

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/22731 –**

Das Konjunkturpaket der Bundesregierung und Lkw

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Corona-Pandemie stellt die Bundesrepublik Deutschland vor enorme Herausforderungen in allen Lebensbereichen. Auch der Verkehrssektor ist davon und durch die Einschränkungen des öffentlichen Lebens, in der Wirtschaft und im Privaten sowie durch Grenzkontrollen schwer betroffen. Gerade die stark beanspruchten Liefer- und Transportketten waren teilweise an der Belastungsgrenze. Dabei hat sich die Bedeutung eines leistungsfähigen und flexiblen Verkehrs in der Krise der vergangenen Monate noch einmal bestätigt. Die Erhaltung der Versorgungssicherheit für die Bevölkerung und die Industrie sowie die Möglichkeit der Personenbeförderung innerhalb der Bundesrepublik als auch über ihre Grenzen hinweg sind von besonderer Wichtigkeit für den Standort Deutschland und für seine Bürger.

Die Bundesregierung hat in Reaktion auf die Corona-Pandemie am 3. Juni 2020 ein Konjunkturpaket vorgestellt. Neben vielen Impulsen für eine kurzfristige Ankurbelung der Binnenwirtschaft setzt sich dieses Papier auch das Ziel als „Krisenbewältigungspapier“ nach dem Abflachen der Infektionskurve in Deutschland die Auswirkungen der Pandemie so weit als möglich einzudämmen. Auch der Verkehrssektor ist diesbezüglich durch eine Vielzahl von Maßnahmen direkt wie indirekt betroffen. Nach Ansicht der Fragesteller findet sich in diesem Programm in Bezug auf den Verkehrssektor neben einer Vielzahl grundsätzlich sinnvoller aber wenig konkreter Vorschläge eine Weiterführung der bisherigen einseitigen und ineffektiven Subventionspolitik der Bundesregierung sowie versteckte Mehrbelastungen für die Bürger.

Das Konjunkturpaket schlägt neben einem nationalen Bus- und Lkw-Flotten-Modernisierungsprogramm zur Förderung alternativer Antriebe die Schaffung eines europaweiten Flottenerneuerungsprogramms für Lkw vor. Dieses soll den Wechsel hin zu nachhaltigeren Fahrzeugen der Euro-Klasse VI finanziell unterstützen. Die Finanzierung des Vorhabens soll wiederum aus bestehenden EU-Mitteln erfolgen.

Darüber hinaus konzentriert sich das Konjunkturpaket im Rahmen der Flottenerneuerung ausschließlich auf die Antriebe von Nutzfahrzeugen. Nicht berücksichtigt werden gezogene Einheiten (Anhänger bzw. Sattelanhänger) sowie dazugehörige Komponenten wie beispielsweise aerodynamische Anbauten oder elektronische Achsen. Damit wird nach Ansicht der Fragesteller erhebliches Potential zur CO₂-Reduktion außer Acht gelassen.

1. Wie viele Lkw sind aktuell in Deutschland zugelassen, und wie viele davon sind Fahrzeuge der Euro-Klasse VI (bitte nach Lkw der Gewichtsklassen ab 2,5 t, 7,5 t und 12 t sowie nach Sattelzugmaschinen aufschlüsseln)?
2. Wie hat sich der Anteil der in Deutschland zugelassenen Lkw der Euro-Klasse VI im Verlauf der letzten 24 Monate verändert (bitte in absoluten Zahlen sowie prozentual aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Deutschland sind zum Stichtag 1. Juli 2020 3.338.014 Lkw zugelassen, davon gehören 1.183.962 Fahrzeuge zur Emissionsgruppe „Euro 6/S6“ (Euro VI). Dabei entfallen auf die Gewichtsklassen ab 2,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht 822.950 Fahrzeuge, auf die Gewichtsklasse ab 7,5 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht 23.470 Fahrzeuge sowie auf die Gewichtsklassen ab 12 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht 139.893 Fahrzeuge.

Die Zahl der zugelassenen Sattelzugmaschinen beträgt 223.017 Fahrzeuge.

Im Jahr 2018 waren 628.755 Fahrzeuge, im Jahr 2019 933.469 Fahrzeuge und im Jahr 2020 1.183.962 Fahrzeuge der Emissionsgruppe „Euro 6/S6“ (Euro VI) zugelassen.

3. Wie viele Lkw sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zugelassen, und wie viele davon sind Fahrzeuge der Euro-Klasse VI (bitte nach jeweiligen Mitgliedstaaten sowie insgesamt aufschlüsseln)?
4. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union zugelassenen Lkw der Euro-Klasse VI im Verlauf der letzten 24 Monate verändert (bitte in absoluten Zahlen sowie prozentual für die EU insgesamt sowie für einzelne Mitgliedstaaten aufschlüsseln)?

Die Fragen 3 und 4 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

5. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den bisherigen Förderprogrammen zum Umstieg auf Lkw mit alternativen Antrieben, insbesondere im Hinblick auf ein mögliches befristetes europaweites Flottenerneuerungsprogramm 2020/2021?

Da die Förderung von alternativen Antrieben (Erdgas, Elektro) europarechtlich anderen Beihilfenvoraussetzungen unterliegt, können nach Ansicht der Bundesregierung aus dem bisherigen Förderprogramm für energieeffiziente und/oder CO₂-arme schwere Nutzfahrzeuge keine Schlüsse für das europaweite Flottenerneuerungsprogramm gezogen werden.

6. Mit welchen Auswirkungen durch ein mögliches befristetes europaweites Flottenerneuerungsprogramm 2020/2021 rechnet die Bundesregierung?
7. Mit welchem Finanzbedarf für ein mögliches befristetes europaweites Flottenerneuerungsprogramm 2020/2021 rechnet die Bundesregierung, und wie hoch wäre der deutsche Anteil an diesem voraussichtlich?
8. Wie soll ein mögliches befristetes europaweites Flottenerneuerungsprogramm 2020/2021 aussehen, wie ist der weitere Zeitplan, und wurden bereits Gespräche mit der EU-Kommission und europäischen Partnern geführt?
Wenn ja, wie stellt sich die Bereitschaft auf europäischer Ebene dar?
9. In welcher Größenordnung kann ein mögliches befristetes europaweites Flottenerneuerungsprogramm für Euro-VI-Fahrzeuge nach Kenntnis der Bundesregierung zur Erreichung der Klimaschutzziele der Bundesregierung und der EU beitragen?

Die Fragen 6 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es kann zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Aussage darüber getroffen werden, ob die Europäische Kommission auf Initiative Deutschlands ein europaweites Flottenerneuerungsprogramm 2020/2021 für schwere Nutzfahrzeuge zur Anschaffung von LKW der neuesten Abgasstufe Euro VI aufgreifen wird und wie die konkrete Ausgestaltung erfolgen würde.

Sollte die Europäische Kommission kein europäisches Programm aufsetzen, prüft die Bundesregierung kurzfristig, ob ein rein nationales Programm aus Mitteln des National Recovery Plans umsetzbar und zielführend wäre.

10. In welchem Rahmen fördert die Bundesregierung Maßnahmen zur CO₂-Optimierung von Lkw-Anhängern und Sattelanhängern, und wie viele Anhänger und wie viele Sattelanhänger wurden in den letzten 24 Monaten mit welchen CO₂-Optimierungsmaßnahmen gefördert (bitte aufschlüsseln)?

Nach der Richtlinie über die Förderung der Sicherheit und Umwelt in Unternehmen des Güterkraftverkehrs mit schweren Nutzfahrzeugen werden Maßnahmen gefördert, die die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen und den Umweltaspekt erhöhen.

Gefördert werden nach Ziffer 2 der Förderrichtlinie fahrzeug- und personenbezogene Maßnahmen sowie Maßnahmen zur Effizienzsteigerung nach Maßgabe der Anlage. Für die Frage der CO₂-Optimierung kommen die Maßnahmenkategorien 1.6 (Aufwendungen für aerodynamische Maßnahmen zur Verringerung des Luftwiderstands) und 1.8 (Aufwendungen für überobligatorische Maßnahmen am Fahrzeug zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs) in Betracht.

Eine Auswertung nach Fahrzeugen oder Anhängern ist systemseitig technisch nicht möglich. Auch können einzelne Produkte innerhalb einer Maßnahmenkategorie nicht ausgewertet werden.

