

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Michael Kauch, Angelika Brunkhorst, Horst Meierhofer, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Uwe Barth, Rainer Brüderle, Ernst Burgbacher, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Horst Friedrich (Bayreuth), Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Joachim Günther (Plauen), Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Dr. Werner Hoyer, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Heinz Lanfermann, Michael Link (Heilbronn), Markus Löning, Patrick Meinhardt, Jan Mücke, Burkhardt Müller-Sönksen, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Jörg Rohde, Frank Schäffler, Dr. Rainer Stinner, Carl-Ludwig Thiele, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Martin Zeil, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Umweltverträglichkeit der Dienstwagenflotte des Bundes

Trotz erheblicher Fortschritte in der Vergangenheit bei der Entkopplung des Verkehrswachstums von umweltschädlichen Auswirkungen ist der Anteil insbesondere der Kraftfahrzeuge an den Belastungen von Umwelt und Klima weiterhin hoch. Die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, die Bekämpfung der Schadstoffbelastung, beispielsweise durch Feinstaub, und nicht zuletzt die Senkung der CO₂-Emissionen von Fahrzeugen bilden dabei Schwerpunkte der politischen Debatte.

Die Glaubwürdigkeit der Bundesregierung in der Umwelt- und Klimapolitik muss sich an ihrem eigenem Verhalten beim Beschaffungswesen messen lassen. Die Bundesregierung sollte in ihrem Zuständigkeitsbereich bei der Anschaffung von Kraftfahrzeugen die gleichen hohen ökologischen Kriterien zugrunde legen, wie sie es von den Bürgerinnen und Bürgern verlangt. Allerdings bestehen aufgrund der Antwort der Bundesregierung vom 15. März 2005 auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksache 15/5096) Zweifel daran, dass sie in der Vergangenheit ihren eigenen Ansprüchen gerecht geworden ist. Danach führen im Jahr 2005 noch 20 416 Dieselfahrzeuge ohne Rußpartikelfilter. Lediglich 485 Dienstwagen und damit weniger als drei Prozent der Dieselmotorkraftfahrzeuge von Bundesministerien und Bundesbehörden waren mit einem Filter ausgestattet. Eine umfangreiche Nachrüstung hatte die damalige Bundesregierung in ihrer Antwort abgelehnt. Ein ähnliches Bild ergab sich bei der Anzahl der Dienstkraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen. Nur 37 Fahrzeuge mit Nutzung reinen Biodiesels, acht mit Erdgas und gerade mal ein Auto mit Wasserstoff befanden sich im Fuhrpark der Bundesregierung und der Bundesbehörden. Das entspricht lediglich einem Anteil von 0,18 Prozent alternativer Antriebe an der Dienstwagenflotte. Angesichts dieser Zahlen liegt der Schluss nahe, dass die Bundesregierung ihrer umwelt- und klimapolitischen Vorbildfunktion nicht nachkommt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Dienstfahrzeuge werden derzeit von Bundesregierung und Bundesbehörden unterhalten, unterschieden nach Nutzung von
 - a) Dieseldieselkraftstoff mit Rußfilter (unabhängig von einer möglichen Biokraftstoffbeimischung, ohne Hybridantriebe),
 - b) Dieseldieselkraftstoff ohne Rußfilter (unabhängig von einer möglichen Biokraftstoffbeimischung, ohne Hybridantriebe),
 - c) Ottokraftstoff (unabhängig von einer möglichen Biokraftstoffbeimischung, ohne Hybridantriebe),
 - d) Wasserstoff/Brennstoffzelle,
 - e) reinem Biodiesel,
 - f) Rapsöl,
 - g) Erdgas (CNG),
 - h) Flüssiggas (LPG),
 - i) Hybridantrieb,
 - j) sonstigen Kraftstoff- und Antriebsarten?
2. Welche Mitglieder der Bundesregierung fahren Dienstwagen mit herkömmlichen (im Sinne von Frage 1 a bis c), und welche mit alternativen Antrieben, und welchen spezifischen CO₂-Ausstoß haben diese Fahrzeuge?
3. Wie hoch war der durchschnittliche Flottenverbrauch (l/100km) der Dienstkraftfahrzeuge mit Otto- bzw. Dieseldieselkraftstoffen in den Jahren 2005 und 2006?
4. Wie hoch war der jährliche Gesamtdieselkraftstoffverbrauch der Dienstfahrzeuge differenziert nach Kraftstoffen in den Jahren 2005 und 2006?
5. Wie hoch ist die aktuelle durchschnittliche Motorenleistung (Angaben in kW) der Dienstfahrzeuge insgesamt und differenziert nach Bundeskanzleramt, den einzelnen Bundesministerien und Bundesbehörden?
6. Wie hoch ist der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der Dienstfahrzeuge insgesamt und differenziert bezüglich des Bundeskanzleramtes, der einzelnen Bundesministerien und Bundesbehörden?
7. Wie viele der mit Dieseldieselkraftstoff betriebenen Dienstkraftfahrzeuge des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden sind mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet?
Welchem jeweiligen prozentualen Anteil entspricht dies?
8. Plant die Bundesregierung die vollständige Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern?
Wenn ja, bis wann soll die Nachrüstung abgeschlossen sein?
Wenn nein, warum nicht?
9. Wie viele Dienstfahrzeuge, insbesondere die Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter, werden von künftigen Fahrverboten, z. B. in der Umweltzone der Stadt Berlin ab 2008 betroffen sein?
10. Wie viele Fahrzeuge welcher Hersteller hat die Bundesregierung in den Jahren 2005 und 2006 neu in den Fuhrpark aufgenommen?
11. Wie hoch ist der durchschnittliche Verbrauch und CO₂-Ausstoß dieser Neufahrzeuge?

12. Konnte durch die Neubeschaffung der Verbrauch und die Motorenleistung der Fahrzeugflotte gesenkt werden?

Wenn ja, in welchem Umfang?

13. Wie haben sich der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch sowie die durchschnittliche Motorenleistung der Fahrzeugflotten in den Geschäftsbereichen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in den Jahren 2005 und 2006 entwickelt?
14. Welche Neuanschaffungen und Veräußerungen plant die Bundesregierung im Jahr 2007 in den Geschäftsbereichen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, und welche Auswirkungen wird dies auf die in Frage 13 abgefragten Daten haben?

Berlin, den 27. Februar 2007

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

