerecht werden können. Bei einer weiteren Diskussion muß deshalb auch das erhöhte Unfallrisiko quantifiziert werden.

5. Wo sieht die Bundesregierung heute den Stand der Technik sowie das Niveau der „best available technology“ für den Minimalverbrauch von Pkw und Lkw?

Der Stand der Technik bzw. die „best available technology“ ist je nach Fahrzeugart und Einsatzzweck unterschiedlich; sie ist insbesondere auch eine Frage der Fahrzeuggröße.

Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs von Pkw und Lkw setzt sich aus einem nichttechnischen Potential und einem technischen Potential zusammen. Beim Einsatz der „günstigsten, verfügbaren Technologie“ kann bei Pkw ein Verbrauchsminderungspotential von 20 % bis 25 % in den nächsten Jahren erreicht werden.

Heute können bestimmte Pkw bereits Verbrauchswerte von weniger als 5 l/100 km aufweisen.

Im Bereich der gewerblich eingesetzten Lkw hat allein der Zwang zur Wirtschaftlichkeit in den vergangenen Jahren zur stetigen Verbrauchsminderung in der Größenordnung von 7 % bis 8 % in fünf Jahren (trotz steigender Motorleistung) geführt. Angesichts des Zielkonfliktes, der sich aus der Verschärfung der Abgasgrenzwerte ergibt, ist in den nächsten Jahren mit geringeren Fortschritten beim Verbrauch oder auch Stagnation auf heutigem Niveau zu rechnen. Für Lkw existiert kein genormtes Verbrauchsmeßverfahren, zudem ist der Verbrauch stark von der Tonnage abhängig. Beispielsweise kann heute ein 40 t-Sattelzug einen Verbrauch von 35 l/100 km aufweisen.

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?

Der Bundesregierung liegen keine gesicherten Erkenntnisse über die Höhe der externen Kosten vor. In der wissenschaftlichen Erörterung externer Nutzen und Kosten des Straßenverkehrs bestehen nach wie vor große Unsicherheiten bei der monetären Bewertung und der Zuordnungsfähigkeit der verschiedenen positiven und negativen Effekte. Die Bandbreite der Ergebnisse bisher bekanntgewordener Abschätzungen externer Kosten des Straßenverkehrs liegt zwischen 29 Mrd. DM und 250 Mrd. DM.

Die Bundesregierung setzt sich daher dafür ein, mit ordnungspolitischen Maßnahmen und marktwirtschaftlichen Instrumenten grundsätzlich dem Verursacherprinzip auch im Bereich des Straßenverkehrs in stärkerem Maße Rechnung zu tragen.

Die aktuellen Schätzungen des Bundesministeriums der Finanzen für die Mineralölsteuereinnahmen der Jahre 1993 und 1994 liegen bei:

1993	56,1	Mrd. DM
1994	64,6	Mrd. DM.

Gesicherte Angaben für 1995 liegen augenblicklich nicht vor und werden erst im Mai 1994 erneut abgeschätzt.

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?

Die Bundesregierung hat zur Frage der gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen preislicher Maßnahmen, unter anderem auch der Mineralölsteuererhöhung, im Anschluß an den 2. Bericht der Interministeriellen Arbeitsgruppe CO₂-Reduktion (IMA CO₂-Reduktion) ein Gutachten in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse dieses Gutachtens bleiben abzuwarten.

8. Ist die Bundesregierung bereit, den Flottenverbrauch ab 1995 auf 5 Liter, ab 1997 auf die 3 Liter/100 km festzulegen?

Nein, siehe auch Antwort auf Frage 7.

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 Gesetzgebungs vorhaben, um die anvisierte CO₂-Reduktion zu erreichen?

Die kalifornische Gesetzgebung zur Einführung der abgasfreien Fahrzeuge (Zero Emission Vehicle) ist an der in Kalifornien nicht unerheblichen Problematik des bodennahen Ozons und deren Vorläufersubstanzen orientiert. Die Kategorie der sogenannten „Zero Emission Vehicle“ sieht ausschließlich Elektrofahrzeuge vor. Dabei wird jedoch die Kohlendioxid- und Schadstoffproblematik lediglich verlagert. Daher sieht die Bundesregierung einen Einsatz von Elektrofahrzeugen gegenwärtig nicht als Beitrag zur Lösung des CO₂-Problems an.

10. Welche Forschungsvorhaben und Markteinführungsförderungen für Benzinspar- und Solarfahrzeuge betreibt, plant oder erwägt die Bundesregierung?

Das Bundesministerium für Forschung und Technologie (BMFT) hat bisher keine Fördervorhaben für Benzinspar- und Solarfahrzeuge durchgeführt. Planungen dazu liegen z. Z. ebenfalls nicht vor.

Allerdings hat das BMFT zur Reduzierung des Dieselkraftstoffverbrauchs die Entwicklung und Erprobung eines Ökoantriebs in einem serienmäßigen Kleinfahrzeug (Öko-Polo) in der Zeit von 1984 bis 1986 mit etwa 3,9 Mio. DM gefördert. In einer weiteren Phase 1986 bis 1992 wurde dieses verbrauchsgünstige, schadstoff- und geräuscharme Antriebskonzept in einem Praxistest erprobt. Zirka 50 dieser Fahrzeuge wurden vorwiegend im Stadtgebiet von Berlin unter normalen Verkehrsbedingungen getestet. Der Berliner Senat hat die Erprobung zusätzlich finanziell unterstützt. Das Ziel dieses Vorhabens, den Kraftstoffverbrauch des Öko-Polos im Stadtbetrieb auf ca. 3 l/100 km zu reduzieren, wurde näherungsweise erreicht.

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?

Die kalifornische Gesetzgebung sieht vor, daß ab 1998 2 %, ab 2001 5 % und ab 2003 10 % der in Kalifornien verkauften Automobile sogenannte Null-Emissionsfahrzeuge sein müssen. Hersteller, die weniger als 5 000 Fahrzeuge verkaufen, sind zunächst

davon ausgenommen. Dies trifft auch für einige deutsche Hersteller zu. Dennoch bereiten sich die deutschen Automobilhersteller auf diesen Markt in Kalifornien vor. Dies beweist ihre Teilnahme am vom BMFT mit über 22 Mio. DM geförderten „Demonstrationsvorhaben zur Erprobung von Elektrofahrzeugen der neuesten Generation auf der Insel Rügen“ das bis 1996 läuft. Insgesamt werden 60 Elektrostraßenfahrzeuge der deutschen Automobilhersteller BMW, Mercedes, Opel, VW und Neoplan mit neuester und noch in der Entwicklung befindlichen Antriebstechnologie im Alltagsbetrieb getestet. Neben Pkw-Fahrzeugen werden auch Transporter, Klein- und Midibusse erprobt. Ob darüber hinaus weitere Erprobungen, wie z. B. in Australien erforderlich sind, ist von der Bundesregierung nicht zu beurteilen.

12. Wäre die Bundesregierung bereit, den Ministeriumsfuhrpark auf Benzinsparfahrzeuge umzustellen und damit eine Vorbildfunktion aus umweltpolitischer Sicht wahrzunehmen?

Das Bundesministerium für Verkehr und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit haben z. Z. zwei besonders sparsame Pkw in ihrem Fuhrpark in Erprobung.

