

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/962 –**

Position der Bundesregierung zu CO₂-Grenzwerten für leichte Nutzfahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Zeitraum 1990 bis 2007 haben die Treibhausgasemissionen des Verkehrs in der EU um 36 Prozent zugenommen, während sie in anderen Sektoren um 9 Prozent gesunken sind. Vor dem Hintergrund der globalen Erwärmung ist eine konsequente Absenkung der Emissionen des Straßenverkehrs unverzichtbar. Dazu gehört auch eine EU-weite Regulierung der Neuwagen im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge. EU-weit hat die Anzahl leichter Nutzfahrzeuge in den letzten fünf Jahren um mehr als ein Viertel und damit deutlich stärker als der Pkw-Bestand zugenommen. Gegenwärtig gehören rund 11 Prozent aller Kraftfahrzeuge zur Gruppe der leichten Nutzfahrzeuge und ihre Zahl steigt weiter. In Deutschland waren laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) zum 1. Januar 2009 rund 1,8 Millionen Kleinlaster bis 3,5 t zugelassen, sie machen mit 77 Prozent den Löwenanteil der Nutzfahrzeuge aus.

Im Februar 2007 hat die EU-Kommission die Strategie zur Verringerung der Kohlendioxid-Emissionen (CO₂) von „leichten Kraftfahrzeugen“ (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge bis 3,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht) vorgelegt (KOM(2007)19, 7. Februar 2007). Die Kommissionsmitteilung beinhaltet neben Vorgaben für Pkw auch Zielsetzungen für den durchschnittlichen CO₂-Ausstoß leichter Nutzfahrzeuge (175 g/km in 2012 und 160 g/km in 2015). Die EU-Kommission hat am 28. Oktober 2009 für leichte Nutzfahrzeuge einen Regulierungsvorschlag vorgelegt. Die Bundesregierung berät derzeit mit den anderen Mitgliedstaaten im Umweltministerrat und den Ausschüssen des Europäischen Parlaments, federführend für das Verfahren ist der ENVI-Ausschuss (Ausschuss für Umweltfragen, Volksgesundheit und Verbraucherpolitik). Im Zusammenhang mit den laufenden europäischen Beratungen fragen wir die Bundesregierung:

1. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass die Grenzwertvorgaben ursprünglich sowohl für die Fahrzeugklasse der leichten Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtmasse von bis zu 2,6 t und mit einer Gesamtmasse von bis zu

3,5 t (Klasse N1) als auch für Nutzfahrzeuge mit einer Gesamtmasse von 3,5 bis 12 t (Klasse N2) sowie Fahrzeuge der Klasse M2 mit mindestens 8 Sitzplätzen und einer zulässigen Gesamtmasse von bis zu 5 t vorgesehen waren?

Wenn ja, warum wurde der Geltungsbereich derartig eingeschränkt?

Der Folgenabschätzung der Europäischen Kommission ist zu entnehmen, dass die Frage der Einbeziehung von Fahrzeugen der Kategorien N2 und M2 geprüft wurde und man dort zu dem Schluss gekommen ist, dass die vorhandenen Daten nicht ausreichen, um diese Kategorien mit substantiellen Anforderungen zu belegen. Deshalb schlägt die EU-Kommission eine Datensammlung (Artikel 7) und ggf. eine spätere Einbeziehung (Artikel 12) vor.

2. Ist die Bundesregierung der Ansicht, dass der vorliegende Vorschlag zu den Grenzwerten für leichte Nutzfahrzeuge geeignet ist, einen angemessenen Beitrag zu leisten, um die Vorgaben der Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Anstrengungen der Mitgliedstaaten zur Reduktion ihrer Treibhausgasemissionen mit Blick auf die Erfüllung der Verpflichtungen der Gemeinschaft zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bis 2020 zur CO₂-Reduktion um 10 Prozent (im Vergleich zu 2005) für jene Sektoren, die nicht dem Emissionshandel unterliegen, zu erfüllen?

Der Vorschlag ist Teil der Gemeinschaftsstrategie zur Verminderung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Maßnahme auch einen angemessenen Beitrag zur Erfüllung der Verpflichtungen der Entscheidung Nr. 406/2009/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 leisten wird.

3. Welche Position nimmt die Bundesregierung zum Zieljahr bei der Einführung eines CO₂-Grenzwerts für den Durchschnitt der Gesamtflotte neuer Nutzfahrzeuge ein?

Die Position der Bundesregierung hierzu liegt noch nicht fest.

4. Ist es zutreffend, dass sich die Bundesregierung dafür einsetzt, im Jahr 2014 zunächst nur für einen Teil der Neuwagenflotte den Durchschnittswert von 175 g CO₂/km und erst im Jahr 2016 für die gesamte Flotte den Grenzwert vorzuschreiben?

Der Vorschlag der EU-Kommission sieht ein solches Vorgehen vor. Die Bundesregierung begrüßt die Einphasung als solche. Ihr genauer zeitlicher Verlauf muss noch innerhalb der Bundesregierung abgestimmt werden.

5. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die vorgesehene Anlaufphase (Flotten-Phasing-In) die CO₂-Reduktion zu beschleunigen vermag, bzw. welcher Flottendurchschnitt wird damit in 2012 erreicht?

Der Bundesregierung liegen dazu keine Erkenntnisse vor.

6. Inwieweit teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass mit Blick auf das nationale Klimaschutzziel andere Sektoren stärker belastet werden, wenn im Bereich Verkehr etwa der CO₂-Grenzwert für die Gesamtflotte der leichten Nutzfahrzeuge erst ab 2016 gilt?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass die für das Jahr 2020 gesetzten Ziele eingehalten werden können.

7. Wie steht die Bundesregierung zu einem verbindlichen Folgegrenzwert für 2020?

Die Bundesregierung begrüßt die Regelung eines Ziels für 2020 im Rahmen der Verordnung. Die endgültige Festlegung sollte als Ergebnis einer Folgeabschätzung im Jahr 2013 erfolgen.

8. Unterstützt die Bundesregierung das Konzept, künftig Grenzwerte durch Zielwerte zu ersetzen, die deutlich weniger verbindlich sind, und wenn ja, wie begründet sie dies?

Der Bundesregierung ist kein solches Konzept bekannt. Ob Ziel- oder Grenzwerte das richtige Instrument sind, wird in aller Regel in Folgeabschätzungen zur Vorbereitung von Gesetzesinitiativen untersucht.

9. Ist die Bundesregierung die Auffassung, dass Zielwerte das richtige Instrument sind um die Planungssicherheit der Industrie sicherzustellen?

Ja, wenn sich die Zielwerte hinreichend begründen lassen und Anreize für deren Erreichung vorhanden sind.

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass die frühzeitige Festlegung eines Folgegrenzwertes positive Auswirkungen auf die Zusammensetzung der Nutzfahrzeugflotte im Jahr 2020 und in den Jahren davor haben könnte?

Ja.

11. Von welcher CO₂-Minderung im Jahr 2020 bei leichten Nutzfahrzeugen gegenüber einer Trendentwicklung ohne Grenzwertfestlegung geht die Bundesregierung aus bei Festlegung eines Zielwertes von 135 g CO₂/km?

Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes mit dem Model TREMOD 5.04 würden sich die direkten Emissionen um 1,2 Mio. t CO₂ gegenüber der Trendentwicklung vermindern, wenn die neuen leichten Nutzfahrzeuge im Mittel im Jahr 2020 einen spezifischen Wert von 135 g CO₂/km einhalten würden.

12. Von welcher CO₂-Minderung im Jahr 2020 bei leichten Nutzfahrzeugen gegenüber einer Trendentwicklung ohne Grenzwertfestlegung geht die Bundesregierung aus, falls die Gesamtflotte der Nutzfahrzeuge im Jahr 2016 noch 175 g CO₂/km ausstoßen darf?

Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes mit dem Model TREMOD 5.04 würden sich die direkten Emissionen der leichten Nutzfahrzeuge ohne Setzen eines Langfristziels gegenüber dem Trend im Jahr 2020 um 0,7 Mio. t CO₂ ver-

mindern, wenn die neuen leichten Nutzfahrzeuge im Mittel im Jahr 2016 einen spezifischen Wert von 175 g CO₂/km einhalten würden.

13. Von welcher CO₂-Minderung im Jahr 2020 bei leichten Nutzfahrzeugen gegenüber einer Trendentwicklung ohne Grenzwertfestlegung geht die Bundesregierung aus, falls das Flotten-Phasing-In (ab 2014) nicht beschlossen werden sollte, sondern der Flottengrenzwert direkt ab 2012 gelten würde?

Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes mit dem Model TREMOD 5.04 würden sich die direkten Emissionen im Jahr 2020 gegenüber dem Trend um 1,8 Mio. t CO₂ vermindern, wenn die neuen leichten Nutzfahrzeuge im Mittel im Jahr 2012 einen spezifischen Wert von 175 g CO₂/km und ab 2020 ein Wert von 135 Gramm g CO₂/km im Mittel einhalten würden.

14. Welcher Unterschied in der CO₂-Minderung im Jahr 2020 bei leichten Nutzfahrzeugen gegenüber einer Trendentwicklung ohne Grenzwertfestlegung ergibt sich, wenn ein CO₂-Folgegrenzwert mit 125 g CO₂/km in 2020 festgelegt wird?

Nach Berechnungen des Umweltbundesamtes mit dem Model TREMOD 5.04 würden sich die direkten Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen im Jahr 2020 um 1,3 Mio. t CO₂ vermindern, wenn die neuen leichten Nutzfahrzeuge im Mittel im Jahr 2020 einen spezifischen Wert von 125 g CO₂/km einhalten würden.

15. Wann wird sich die Bundesregierung auf ihre Verhandlungsposition für einen Flottengrenzwert für 2020 festlegen, und wie wird dieser Grenzwert aussehen?

Die Bundesregierung wird ihre Verhandlungsposition für das Ziel für 2020 in den nächsten Wochen festlegen.

16. Sind der Bundesregierung Untersuchungen bekannt, die zum Ergebnis haben, dass eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 km/h bei leichten Nutzfahrzeugen den CO₂-Ausstoß und damit auch den realen Verbrauch um rund 7 bis 8 Prozent verringern könnte?

Der Bundesregierung liegen dazu keine belastbaren Untersuchungen vor.

17. Welche zusätzlichen Maßnahmen zur CO₂-Minderung im Verkehrsbereich will die Bundesregierung ergreifen, falls eine geringere CO₂-Minderung durch die Festlegung schwächerer CO₂-Grenzwerte für Nutzfahrzeuge erfolgt?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass eine wirksame CO₂-Minderung durch die Regelungen zu leichten Nutzfahrzeugen erreicht werden kann.

18. Wie hoch ist die Zahl der Neuzulassungen von Fahrzeugen der Klasse N1, der Klasse N2 und der Klasse M2; aufgeschlüsselt hierbei jeweils für die Jahre 1998 bis 2008 nach
- den durchschnittlichen CO₂-Emissionen,
 - der Anzahl der neu zugelassenen Fahrzeuge mit CO₂-Emissionen unter 50 g/km,
 - der durchschnittlichen Bezugsmasse und
 - der Leistung und Höchstgeschwindigkeit?

Statistische Zahlen zur Neuzulassung von Straßenfahrzeugen werden vom Kraftfahrt-Bundesamt gesammelt. Zu den hier genannten Parametern liegen dem Kraftfahrt-Bundesamt jedoch keine Angaben vor.

19. Wie groß war der Gesamtbestand der Klasse N1 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg in den Jahren 1998 bis 2008; aufgeschlüsselt nach
- der Anzahl der Fahrzeuge und

Dazu liegen keine Angaben vor.

- gegliedert nach der jährlichen Fahrleistung innerorts/außerorts und Autobahn?

Daten zu Fahrleistungen der leichten Nutzfahrzeuge, Klasse N1 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg, liegen nicht vor. Das Modell TREMOD 5.04 beinhaltet Werte über Fahrleistungen, die von einer weniger klar definierten Klasse „leichte Nutzfahrzeuge“ (N1 und M) erbracht werden. Diese sind in der folgenden Tabelle dargestellt (Fahrleistungen in Mrd. km):

	Autobahn	außerorts	innerorts	Gesamt
1998	6,9	9,0	11,1	27,1
1999	7,5	9,4	12,1	29,0
2000	8,1	9,7	13,2	30,9
2001	8,5	9,4	14,8	32,7
2002	9,0	9,6	16,0	34,7
2003	9,5	9,7	16,1	35,3
2004	10,0	9,8	16,1	35,9
2005	10,4	9,4	16,5	36,3
2006	10,6	9,4	16,8	36,8
2007	10,9	9,6	17,4	37,8
2008	11,0	9,6	17,3	37,9

(Quelle: TREMOD 5.04)

20. Welche jährlichen CO₂-Emissionen stieß der Gesamtbestand der Klasse N1 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg unter Annahme dieser Fahrleistung zwischen 1998 und 2008 aus?

Daten über den CO₂-Ausstoß der Klasse N1 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg liegen nicht vor, siehe Antwort zu Frage 19b. Der CO₂-Ausstoß der TREMOD 5.04 Fahrzeugklasse „Leichte Nutzfahrzeuge“ wird mittels des

Modells im Jahr 1998 vom Umweltbundesamt auf 7,5 Mio. t und auf 10,1 Mio. t im Jahr 2008 geschätzt.

21. Wie groß war der Gesamtbestand der Klasse N2 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg in den Jahren 1998 bis 2008; aufgeschlüsselt nach
- a) der Anzahl der Fahrzeuge und

Dazu liegen keine Daten vor.

- b) gegliedert nach der jährlichen Fahrleistung innerorts/außerorts und Autobahn?

Daten zu Fahrleistungen der Klasse N2 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg liegen nicht vor. Das Modell TREMOD 5.04 beinhaltet Werte über Fahrleistungen, die von einer weniger klar definierten Klasse „Nutzfahrzeuge, Klasse N2“ erbracht werden. Diese sind in der folgenden Tabelle dargestellt (Fahrleistungen in Mrd. km):

	Autobahn	außerorts	innerorts	Gesamt
1998	3,4	4,5	3,2	11,0
1999	3,6	4,4	3,1	11,1
2000	3,5	4,3	3,0	10,8
2001	3,5	4,1	3,0	10,6
2002	3,5	3,9	3,1	10,5
2003	3,6	3,8	3,1	10,5
2004	3,6	3,7	3,1	10,4
2005	3,4	3,4	3,0	9,8
2006	3,6	3,4	3,1	10,1
2007	3,7	3,4	3,2	10,2
2008	3,8	3,5	3,4	10,6

(Quelle: TREMOD 5.04)

22. Welche jährlichen CO₂-Emissionen stieß der Gesamtbestand Klasse N2 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg unter Annahme dieser Fahrleistung aus?

Daten zum CO₂-Ausstoß der Klasse N2 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg liegen nicht vor. Schätzungen des Umweltbundesamtes mittels des Modells TREMOD 5.04 gehen davon aus, dass der CO₂-Ausstoß der TREMOD-Klasse „Nutzfahrzeuge, Klasse N2“ von 4 Mio. t im Jahr 1998 auf 3,7 Mio. t im Jahr 2008 gesunken ist.

23. Wie groß war der Gesamtbestand der Klasse M2 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg in den Jahren 1998 bis 2008; aufgeschlüsselt nach
- a) der Anzahl der Fahrzeuge und
 - b) gegliedert nach der jährlichen Fahrleistung innerorts/außerorts und Autobahn?

Dazu liegen keine Daten vor.

24. Welche jährlichen CO₂-Emissionen stieß der Gesamtbestand Klasse M2 mit einer Bezugsmasse von höchstens 2 610 kg unter Annahme dieser Fahrleistung aus?

Dazu liegen keine Angaben vor.

25. Welche weiteren Maßnahmen plant die Bundesregierung im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge, um das nationale Klimaschutzziel zu erreichen?

Siehe Antwort zu Frage 17.

