

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Patrick Döring, Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), Joachim Günther (Plauen), Jan Mücke, Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Uwe Barth, Angelika Brunkhorst, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Dr. Edmund Peter Geisen, Hans-Michael Goldmann, Miriam Gruß, Dr. Christel Happach-Kasan, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Birgit Homburger, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Michael Link (Heilbronn), Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Burkhardt Müller-Sönksen, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Gisela Piltz, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Max Stadler, Dr. Rainer Stinner, Florian Toncar, Dr. Daniel Volk, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

CO₂-Regulierung bei kleinen Nutzfahrzeugen

Transporter sind leichte Nutzfahrzeuge, die vor allem zum Transport von kleineren Frachtvolumen über kürzere und mittlere Strecken dienen. Sie sorgen dafür, dass die Bevölkerung effizient, schnell und zeitgenau mit den notwendigen täglichen Gütern, von der Zeitung bis hin zum frischen Gemüse, versorgt wird. Sie bieten eine hocheffiziente und flexible Möglichkeit, die gewünschte Transportaufgabe zu erfüllen und werden deshalb auch vom Käufer unter dem Aspekt des Transporteinsatzes erworben und eingesetzt.

Im Gegensatz zum schweren Lkw oder zum Pkw stellt vor allem das Transportvolumen das bestimmte Merkmal des leichten Nutzfahrzeuges dar. Die Wahl des Kunden für einen größeren oder kleineren Transporter fällt häufig ausschließlich auf Basis der Transportaufgabe.

Anfang Februar 2009 hat der EU-Umweltkommissar Stavros Dimas angekündigt, den Kohlendioxidausstoß von Lieferwagen, Minibussen und kleinen Lkw bis 12 Tonnen beschränken zu wollen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welchen Anteil haben kleine Lieferwagen, Minibusse und kleine Lkw bis 12 Tonnen am gesamten CO₂-Ausstoß des Verkehrs in Deutschland bzw. der EU?
2. Wie beurteilt die Bundesregierung die wirtschaftliche Lage der Automobilindustrie mit Blick auf das Segment leichter und schwerer Nutzfahrzeuge?

3. Welche Auswirkungen hat nach Einschätzung der Bundesregierung die Wirtschafts- und Finanzkrise auf die Zulassung, den Absatz und den Auftragszugang von leichten und schweren Nutzfahrzeugen bei den deutschen Herstellern (bitte unter Angabe von Zahlen, falls vorhanden)?
4. Wie haben sich der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch, CO₂-Ausstoß und Schadstoffausstoß von kleinen Lkw seit dem Jahr 1980 entwickelt?
5. Wie hoch beziffert die Bundesregierung den rechnerischen CO₂-Ausstoß, der seit 1980 bei kleinen Lkw durch gesetzlich vorgeschriebene Umwelt- und Sicherheitsanforderungen zusätzlich ausgelöst worden ist?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung – auch vor dem Hintergrund der wirtschaftlichen Situation der Automobilindustrie – die Ankündigung der Europäischen Kommission, noch in diesem Jahr einen Vorschlag zur CO₂-Regulierung bei leichten Nutzfahrzeugen vorzunehmen?
7. Erachtet die Bundesregierung eine Regulierung des CO₂-Ausstoßes bei leichten Nutzfahrzeugen analog zu der Regelung bei Pkw für den systematisch richtigen Ansatz?
8. Welche Systemunterschiede bestehen diesbezüglich zwischen leichten Nutzfahrzeugen und dem Pkw-Segment?
9. Ist der Bundesregierung bekannt, dass ein leichtes Nutzfahrzeug nach Transport- und Kraftstoffeffizienz ausgewählt wird?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung den Ansatz, die CO₂-Regulierung am Merkmal der Transporteffizienz auszurichten?
11. Wird das Merkmal der Effizienz nach Ansicht der Bundesregierung über eine Regulierung des CO₂-Ausstoßes nach g/km adäquat abgebildet?
12. Sieht die Bundesregierung weitere negative wirtschaftliche Auswirkungen, wenn für leichte Nutzfahrzeuge eine CO₂-Regulierung auf g/km-Basis eingeführt wird?

Berlin, den 4. März 2009

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion