

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Patrick Döring, Michael Kauch, Horst Friedrich (Bayreuth), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 16/12165 –

CO₂-Regulierung bei kleinen Nutzfahrzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

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 bestimmende 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 zwölf Tonnen beschränken zu wollen.

1. Welchen Anteil haben kleine Lieferwagen, Minibusse und kleine Lkw bis zwölf Tonnen am gesamten CO₂-Ausstoß des Verkehrs in Deutschland bzw. der EU?

Kleine Lieferwagen, Minibusse und kleine Lkw bis zwölf Tonnen verursachten im Jahr 2007 insgesamt 12,07 Mio. t CO₂. Der Verkehr in Deutschland wies insgesamt einen CO₂-Ausstoß von 151,89 Mio. Tonnen (NIR 2008) auf. Kleine Lieferwagen, Minibusse und kleine Lkw hatten 2007 demnach einen Anteil von rund acht Prozent (Quelle: TREMOD Berechnungen Version 4.17).

Es sei angemerkt, dass die Europäische Kommission einen Vorschlag für Fahrzeuge mit einem Gewicht von bis zu 2 610 kg vorbereitet.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung die wirtschaftliche Lage der Automobilindustrie mit Blick auf das Segment leichter und schwerer Nutzfahrzeuge?

Der Nutzfahrzeugmarkt wurde von der Wirtschaftskrise negativ beeinflusst. Im Februar 2009 musste die Produktion von Nutzfahrzeugen bis sechs Tonnen um 65 Prozent, von Nutzfahrzeugen über sechs Tonnen um 68 Prozent und von Bussen um 24 Prozent gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum zurückgefahren werden.

3. Welche Auswirkungen hat nach Einschätzung der Bundesregierung die Wirtschafts- und Finanzkrise auf die Zulassung, den Absatz und den Auftragseingang von leichten und schweren Nutzfahrzeugen bei den deutschen Herstellern (bitte unter Angabe von Zahlen, falls vorhanden)?

Im Nutzfahrzeugbereich sind die Neuzulassungen, der Export und der Auftragseingang stark rückläufig. Im Februar 2009 unterschritten die Aufträge im Segment der schweren Fahrzeuge das Vorjahresvolumen um 61 Prozent, im Bereich der Nutzfahrzeuge bis sechs Tonnen um acht Prozent. Die Entwicklung bei den Neuzulassungen und dem Export für Februar 2009 gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ist folgender Tabelle zu entnehmen.

	Anzahl	± Prozent Vorjahr
Neuzulassungen	16 940	–32
bis 6 Tonnen	12 030	–29
– bis 2 Tonnen	1 430	–27
– über 2 bis 3,5 Tonnen	10 190	–30
– über 3,5 bis 6 Tonnen	410	–20
Über 6 Tonnen	4 570	–40
– über 6 bis 16 Tonnen	1 330	–35
– über 16 Tonnen	3 240	–42
Busse	340	4

Export	11 000	–68
bis 6 Tonnen	6 190	–71
über 6 Tonnen	4 330	–66
Busse	480	–6
(Quelle für z. T. vorläufige Zahlen: Verband der Automobilindustrie)		

4. Wie haben sich der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch, CO₂-Ausstoß und Schadstoffausstoß von kleinen Lkw seit dem Jahr 1980 entwickelt?

Die Antwort zu dieser Frage wird in die Fahrzeugkategorien Leichte Nutzfahrzeuge (LNF, ≤ 3,5 Tonnen) und Schwere Nutzfahrzeuge unter zwölf Tonnen (SNF) unterteilt.

Bei den LNF wurde aus den Benzin- und Dieselfahrzeugen der nach Anteil an der Fahrleistung gewichtete Durchschnitt gebildet. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch der LNF ist von 1980 (14,62 l/100 km) bis 2007 (9,68 l/100 km)

um rund 34 Prozent gesunken. Dabei fand die größte Reduktion mit rund 23 Prozent von 1980 bis 1990 (11,31 l/100 km) statt. Der CO₂-Ausstoß der LNF reduzierte sich von 1980 (345 g/km) bis 2007 (254 g/km) um rund 27 Prozent. Auch hier erfolgte mit rund 19 Prozent der größte Rückgang zwischen 1980 und 1990 (279 g/km). Der Schadstoffausstoß der LNF hat sich seit 1980 generell vermindert. Der durchschnittliche Ausstoß von Kohlenwasserstoffen ist von 1980 (4 g/km) bis 2007 (0,13 g/km) um rund 97 Prozent gesunken. Der NO_x-Ausstoß sank von 1980 (3,47 g/km) bis 2007 (0,87 g/km) um 75 Prozent. Beim Partikel ausstoß werden nur die dieselbetriebenen Fahrzeuge betrachtet, die eine Minderung von 1980 (0,56 g/km) bis 2007 (0,08 g/km) um 86 Prozent vorweisen (Quelle: TREMOD Berechnungen Version 4.17).

Bei den SNF unter zwölf Tonnen wurde aus den Fahrzeugen zwischen 3,5 Tonnen und 7,5 Tonnen und den Fahrzeugen über 7,5 Tonnen bis zwölf Tonnen der nach Anteil an der Fahrleistung gewichtete Durchschnitt gebildet. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch der SNF unter zwölf Tonnen ist von 1980 (16,89 l/100 km) bis 2007 (12,76 l/100 km) um rund 25 Prozent gesunken. Der CO₂-Ausstoß der SNF unter zwölf Tonnen reduzierte sich von 1980 (447 g/km) bis 2007 (337 g/km) um rund 25 Prozent. Hier erfolgte der größte Rückgang zwischen 1990 (409 g/km) und 2000 (348 g/km). Der Schadstoffausstoß der SNF unter zwölf Tonnen hat sich seit 1980 ebenfalls vermindert. Der Ausstoß von Kohlenwasserstoffen ist von 1980 (1,11 g/km) bis 2007 (0,29 g/km) um rund 74 Prozent gesunken. Der NO_x-Ausstoß sank von 1980 (5,71 g/km) bis 2007 (3,21 g/km) um 44 Prozent (Quelle: TREMOD Berechnungen Version 4.17).

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?

Der Kraftstoffverbrauch von Dieselmotoren kann zunehmen, wenn die Anforderungen an die Schadstoffemissionen steigen. Zu nennen ist hier der Zusammenhang, dass durch eine innermotorische Minderung der Stickstoffoxidemission der Kraftstoffverbrauch zunimmt. Die Zunahme des Kraftstoffverbrauchs der Dieselmotoren beträgt dann bis zu vier Prozent. Der reale Kraftstoffverbrauch steigt aber in der Regel nicht um diesen Beitrag, weil es eine Reihe von fahrzeugseitigen Maßnahmen gibt, die diesen Mehrverbrauch kompensieren können. Entsprechendes gilt für einen Mehrverbrauch aufgrund gesetzlich vorgeschriebener Sicherheitsanforderungen.

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?

Die Minderung der CO₂-Emissionen bei leichten Nutzfahrzeugen durch die Europäische Kommission ist Teil des integrierten Ansatzes zur CO₂-Minderung im Verkehrsbereich. Die Grundsätze der besseren Rechtssetzung sollten weiterhin konsequent auf neue Rechtssetzungsinitiativen angewendet werden. Der Folgenabschätzung kommt hier eine besondere Bedeutung zu. Die derzeitige Wirtschaftskrise darf dabei nicht außer Acht gelassen werden. Die Bundesregierung geht nicht davon aus, dass die Europäische Kommission noch dieses Jahr einen Vorschlag für leichte Nutzfahrzeuge vorlegen wird.

7. Erachtet die Bundesregierung eine Regulierung des CO₂-Ausstoßes bei leichten Nutzfahrzeugen analog zu der Regelung bei Pkw für den systematisch richtigen Ansatz?

Die Bundesregierung wird den Meinungsbildungsprozess dazu abschließen, wenn die Folgenabschätzung der Kommission vorliegt.

8. Welche Systemunterschiede bestehen diesbezüglich zwischen leichten Nutzfahrzeugen und dem Pkw-Segment?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

9. Ist der Bundesregierung bekannt, dass ein leichtes Nutzfahrzeug nach Transport- und Kraftstoffeffizienz ausgewählt wird?

Die Kriterien für die Anschaffung eines Fahrzeugs können von Fall zu Fall verschieden sein. Wie häufig dabei die Transport- oder Kraftstoffeffizienz eine Rolle spielen, ist der Bundesregierung nicht bekannt.

10. Wie beurteilt die Bundesregierung den Ansatz, die CO₂-Regulierung am Merkmal der Transporteffizienz auszurichten?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

11. Wird das Merkmal der Effizienz nach Ansicht der Bundesregierung über eine Regulierung des CO₂-Ausstoßes nach g/km adäquat abgebildet?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.

12. Sieht die Bundesregierung weitere negative wirtschaftliche Auswirkungen, wenn für leichte Nutzfahrzeuge eine CO₂-Regulierung auf g/km-Basis eingeführt wird?

Auf die Antwort zu Frage 7 wird verwiesen.