

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Dr. Volker Wissing, Michael Kauch, Birgit Homburger, Horst Friedrich (Bayreuth), Daniel Bahr (Münster), Rainer Brüderle, Angelika Brunkhorst, Ernst Burgbacher, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Hans-Michael Goldmann, Dr. Christel Happach-Kasan, Ulrich Heinrich, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Eberhard Otto (Godern), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Wolfgang Gerhardt und der Fraktion der FDP**

### **Vorbildfunktion der Dienstfahrzeugflotte des Bundes**

Bundesregierung und -behörden unterhalten einen Fuhrpark von 21 994 Fahrzeugen. In einem Interview in der „Süddeutschen Zeitung“ vom 1. Oktober 2004 hat der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin, erneut betont, dass „eine weitere Reduzierung des Flottenverbrauches aus umweltpolitischer Sicht in Deutschland wünschenswert sei“. Aufgrund des großen Fuhrparks der Bundesregierung kommt dieser eine besondere Vorbildfunktion zu. Die Forderung an die Autohersteller nach einer Reduktion des Flottenverbrauches ist nur dann glaubhaft, wenn auch die Bundesregierung in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich den Kraftstoffverbrauch zu einem zentralen Entscheidungskriterium beim Neuerwerb von Kraftfahrzeugen macht.

In einem Interview in der „FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND“ vom 1. Juli 2004 kritisierte der Präsident des Umweltbundesamtes, Prof. Dr. Andreas Troge, dass der Flottenverbrauch der Autohersteller in den letzten Jahren in „enttäuschend geringem Ausmaß“ gesunken sei. Er wies außerdem darauf hin, dass der „Verbrauch je Kilowatt zwar abnimmt, gleichzeitig die Hersteller jedoch immer mehr Kilowatt einbauen“. Es wäre deshalb nur konsequent, wenn auch die Bundesregierung bei der Auswahl der Dienstkraftfahrzeuge für Bundesregierung, Bundesministerien und Bundesbehörden konsequent auf eine ökologische und angepasste Motorisierung setzte.

Im Fortschrittsbericht 2004 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung bildet die Kraftstoffstrategie „Alternative Kraftstoffe und Innovative Antriebe“ einen der Schwerpunkte. Zwar fehlen dieser Kraftstoffstrategie Visionen und Impulse, um die Entwicklung und den Einsatz alternativer Kraftstoffe und Antriebe voranzubringen. Jedoch werden dort Optionen und Alternativen aufgezeigt, an denen sich auch die Bundesregierung messen lassen muss.

Die umweltpolitische Glaubwürdigkeit der Bundesregierung hängt auch davon ab, welche Kriterien an die Beschaffung von Kraftfahrzeugen sie im eigenen Zuständigkeitsbereich anlegt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele der 21 994 Dienstkraftfahrzeuge des Bundeskanzleramtes, der einzelnen Bundesministerien und Bundesbehörden werden mit
  - a) Dieselmotoren,
  - b) Ottomotoren,
  - c) Wasserstoff,
  - d) Biodiesel,
  - e) Rapsöl,
  - f) Erdgas (CNG),
  - g) Flüssig- bzw. Autogas (LPG),
  - h) anderen Kraftstoffen betrieben?
2. Wie hoch ist der durchschnittliche Flottenverbrauch der Dienstkraftfahrzeuge mit konventionellen Kraftstoffen (Otto- bzw. Dieselmotoren) des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden, und wie hat sich dieser seit Beginn der 14. Legislaturperiode verändert?
3. Wie hoch ist die durchschnittliche Motorenleistung der Dienstkraftfahrzeuge des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden?
4. Wie viele der mit Dieselmotoren betriebenen Dienstkraftfahrzeuge des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden sind mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet?
5. Plant die Bundesregierung die Nachrüstung von noch nicht mit Rußpartikelfiltern ausgestatteten mit Dieselmotoren betriebenen Dienstkraftfahrzeugen des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden mit Rußpartikelfiltern, und wenn ja, bis wann soll die Ausstattung aller mit Dieselmotoren betriebenen Dienstkraftfahrzeuge abgeschlossen sein?
6. Wie hoch sind die jährlichen Kosten des Fuhrparks des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden?
7. Wie hat sich die Gesamtzahl an Dienstkraftfahrzeugen des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden seit Beginn der 14. Legislaturperiode verändert?
8. Wie viele Fahrzeuge welcher Hersteller hat die Bundesregierung seit Beginn der 14. Legislaturperiode neu in den Fuhrpark aufgenommen, aus welchen Fabrikaten und Fahrzeugtypen setzt sich der Fuhrpark des Bundeskanzleramtes, der einzelnen Bundesministerien und Bundesbehörden zusammen, und wie hoch waren die Beschaffungskosten in den jeweiligen Jahren?
9. Wie hoch ist der durchschnittliche Verbrauch dieser Fahrzeuge, und konnte durch diese Fahrzeuge der Verbrauch der Fahrzeugflotte des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden gesenkt werden, und wenn ja, in welchem Umfang?
10. Haben die neu angeschafften Dienstkraftfahrzeuge zu einer deutlichen Minderung der durchschnittlichen Motorenleistung der Gesamtflotte der Dienstkraftfahrzeuge des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden geführt?
11. Wie hoch ist die durchschnittliche Motorenleistung der jährlich für das Bundeskanzleramt, die Bundesministerien und Bundesbehörden neu in den Fuhrpark aufgenommenen Dienstkraftfahrzeuge, und wie hat sich dieser Wert seit Beginn der 14. Legislaturperiode entwickelt?

12. Wie hoch waren im gleichen Zeitraum die jährlichen Aufwendungen der Bundesregierung für Anschaffung und Betrieb von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen (Biokraftstoffe, Wasserstoff, CNG und LPG) betrieben werden?
13. Wie hat sich der jährliche Gesamtkraftstoffverbrauch für die Dienstkraftfahrzeuge – getrennt nach Kraftstoffen – des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden seit Beginn der 14. Legislaturperiode verändert?
14. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeugtyps als Auswahlkriterium bei der Neuanschaffung von Dienstkraftfahrzeugen zu?
15. Wie viele sog. Drei-Liter-Autos werden vom Bundeskanzleramt, den Bundesministerien und Bundesbehörden genutzt?
16. Wie haben sich der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch sowie die durchschnittliche Motorenleistung der Fahrzeugflotte des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) sowie des Umweltbundesamtes seit Beginn der 14. Legislaturperiode verändert?
17. Welche Fahrzeugtypen und -marken werden im Geschäftsbereich des BMU als Dienstkraftfahrzeuge genutzt?
18. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung unternommen bzw. plant die Bundesregierung, um die Zahl der Dienstkraftfahrzeuge des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden zu reduzieren?
19. Auf welche Weise stellt die Bundesregierung ein möglichst ökonomisches und ökologisches Management des Fuhrparks des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden sicher?

Berlin, den 20. Januar 2005

**Dr. Volker Wissing**  
**Michael Kauch**  
**Birgit Homburger**  
**Horst Friedrich (Bayreuth)**  
**Daniel Bahr (Münster)**  
**Rainer Brüderle**  
**Angelika Brunkhorst**  
**Ernst Burgbacher**  
**Jörg van Essen**  
**Ulrike Flach**  
**Otto Fricke**  
**Hans-Michael Goldmann**  
**Dr. Christel Happach-Kasan**  
**Ulrich Heinrich**  
**Dr. Heinrich L. Kolb**

**Gudrun Kopp**  
**Jürgen Koppelin**  
**Sibylle Laurischk**  
**Harald Leibrecht**  
**Ina Lenke**  
**Dirk Niebel**  
**Hans-Joachim Otto (Frankfurt)**  
**Eberhard Otto (Godern)**  
**Detlef Parr**  
**Cornelia Pieper**  
**Gisela Piltz**  
**Dr. Max Stadler**  
**Dr. Rainer Stinner**  
**Dr. Claudia Winterstein**  
**Dr. Wolfgang Gerhardt und Fraktion**

