

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Dr. Valerie Wilms,  
Bettina Herlitzius, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Daniela Wagner  
und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Energiekonzept der Bundesregierung – Verkehrssektor**

Der Anteil des Verkehrs am Energiebedarf der Bundesrepublik Deutschland beträgt gut 30 Prozent. Der Verkehr ist zudem mit rund 20 Prozent an den Treibhausgasemissionen beteiligt. Für die Reduzierung des Energiebedarfs und eine Verringerung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs braucht es plausible und transparente Annahmen über die zukünftige Entwicklung wichtiger Kernindikatoren, Ziele und Maßnahmen, mit denen diese Ziele erreicht werden können. Diese sollten sich im Energiekonzept der Bundesregierung wiederfinden.

Wir fragen die Bundesregierung:

#### Annahmen

1. Von welcher Entwicklung der Verkehrsleistung im Personenverkehr nach Verkehrsarten in Milliarden Personenkilometern geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie (EWI – Energiewirtschaftliches Institut an der Universität zu Köln; GWS – Gesellschaft für Wirtschaftliche Strukturforchung) „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?
2. Von welcher Entwicklung der Verkehrsleistung im Güterverkehr nach Verkehrsarten in Milliarden Tonnenkilometern geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?
3. Von welcher Höhe der Treibhausgasemissionen in Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-equivalent im Sektor Verkehr geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?
4. Von welchem Endenergiebedarf in Petajoule im Sektor Verkehr geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?

5. Von welchen Rohölpreisen in US-Dollar pro Barrel geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?
6. Von welchem Anteil von Biokraftstoffen in Petajoule und welchem Anteil am Kraftstoffverbrauch des Straßenverkehrs geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?
7. Von welchen Verbraucherpreisen für Benzin und Diesel in Euro pro Liter geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?
8. Von welcher Höhe der Energiesteuer in Eurocent für Benzin und Diesel pro Liter geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus?
9. Von welchen Antriebsarten im Pkw-Bestand (Benzin, Diesel, Hybrid, Plug-in-Hybrid, Elektro) geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?
10. Von welchen Anteilen erneuerbarer Energien bei der Deutschen Bahn AG geht die Bundesregierung in ihrem Energiekonzept in den Jahren 2020, 2030, 2040 und 2050 aus, und inwieweit unterscheiden sich diese von den in der EWI-/GWS-/Prognos-Studie „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ getroffenen Annahmen (tabellarische Aufstellung)?

#### Ziele

11. Wird die Bundesregierung sektorspezifische CO<sub>2</sub>-Minderungsziele für den Verkehrsbereich für die Jahre 2020, 2030, 2040 und 2050 benennen, und wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
12. Inwieweit werden die verkehrsbezogenen Ziele der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie in das Energiekonzept der Bundesregierung einfließen und fortgeschrieben werden, und wenn nicht, warum nicht?
13. Wird die Bundesregierung Ziele für die Steigerung des Fahrradanteils am Modal Split in verschiedenen Stufen bis 2050 als Ziel in ihrem Energiekonzept benennen und mit Maßnahmen unterlegen, und wenn ja, mit welchen konkreten Zielen und Maßnahmen, und wenn nein, warum nicht?
14. Wird die Bundesregierung Ziele für die Steigerung des öffentlichen Nah- und Fernverkehrs am Modal Split in verschiedenen Stufen bis 2050 als Ziel in ihrem Energiekonzept benennen und mit Maßnahmen unterlegen, und wenn ja, mit welchen konkreten Zielen und Maßnahmen, und wenn nein, warum nicht?
15. Wird die Bundesregierung Ziele für die Steigerung des Eisenbahnverkehrsanteils im Personen- und im Güterverkehr beim Verkehrsaufkommen und bei der Verkehrsleistung in verschiedenen Stufen bis 2050 als Ziel in ihrem Energiekonzept benennen und mit Maßnahmen unterlegen, und wenn ja, mit welchen konkreten Zielen und Maßnahmen, wenn nein, warum nicht?

## Maßnahmen

16. Durch welche Maßnahmen soll gewährleistet werden, dass eine Million Elektrofahrzeuge bis 2020 und fünf Millionen bis 2030 in Deutschland zugelassen sind?
17. Bezieht sich das Ziel für 2020 ausschließlich auf reine batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) oder auch auf Plug-in-Hybride (PHEV) und Brennstoffzellenfahrzeuge (FCHV)?
18. Bezieht sich das Ziel eine Million Fahrzeuge bis 2020 auf solche aus inländischer Produktion, von deutschen Herstellern, oder werden auch andere Fahrzeuge auf dieses Ziel angerechnet?
19. Unterstützt die Bundesregierung eine Kennzeichnungsverordnung für Elektrofahrzeuge, die mit erneuerbaren Energien betrieben werden („Blaue Umweltplakette“) im Rahmen des § 40 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, um die Voraussetzung für die Privilegierung von Elektrofahrzeugen, wie z. B. kostenloses Parken, zu schaffen?
20. Inwieweit wird die Bundesregierung mit der anstehenden Bedarfsplanüberprüfung Schiene sicherstellen, dass Investitionen in die Schieneninfrastruktur auf die Knotenpunkte und Engpässe konzentriert werden, die für das Netz von zentraler Bedeutung sind?
21. Den Ausbau welcher Knotenpunkte und die Beseitigung welcher Engpässe mit welchem Mitteleinsatz, und bis wann sieht die Bundesregierung dabei als prioritär an (Auflistung nach Projekten und Umsetzungsstand)?
22. Welchen jährlichen Mittelbedarf für den Neu- und Ausbau der Schienenwege in Mio. Euro pro Jahr unterstellt die Bundesregierung für die Jahre 2010, 2020, 2030, 2040 und 2050?
23. Will die Bundesregierung für die zentralen, aufkommensstarken Verbindungen spezielle Korridore für den Schienengüterverkehr entwickeln und prioritär ausbauen, und wenn ja, welche?
24. Plant die Bundesregierung über die bereits angekündigte Ausweitung der Lkw-Maut auf vierspurige Bundesstraßen auch eine Erweiterung der Lkw-Maut auf alle Bundesstraßen, auf Lkw unterhalb von 12 Tonnen?
25. Inwieweit plant die Bundesregierung im Falle einer Einigung auf eine neue Wegekostenrichtlinie die sofortige Eins-zu-Eins-Umsetzung der Anlastung externer Kosten für den Lkw-Verkehr in Deutschland?
26. Inwieweit setzt sich die Bundesregierung für eine stärkere Spreizung der emissionsbasierten Kfz-Steuer ein, und wenn ja, welche Spreizung ist dann z. B. für Euro-5-Pkw mit 80, 120, 160, 200 oder 240 g CO<sub>2</sub>/km im Unterschied zur heutigen Kfz-Steuer vorstellbar?
27. Wird die Bundesregierung die Maßnahmen City-Maut, Pkw-Maut, zeitliche Fahrverbote, Tempolimits, Parkplatzkontingentierung, Erhöhung der Kraftstoffbesteuerung, Verbot von Kraftstoffen auf Mineralölbasis (also von Diesel und Benzin), die in der Studie von EWI/GWS/Prognos „Energieszenarien für das Energiekonzept der Bundesregierung“ genannt werden, in ihr Energiekonzept übernehmen?  
  
Wenn nein, durch welche anderen Maßnahmen im Verkehrsbereich, die in den Energieszenarien nicht oder nicht vollständig berücksichtigt wurden, soll sichergestellt werden, dass der Energieverbrauch im Verkehrsbereich in dem Maße sinkt, wie es in den Szenarien unterstellt wird?
28. Kann oder will die Bundesregierung ausschließen, dass die Maßnahmen City-Maut, Pkw-Maut, zeitliche Fahrverbote, Tempolimits, Parkplatzkontingentierung oder Erhöhung der Kraftstoffbesteuerung bis zum Jahr 2020 not-

wendig werden, um das von der Bundesregierung international zugesagte CO<sub>2</sub>-Minderungsziel von 40 Prozent gegenüber 1990 zu erreichen?

29. Mit welchen konkreten Maßnahmen und Angeboten will die Bundesregierung umweltverträgliche Mobilitätsformen als Alternativen zum motorisierten Individualverkehr fördern?
30. Setzt sich die Bundesregierung für verbindliche Grenzwerte für Pkw ab 2020 von mindestens 80 g/km und von 50 g/km ab 2030 ein?
31. Wird die Bundesregierung sich für Grenzwertfestschreibungen für den durchschnittlichen Flottenverbrauch aller anderen Fahrzeugtypen mit verbindlichen Zielwerten für die Jahre 2015, 2020 und 2030 einsetzen, die einen weitergehenden Reduktionspfad frühzeitig festlegen?
32. Unterstützt die Bundesregierung die Festlegung eines Grenzwerts ab 2012 für leichte Nutzfahrzeuge von 160 g CO<sub>2</sub>/km und 125 g CO<sub>2</sub>/km ab 2020 ohne Anrechnung zusätzlicher Maßnahmen?
33. Wird die Bundesregierung einer verbindlichen Tempobegrenzung von 100 km/h für leichte Nutzfahrzeuge zustimmen?
34. Wird die Bundesregierung sich in der Europäischen Union für CO<sub>2</sub>-Grenzwerte und Grenzwerte für Luftschadstoffe bei mobilen Maschinen und Geräten einsetzen?

Berlin, den 17. September 2010

**Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion**