

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lisa Badum, Stephan Kühn (Dresden), Ingrid Nestle, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/2342 –

Fortschreibung der europäischen CO₂-Regulierung für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge und deren Auswirkungen auf das Erreichen der Pariser Klimaschutzziele

Vorbemerkung der Fragesteller

Die EU-Kommission hat im November 2017 einen Vorschlag zur Fortschreibung der CO₂-Regulierung für neu zugelassene Personenkraftwagen (Pkw) und leichte Nutzfahrzeuge (LNF) bis 2030 vorgelegt (KOM(2017)676 endg.). Die seit 2009 bestehende EU-Regulierung regelt bis 2020/2021 über flottenspezifische Grenzwerte der Hersteller, dass alle im Jahr 2021 neu zugelassenen Fahrzeuge im Schnitt maximal 95 Gramm CO₂/km ausstoßen.

Die CO₂-Regulierung ist Teil der europäischen Strategie für eine emissionsarme Mobilität, die vorsieht, die verkehrsbedingten Treibhausgase bis 2050 um mindestens 60 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu senken (https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_en#tab-0-0). Das Politikinstrument der europäischen CO₂-Regulierung setzt auf die inkrementelle Effizienzverbesserung der neu zugelassenen Fahrzeuge, um langfristig die CO₂-Emissionen im Pkw- und LNF-Bestand zu reduzieren.

Der Kommissionsvorschlag sieht dafür Reduktionsziele vor, nach welchen die durchschnittlichen CO₂-Emissionen von im Jahr 2025 bzw. 2030 in der EU neu zugelassenen Pkw 15 Prozent bzw. 30 Prozent unter den Werten des Jahres 2021 liegen müssen. Als weiteres Instrument plant die Kommission einen Anreizmechanismus zur Steigerung des Absatzes von emissionsarmen bzw. -freien Fahrzeugen einzuführen. Der Verkauf dieser Fahrzeuge wird den Herstellern anteilmäßig auf ihre CO₂-Vorgaben gutgeschrieben, sodass ihre Reduktionsziele geringer ausfallen (Gutschriftensystem).

1. Befürwortet die Bundesregierung, dass sowohl für das Jahr 2025 als auch für das Jahr 2030 CO₂-Reduktionsziele festgesetzt werden?

Wenn ja, für welche CO₂-Reduktionsziele spricht sich die Bundesregierung in Bezug auf die Jahre 2025 und 2030 jeweils aus?

Wenn nein, warum nicht, und für welche Jahre sollen nach Ansicht der Bundesregierung Reduktionsziele in welcher Höhe festgesetzt werden?

Ja, die Bundesregierung befürwortet, dass sowohl für das Jahr 2025 als auch für das Jahr 2030 CO₂-Reduktionsziele festgesetzt werden. Die Bundesregierung hat sich noch nicht zu den konkreten Anforderungen für das Zwischenziel und für das Ziel im Jahr 2030 positioniert.

2. Inwieweit hält die Bundesregierung den Kommissionsvorschlag und insbesondere die Emissionsreduktion um 15 Prozent bzw. 30 Prozent bei Neufahrzeugen im Jahr 2025 bzw. 2030 für zielführend und ausreichend, um die Klimaschutzziele von Paris zu erreichen?

Die Bundesregierung bekennt sich zu den Klimaschutzzielen von Paris. Zur Erfüllung der Klimaschutzziele müssen alle Sektoren einen angemessenen Beitrag liefern. Die Bundesregierung stimmt derzeit ihre Position zum Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission ab.

3. Wie wird sich die Bundesregierung in den europäischen Verhandlungen hinsichtlich der Frage einer Erhöhung der CO₂-Reduktionsziele gegenüber den von der EU-Kommission vorgeschlagenen Reduktionszielen positionieren?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass die auf einzelne Jahre heruntergerechneten Reduktionsziele im Vorschlag der EU-Kommission geringer ausfallen als die Zielvorgaben in der aktuellen Regulierung, die bis 2020/2021 gilt?

Die Bundesregierung stimmt derzeit ihre Position zum Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission ab. Das gilt auch für die Frage der Ausgestaltung des Minderungspfades und die Anforderungen an die Minderungsvorgaben.

5. Teilt die Bundesregierung die Befürchtung der Fragesteller, dass EU-Mitgliedstaaten, die sich bereits jetzt bei der EU-Kommission für ambitioniertere Grenzwerte eingesetzt haben, weiterführende nationale Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen im Verkehr ergreifen und damit ein regulatorischer Flickenteppich entsteht, der sowohl Autofahrerinnen und Autofahrer als auch Fahrzeughersteller vor große Herausforderungen stellen wird (bitte begründen)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen. Im Verkehrssektor müssen zur Erreichung der Klimaziele alle zur Verfügung stehenden Instrumente und ihr Zusammenspiel geprüft werden. Das Zusammenspiel zwischen der künftigen CO₂-Flottenregulierung und den Maßnahmen auf nationaler Ebene sowie die damit verbundenen möglichen Implikationen für Verbraucherinnen und Verbraucher sowie für die Fahrzeughersteller werden in der Entscheidungsfindung der Bundesregierung berücksichtigt.

6. Befürwortet die Bundesregierung CO₂-Reduktionsziele von 50 Prozent bis 2025 und 75 Prozent bis 2030 gegenüber 2021, für welche der Thinktank Agora Verkehrswende plädiert und welche ein CO₂-Reduktionspotenzial von 20 Millionen Tonnen CO₂ umfassen (www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora_Verkehrswende_Pkw-CO2-Regulierung_web.pdf; bitte begründen)?

Die Bundesregierung stimmt derzeit ihre Position zum Verordnungsvorschlag der Europäischen Kommission ab. Das gilt auch für die Frage der Ausgestaltung des Minderungspfades und die Anforderungen an die Minderungsvorgaben.

7. Inwiefern hält die Bundesregierung den Kommissionsvorschlag und insbesondere die Emissionsreduktion um 15 Prozent bzw. 30 Prozent bei Neufahrzeugen im Jahr 2025 bzw. 2030 für zielführend und ausreichend, um das deutsche Reduktionsziel im Verkehrsbereich von mindestens 40 bis 42 Prozent bis 2030 im Rahmen des verpflichtenden Übereinkommens von Paris zu realisieren?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

8. Sieht die Bundesregierung die im Klimaschutzplan 2050 verabschiedeten Verkehrssektorziele für das Jahr 2030 als noch erreichbar an unter der Prämisse, dass in weniger als zwölf Jahren 70 Millionen Tonnen CO₂ eingespart werden müssen, die Flottenregulierung seit 2009 offenkundig aber keine nennenswerten CO₂-Einsparungen im Verkehrsbereich geleistet hat, und die Fortschreibung der Verordnung nach Ansicht der Fragesteller ebenfalls keine ausreichenden Reduktionsziele vorsieht (bitte begründen)?
9. Wie plant die Bundesregierung, die projizierte Emissionslücke zum Klimaschutzplan 2050 von über 44,7 Millionen Tonnen CO₂ im Jahr 2030 zu schließen, sofern der Kommissionsvorschlag unverändert angenommen wird, dessen Maßnahmen aber lediglich zu einer erwarteten Verminderung von 3,5 Millionen Tonnen CO₂ bis 2030 führen (www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/Klimaschutzszenarien/Agora_Verkehrswende_Pkw-CO2-Regulierung_web.pdf)?
10. Hält es die Bundesregierung für möglich, dass im Falle einer unveränderten Umsetzung des Kommissionsvorschlages Gebietskörperschaften in Deutschland individuelle Maßnahmen zur Regulierung des PKW-Verkehrs ergreifen und damit Unsicherheiten für Autofahrerinnen und Autofahrer und Automobilhersteller entstehen?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 8 bis 10 gemeinsam beantwortet.

Gemäß dem Klimaschutzplan 2050 wird die Bundesregierung ein Maßnahmenprogramm erarbeiten, das sicherstellt, dass die Klimaschutzziele für 2030 erreicht werden unter Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie.

11. Wie würde sich nach Ansicht der Bundesregierung eine Erhöhung der europäischen Reduktionsziele für die CO₂-Flottengrenzwerte auf 45 Prozent im Jahr 2025 sowie auf 75 Prozent im Jahr 2030 auf den inländischen Kraftstoffverbrauch auswirken, und welche Auswirkungen hätte eine deutliche Anhebung der CO₂-Flottengrenzwerte auf den Import von Rohöl oder Kraftstoffen, und welche monetären Einsparungen für vermiedene Importe würde dies bedeuten?

Wenn dazu keine Daten vorliegen, warum wurden solche nicht erhoben?

Hierzu liegen keine exakten Daten vor. Es wird auf die Antwort zu Frage 6 verwiesen.

12. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragesteller, dass eine Erhöhung der europäischen Reduktionsziele für die CO₂-Flottengrenzwerte auf 45 Prozent im Jahr 2025 sowie auf 75 Prozent im Jahr 2030 ein erheblicher Innovationstreiber für die deutsche Automobilindustrie wäre, und welche Studien hat die Bundesregierung in Auftrag gegeben oder liegen ihr vor, um die positiven Auswirkungen ehrgeiziger CO₂-Flottengrenzwerte für PKW auf Innovation, Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und die Beschäftigung in der deutschen Automobilindustrie zu untersuchen?

Staatliche Regulierungen beeinflussen auch die Innovationsfähigkeit der Wirtschaft. CO₂-Flottenzielwerte können die Entwicklung und Markteinführung von emissionsfreien und -armen Fahrzeugen und von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben beschleunigen. Die Innovationsfähigkeit der Automobilwirtschaft wird auch von einer Vielzahl weiterer Faktoren maßgeblich beeinflusst. In der Folgenabschätzung der Europäischen Kommission und in den dazugehörigen Hintergrundstudien wurde auch die Frage der Auswirkungen ambitionierter CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw auf Innovation, Sicherung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung untersucht.

13. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragesteller, dass eine Erhöhung der europäischen Reduktionsziele für die CO₂-Flottengrenzwerte auf 45 Prozent im Jahr 2025 sowie auf 75 Prozent im Jahr 2030 Verbraucherinnen und Verbraucher erheblich bei den Kraftstoffkosten entlasten kann und davon insbesondere Pendler und Berufstätige profitieren können, die auf ein Fahrzeug angewiesen sind, und auf welchen Daten oder Überlegungen fußt die Auffassung der Bundesregierung?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine entsprechenden Daten vor.

14. Inwiefern ist die Bundesregierung der Überzeugung, dass das von der EU-Kommission geplante Anreizsystem für Autohersteller, die bis 2025 mehr als 15 Prozent und bis 2030 mehr als 30 Prozent emissionsfreie bzw. emissionsarme Fahrzeuge verkaufen, zu einem zusätzlichen Beitrag bei der CO₂-Reduktion führt, den es ohne dieses Anreizsystem nicht geben würde?

Die Bundesregierung befürwortet grundsätzlich ein Anreizinstrument für Fahrzeuge mit emissionsarmen und emissionsfreien Antrieben. Mittel- und langfristig ist ein hoher Anteil von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben von großer Bedeutung, um die mittel- und langfristigen Klimaziele zu erreichen. Zu den konkreten Anforderungen an das Anreizinstrument hat sich die Bundesregierung noch nicht positioniert.

15. Wie bewertet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund, dass bestimmte Automobilhersteller ohnehin ähnliche oder gar ambitioniertere Anteile von Elektroautos angekündigt haben, sodass das vorgeschlagene Anreizsystem lediglich zu Mitnahmeeffekten führen könnte?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

16. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, statt eines Anreizsystems für Hersteller eine verpflichtende Quote für den Anteil emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge an allen verkauften Neuwagen eines Herstellers einzuführen?

Wenn ja, wie hoch soll diese Quote nach Ansicht der Bundesregierung in welchem Jahr ausfallen, und welche Bedingungen sollten jene Fahrzeuge nach Ansicht der Bundesregierung erfüllen?

Wenn nein, warum nicht?

Nein. Die Bundesregierung verfolgt einen technologieoffenen Ansatz. Ein wachsender Anteil emissionsarmer und emissionsfreier Fahrzeuge lässt sich auch auf anderem Wege erreichen.

17. Wird sich die Bundesregierung in den Verhandlungen zum Kommissionsvorschlag für eine Malus-Regelung einsetzen (analog zum Anreizmechanismus im Kommissionsvorschlag, der Gutschriften beim Minderungsziel vorsieht, wenn ein Hersteller bis 2025 einen Absatz von mehr als 15 Prozent und im Jahr 2030 von mehr als 30 Prozent bei emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen erreicht)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den Vorhaben der französischen und der britischen Regierung, ab 2040 in bestimmten Segmenten ausschließlich Elektrofahrzeuge neu zuzulassen?

Die Bundesregierung hat entsprechende Ankündigungen in Frankreich und Großbritannien zur Kenntnis genommen.

19. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den steuerlichen Anreizen beim Kauf von umweltfreundlichen Elektroautos in Norwegen und der politischen Zielsetzung der norwegischen Regierung, bis 2025 keine Autos mit Verbrennungsmotor mehr zuzulassen?

Die Bundesregierung verfolgt die Entwicklung in Norwegen aufmerksam.

20. Hält es die Bundesregierung für erstrebenswert, ab einem bestimmten Datum nur noch emissionsfreie Fahrzeuge neu zuzulassen, und verfolgt sie eine wirksame Umsetzung dieses Ziels im Verkehrsbereich?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, mit welchen detaillierten Maßnahmen will sie die Erreichung dieses Ziels sicherstellen?

Die Bundesregierung hat sich mit dem Klimaschutzplan 2050 zum Ziel gesetzt, dass das Verkehrssystem bis 2050 nahezu unabhängig von Kraftstoffen mit fossilem Kohlenstoff und somit weitgehend treibhausgasneutral sein wird. Die dafür erforderlichen Maßnahmen werden nach und nach entwickelt und in der Bundesregierung abgestimmt.

21. Mit welchen bestehenden oder neu einzuführenden Instrumenten überprüft die Bundesregierung, wie sich die Abweichungen beim Kraftstoffverbrauch zwischen Prüfstandsmessungen und Messungen im realen Betrieb über die Jahre hinweg entwickeln?

Die Bundesregierung begrüßt eine präzise Erfassung von Verbrauchswerten. Die Bundesregierung wird sich zum Vorschlag der Europäischen Kommission betreffend die Erfassung repräsentativer, nichtpersonenbezogener Daten zum Energieverbrauch im Realbetrieb noch äußern.

22. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Abweichungen beim Kraftstoffverbrauch zwischen Prüfstandsmessungen und Messungen im realen Betrieb in den vergangenen 20 Jahren entwickelt?

Nach den einschlägigen, öffentlich verfügbaren wissenschaftlichen Studien und Gutachten ist die mittlere Höhe der Realverbräuche gegenüber der mittleren Höhe der Angaben nach NEFZ seit 2001 um rund 30 Prozentpunkte gestiegen.

23. Inwiefern hält die Bundesregierung den Vorschlag der EU-Kommission für angemessen und zielführend, um die CO₂-Emissionen im Pkw-Segment im realen Fahrbetrieb auf der Straße und nicht nur auf dem Prüfstand zu senken?

Es wird auf die Antwort zu Frage 21 verwiesen.

24. Plant die Bundesregierung, CO₂-Emissionswerte mittels „Not to exceed“-Grenzwerten, wie sie bei Schadstoffemissionen bereits gelten, künftig im RDE-Verfahren („Real Driving Emissions“) nachzuprüfen?

Wenn ja, ab wann soll dieses Nachprüfverfahren nach Ansicht der Bundesregierung zur Anwendung kommen, und wie hoch sollen nach Ansicht der Bundesregierung die „Not to exceed“-Grenzwerte ausfallen?

Wenn nein, warum nicht, und auf welche Weise will die Bundesregierung stattdessen dafür sorgen, dass die im Testverfahren ermittelten CO₂-Emissionswerte stärker den Realemissionen entsprechen?

Die RDE-Prüfprozedur, die zur Kontrolle der realen Schadstoffemissionen entwickelt wurde, ist nicht dazu ausgelegt, repräsentative und reproduzierbare CO₂-Emissionswerte zu ermitteln. Die Bundesregierung steht in den weiteren Verhandlungen zum Kommissionsvorschlag einer Prüfung geeigneter Verfahren grundsätzlich offen, um ein erneutes Auseinanderdriften der auf den Prüfständen unter Laborbedingungen gemessenen Emissionswerte und der im Realbetrieb auf der Straße gemessenen Emissionswerte zu verhindern.

25. Inwiefern wird sich die Bundesregierung für einheitliche Reduktionsziele anstelle herstellerspezifischer Ziele in den europäischen Verhandlungen einsetzen?

Die Bundesregierung wird sich hierzu positionieren. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

26. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung den Vorschlag der Europäischen Kommission, dass Automobilhersteller die CO₂-Emissionsreduktion bei Personenkraftwagen nicht über die Erreichung von absolut festgesetzten CO₂-Flottengrenzwerten erreichen müssen, sondern über prozentuale Reduktionsvorgaben?

Die Bundesregierung wird sich hierzu positionieren. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

27. Inwiefern hält die Bundesregierung den im Vorschlag der EU-Kommission enthaltenen Gewichtungsfaktor in Bezug auf das durchschnittliche Fahrzeuggewicht der Herstellerflotten für angemessen und zielführend, um die CO₂-Emissionen im Pkw-Segment verlässlich zu senken?

Die Bundesregierung wird sich hierzu positionieren.

28. Befürwortet die Bundesregierung, den bislang geltenden Gewichtungsfaktor zu verringern oder abzuschaffen?

Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

29. Wie hoch soll der Gewichtungsfaktor nach Ansicht der Bundesregierung künftig ausfallen und wie oft sollte er angepasst werden, sodass er keine Anreize mehr setzt, über die Produktion schwererer Fahrzeuge die Zielerreichung zu vereinfachen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

30. Befürwortet es die Bundesregierung, den bislang geltenden Gewichtungsfaktor zukünftig statt auf das Fahrzeuggewicht auf die Fahrzeuggrundfläche („Shadow“) zu beziehen?

Wenn nein, warum nicht, und welche alternative Bemessungsgrundlage schlägt die Bundesregierung vor?

Die Bundesregierung wird sich hierzu positionieren. Es wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

31. Inwiefern hält die Bundesregierung die vorgesehenen Sonderregelungen für Hersteller mit einer geringen Anzahl produzierter Fahrzeuge für angemessen und zielführend, um die CO₂-Emissionen im Pkw-Segment zu senken?

Die Bundesregierung unterstützt hierzu den Vorschlag der Europäischen Kommission. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

32. Befürwortet die Bundesregierung, Sonderregelungen für Hersteller mit einer geringen Anzahl produzierter Fahrzeuge aus der Regulierung zu entfernen, sodass jeder Hersteller spezifische CO₂-Flottengrenzwerte einhalten muss?

Wenn nein, wie sollen die Sonderregelungen nach Ansicht der Bundesregierung künftig gestaltet sein?

Es wird auf die Antwort zu Frage 31 verwiesen.

33. Inwiefern hält die Bundesregierung die Fortführung möglicher Anrechnungen von Ökoinnovationen für angemessen und zielführend, um die CO₂-Emissionen im Pkw-Segment bis 2030 zu senken?

Die Bundesregierung hält die Fortführung möglicher Anrechnungen von Ökoinnovationen prinzipiell für angemessen und zielführend. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

34. Setzt sich die Bundesregierung dafür ein, dass künftig keine Anrechnung von Ökoinnovationen mehr erfolgen darf?

Wenn nein, warum nicht, und wie soll die Anrechnung von Ökoinnovationen nach Ansicht der Bundesregierung künftig gestaltet sein?

Nein. Auch Technologien, deren Wirkung auf die Realemissionen nicht (bzw. nicht vollständig) im Prüfverfahren erfasst wird, können einen Beitrag zu einer kosteneffektiven Emissionsminderung der Fahrzeugflotte leisten und sollte deshalb anrechenbar bleiben. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

35. Inwiefern tritt die Bundesregierung dafür ein, dass Automobilhersteller die Nutzung synthetischer Kraftstoffe im Verkehr auf die Reduktionsziele anrechnen lassen können, sodass sie weniger ambitionierte Reduktionsziele erreichen müssen?

Die Bundesregierung wird sich hierzu positionieren.

36. Hält die Bundesregierung die Höhe der vorgesehenen Strafzahlungen für wirksam, verhältnismäßig und abschreckend?

Falls nein, wie hoch sollen die Strafzahlungen nach Ansicht der Bundesregierung alternativ künftig ausfallen?

Die Bundesregierung wird sich hierzu positionieren.

37. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Berichterstatterin im Umweltausschuss des Europäischen Parlaments Miriam Dalli, die dafür plädiert, die Einnahmen aus der Erhebung der Emissionsüberschreitungsabgaben für unterstützende Maßnahmen zu verwenden, hin zu einer CO₂-armen Wirtschaft, wie beispielsweise die Umschulung, Neuqualifizierung und Förderung von Regionen, die insbesondere von einem Wandel der Automobilindustrie stark betroffen sind?

Die Bundesregierung hat den Vorschlag zur Kenntnis genommen.

38. Welche Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der EU-Kommission zur Fortentwicklung der europäischen CO₂-Gesetzgebung für Pkw und LNF hat die Bundesregierung seit November 2017 geführt?

39. Welche Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Automobilindustrie zur Fortentwicklung der europäischen CO₂-Gesetzgebung für Pkw und LNF hat die Bundesregierung seit November 2017 geführt?

40. Welche Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern von Umweltverbänden und Nichtregierungsorganisation zur Fortentwicklung der europäischen CO₂-Gesetzgebung für Pkw und LNF hat die Bundesregierung seit November 2017 geführt?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 38, 39, und 40 gemeinsam beantwortet.

Die aufgeführten Angaben erfolgen auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen. Aufgabenbedingt pflegen Mitglieder der Bundesregierung, Parlamentarische Staatssekretärinnen und Parlamentarische Staatssekretäre, Staatsministerinnen und Staatsminister sowie Staatssekretärinnen und Staatssekretäre der Bundesministerien in jeder Wahlperiode Kontakte mit einer Vielzahl von Akteuren. Die Bundesregierung steht grundsätzlich mit allen Vertreterinnen und Vertretern aus dem verkehrspolitischen, wissenschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Bereich im ständigen Austausch. Darunter fallen Termine mit Vertreterinnen und Vertretern u. a. von Unternehmen, Forschungsinstitutionen, Bürgerinitiativen, Vereinen, Gewerkschaften und Verbänden. Eine Verpflichtung zur Erfassung entsprechender Daten (z. B. Erfassung sämtlicher Veranstaltungen, Sitzungen und Einzelgespräche nebst Teilnehmerinnen und Teilnehmern) besteht nicht und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt.

Es kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass es im Rahmen von Veranstaltungen oder sonstigen Terminen zu persönlichen Kontakten mit Vertreterinnen und Vertretern von Unternehmen, Verbänden, Nichtregierungsorganisationen und anderen Akteuren gekommen ist. Inwieweit dies tatsächlich der Fall war, kann aus den o. g. Gründen nicht nachvollzogen werden. In diesem Zusammenhang ist zudem darauf hinzuweisen, dass Lücken bei der Beantwortung u. a. dadurch nicht ausgeschlossen werden können, dass Vertreterinnen und Vertreter der genannten Unternehmen und Verbände sowie Nichtregierungsorganisationen und anderen Akteure z. B. auch als Gast oder Beauftragte eines Dritten an einer Gremiensitzung oder einer Veranstaltung ohne Teilnehmerliste teilgenommen haben können und bei dieser Gelegenheit mit Mitgliedern der Bundesregierung in Kontakt getreten sein können. Die Angaben zu den Gesprächspartnern richten sich zudem nach der Anmeldung bei Terminvereinbarung, kurzfristige Änderungen der anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer können nicht mehr in jedem Einzelfall nachvollzogen werden.

Frage 38

Datum	Ressort	KOM-Vertreter/in	Ort und Rahmen
03.11.2017	BMW i	Herr Cañete, EU-Kommissar	Gespräch
22.05.2018	BMU	Herr Cañete, EU-Kommissar	Brüssel, Antrittsbesuch BM'in
29.05.2018	BMVI	Elzbieta Bienkowska, EU-Kommissarin	Berlin, BMVI, Gespräch

Frage 39

Datum	Ressort	Industrie-Vertreter/in Verband/Unternehmen	Ort und Rahmen
09.04.2018	BMWi	Herr Bernhard Mattes, VDA	Gespräch im BMWi
17.04.2018	BKAmt	Dieter Zetsche, Eckhard von Kladden/Daimler	Gespräch, BKAmt
17.04.2018	BMF	Herrn Dr. Zetsche und Herrn von Kladden, Daimler	Gespräch im BMF
19.04.2018	BMWi	Herr Bernhard Mattes, VDA	Kurzgespräch am Rande einer Veranstaltung
20.04.2018	BKAmt	Matthias Wissmann, Bernhard Mattes/VDA	Gespräch, BKAmt
20.04.2018	BMWi	Gunnar Herrmann, Ford-Werke	Meinungsaustausch zu aktuellen Themen
03.05.2018	BKAmt	Bernhard Mattes/VDA	Gespräch, BKAmt
03.05.2018	BMVI	Herr Lohscheller und Herr Sokolowski, Opel	Berlin, BMVI, Gespräch
04.05.2018	BMU	Eckhardt von Kladden, Daimler	Berlin, BMU, Gespräch
04.05.2018	BKAmt	Dr. Herbert Diess, Hans-Dieter Pötsch/Volkswagen	Gespräch, BKAmt
07.05.2018	BMVI	Herr Joachim Drees, MAN SE	München, Werksbesuch und Gespräch
08.05.2018	BKAmt	Carlos Tavares/CEO PSA und Michael Lohscheller/CEO Opel	Gespräch, BKAmt
08.05.2018	BMWi	Herr Michael Lohscheller, Opel	Gespräch im BMWi
08.05.2018	BMVI	Bernhard Mattes und GF Dr. Scheel	Berlin, Gespräch im BMVI
09.05.2018	BKAmt	Dieter Zetsche/Daimler	Gespräch, BKAmt
14.05.2018	BMU	Herr Dr. Zetsche, Daimler	Stuttgart, BMU, Gespräch
18.05.2018	BMVI	Herr Herbert Diess, Volkswagen AG	Berlin, BMVI, Gespräch
24.05.2018	BMWi	Dieter Althaus, Magna Europe; Klaus Bräunig, VDA; Eckart von Kladden, Daimler AG	Gespräch im BMWi
01.06.2018	BMU	Herr Herbert Diess, Volkswagen AG	Berlin, BMU, Gespräch
05.06.2018	BMWi	Bernhard Mattes, VDA	Gespräch im Bundestag
05.06.2018	BMU	Herr Dr. Damasky und Herr Dr. Scheel VDA	Berlin, BMU, Gespräch
06.06.2018	BMVI	Verband der Automobilindustrie	Berlin, VDA, Rede
06.06.2018	BMU	Harald Krüger BMW	Berlin, BMU, Gespräch
07.06.2018	BMWi	Herr Bernhard Mattes, VDA	Kurzgespräch am Rande einer Veranstaltung
13.06.2018	BMWi	Herr Bernhard Mattes, VDA	Gespräch

Frage 40

Datum	Ressort	Umweltverband/NGO/ Forschungsinstitut	Ort und Rahmen
08.05.2018	BMU	Herr Hipp, Herr Kaiser, Herr Krug, Greenpeace	Gespräch, Berlin
15.05.2018	BMU	William Todts, Transport & Environ- ment	Gespräch, Berlin
12.06.2018	BMWi	Herr Jörg Hofmann, IG Metall	Gespräch, BMWi Berlin
13.06.2018	BMU	Umweltverbände	Verbändegespräch, Berlin

