

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Leif-Erik Holm, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD – Drucksache 19/6884 –**

### **Osteuropäische Kleinlaster**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Es ist auffällig, dass immer mehr Kleinlaster (Sprinter-Klasse) aus Osteuropa kleinste Mengen Ware über sehr lange Strecken nach Deutschland oder noch weiter westlich transportieren ([www.dekra.net/de/transporter-osteuropa-unfaelle/3](http://www.dekra.net/de/transporter-osteuropa-unfaelle/3)). Ein leichtes Nutzfahrzeug hat im Vergleich zum 40-Tonner pro Tonnenkilometer ca. den sechsfachen Dieselbedarf ([www.spritmonitor.de/de/uebersicht/28-Mercedes-Benz/271-Sprinter.html](http://www.spritmonitor.de/de/uebersicht/28-Mercedes-Benz/271-Sprinter.html)). Dieser Sachverhalt ist – nach Ansicht der Fragesteller – kontraproduktiv zur CO<sub>2</sub>-Debatte und verstopft zunehmend die Straßen.

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl der Kleinlasterbewegungen aus Osteuropa in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte pro Jahr mit der Gewichtstaffel bis 3 500 kg Gesamtgewicht (Sprinter), mehr als 3 500 kg bis 12 000 kg Gesamtgewicht, mehr als 12 000 kg bis 24 000 kg Gesamtgewicht, mehr als 24 000 kg Gesamtgewicht angeben)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine statistischen Angaben vor.

2. Wie beurteilt die Bundesregierung diese, nach Ansicht der Fragesteller, Fehlentwicklung, und was plant sie dagegen zu unternehmen?

Derzeit finden auf europäischer Ebene Verhandlungen im Rahmen der Beratungen zum Mobilitätspaket I Diskussionen über eine Anpassung der Regelungen zum Berufs- und Marktzugang im Bereich des gewerblichen Güterverkehrs statt. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, Regelungen für faire Wettbewerbsbedingungen für im Straßengüter- und Personenverkehr tätige Unternehmen zu schaffen. Gegenstand der Diskussion über den Marktzugang ist auch eine mögliche Absenkung der Eingangsschwelle des Anwendungsbereiches unterhalb von derzeit mehr als 3,5 Tonnen zulässige Höchstmasse des Fahrzeugs.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung, auch leichte Nutzfahrzeuge beispielsweise ab 2 800 kg Gesamtgewicht in die Lkw-Maut mit einzubeziehen?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 12 bis 14 auf Bundestagdrucksache 19/3374 verwiesen. Die dort zur 3,5-Tonnen-Grenze getroffenen Aussagen gelten entsprechend auch für 2,8 Tonnen zulässiges Gesamtgewicht.