

## **Antwort**

**der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Ingrid Remmers, Sabine Leidig,  
Dr. Gesine Löttsch, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/777 –**

### **Trend zu schweren, schnellen und leistungsstarken Autos und Einhaltung von Klimaschutzzielen**

#### **Vorbemerkung der Fragesteller**

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat am 4. Januar 2018 in einer Pressemitteilung die Jahresbilanz für die Fahrzeugzulassungen in Deutschland im Jahr 2017 vorgelegt. Die Nachfrage nach Autos steigt demnach weiterhin an. Insgesamt wurden 3,44 Millionen Neuwagen zugelassen; gegenüber dem Jahr 2016 handelt es sich damit um einen Zuwachs von 2,7 Prozent. Die größten Zuwächse sind in den Bereichen Sport Utility Vehicle (SUV) mit einem Plus von 22,5 Prozent und obere Mittelklasse mit 17,7 Prozent, aber auch bei Wohnmobilen mit 15,5 Prozent zu verzeichnen.

Gleichzeitig stellt das Umweltbundesamt (UBA) in einer Pressemitteilung vom 23. Januar 2017 fest, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs in Deutschland erneut angestiegen sind und mit 166,8 Millionen Tonnen jetzt sogar oberhalb der Emissionen des Jahres 1990 liegen. Den größten Anteil daran hat der Straßenverkehr. Neben dem Straßengüterverkehr sei der Anstieg der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf den „Trend zu immer größeren und schwereren Autos“ zurückzuführen ([www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimagasemissionen-stiegen-im-jahr-2016-erneut-an](http://www.umweltbundesamt.de/presse/pressemitteilungen/klimagasemissionen-stiegen-im-jahr-2016-erneut-an)).

Diese Zusammenhänge lassen es fraglich erscheinen, ob die Bundesrepublik Deutschland ihre internationalen Verpflichtungen im Klimaschutz einhalten kann, ohne im Verkehrsbereich sehr schnell notwendige Entscheidungen für grundlegende Veränderungen zu treffen.

1. Wie hoch sind die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen der in Deutschland 2017 neu zugelassenen SUV und der Durchschnittswert jeweils aller anderen vom KBA verwendeten Fahrzeugklassen?
3. Wie haben sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen der neu zugelassenen Fahrzeuge in Deutschland in den letzten 20 Jahren in den vom KBA verwendeten Fahrzeugklassen entwickelt?

Die Fragen 1 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Veröffentlichung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) FZ 14 Fahrzeugzulassungen, Neuzulassungen von Kraftfahrzeugen nach Umwelt-Merkmalen verwiesen. Diese ist auf der Internetseite des KBA abrufbar.

2. Wie hoch sind in den Fahrzeugklassen jeweils die geringsten und höchsten CO<sub>2</sub>-Emissionen (bitte mit Angabe der Bezeichnung des jeweiligen Fahrzeugs)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

4. Wie hoch war das Durchschnittsgewicht sowie die Durchschnittsleistung der 2017 in Deutschland zugelassenen SUV sowie der Fahrzeuge der oberen Mittelklasse?

Durchschnittlich beträgt das Leergewicht bei SUV 1 535 kg, die Motorleistung 109 KW. In der oberen Mittelklasse sind es 1 815 kg bzw. 176,67 KW.

5. Wie hoch waren die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen und das durchschnittliche Gewicht der 2017 neu zugelassenen Pick-up-Fahrzeuge?  
Wie hoch sind bei diesen Fahrzeugen die geringsten und höchsten CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie das geringste und höchste Gewicht (bitte unter Angabe der Bezeichnung der jeweiligen Fahrzeuge)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

6. Wie verteilen sich die Neuzulassungen 2017 auf die Höchstgeschwindigkeitsklassen, die in „Verkehr in Zahlen“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verwendet werden?

Es wird auf die Veröffentlichung des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) FZ 22 Fahrzeugzulassungen, Neuzulassungen von Personenkraftwagen und Krafträdern nach Motorisierung verwiesen. Diese ist auf der Internetseite des KBA abrufbar.

7. Wie hoch sind die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen in den verschiedenen Höchstgeschwindigkeitsklassen im Jahr 2017?  
Wie hoch sind in diesen Klassen die geringsten und höchsten CO<sub>2</sub>-Emissionen (bitte mit Angabe des jeweiligen Fahrzeugs)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

8. Wie hoch waren 2017 die Zahl der neu zugelassenen Wohnmobile, ihre durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie ihr durchschnittliches Gewicht?

Im Jahre 2017 wurden 40 567 Wohnmobile mit durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen von 209,1 g/km und einem durchschnittlichen Leergewicht von 3 126 kg neu zugelassen.

9. Wie hoch sind die durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen, das durchschnittliche Gewicht und die durchschnittliche Leistung der als Dienst- und Firmenwagen zugelassenen Autos?

Wie hoch sind demgegenüber die CO<sub>2</sub>-Emissionen, das Gewicht und die Leistung der nicht als Dienst- und Firmenwagen zugelassenen Autos?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

10. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Besetzungsgrad von Personenkraftwagen (Pkw) in Deutschland und Europa?
- a) Inwieweit liegen Erkenntnisse vor, differenziert nach Fahrzeugklassen und/oder Straßenklassen?
  - b) Welche eigenen Erkenntnisse liegen ihr hierzu vor (bitte Jahr und Häufigkeit der Ermittlung angeben)?
  - c) Welche Erkenntnisse Dritter sind der Bundesregierung bekannt (bitte Jahr und Häufigkeit der Ermittlung angeben)?
  - d) Welche Untersuchungen, Forschungsaufträge oder Ähnliches plant die Bundesregierung, um vertiefte Erkenntnisse über den Besetzungsgrad von Pkw sowie Steigerungsmöglichkeiten zu erhalten?

Der durchschnittliche Pkw-Besetzungsgrad in Deutschland wird jährlich im Rahmen des Personenverkehrsmodells des Deutschen Instituts für Wirtschaftsforschung (DIW) im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ermittelt. Im Jahr 2016 lag der Wert bei 1,46 Personen pro Fahrzeug. Darüber hinaus gibt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in mehrjährigem Abstand alternierend die beiden Erhebungen „Mobilität in Deutschland (MiD)“ und „Kraftfahrzeugverkehr in Deutschland (KiD)“ in Auftrag. Im Rahmen dieser Erhebungen werden ebenfalls Daten zum Pkw-Besetzungsgrad ermittelt. Die Ergebnisse der MiD 2016/2017 werden voraussichtlich im Sommer 2018 veröffentlicht. Danach plant das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Vorbereitung der nächsten KiD.

Differenzierte Werte nach Fahrzeug- oder Straßenklasse sowie europaweite Zahlen sind nicht bekannt.

Weitergehende Untersuchungen zu den Besetzungsgraden von Pkw sind derzeit nicht geplant.

11. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass es wünschenswert ist, den durchschnittlichen Besetzungsgrad von Pkw zu erhöhen (bitte begründen)?
12. Welche Maßnahmen wären aus Sicht der Bundesregierung geeignet, den Besetzungsgrad von Pkw zu erhöhen?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Höhere Besetzungsgrade von Pkw sind unter dem Gesichtspunkt des Klimaschutzes wünschenswert. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat eine wissenschaftliche Untersuchung in Auftrag gegeben, die Erkenntnisse zu möglichen Auswirkungen veränderter Mobilitätskonzepte liefern soll.

13. Welche Änderungen im Bereich des motorisierten Straßenverkehrs und der Straßeninfrastrukturplanung plant die Bundesregierung, um den gegenwärtigen Trend des Anstiegs der CO<sub>2</sub>-Emission im Verkehrsbereich umzukehren?
14. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Trend bei den Neuzulassungen von Fahrzeugen hin zu größeren und schwereren Fahrzeugen und insbesondere den steigenden Zahlen von SUV vor dem Hintergrund der klimapolitischen Ziele und Verpflichtungen Deutschlands?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung enthält sektorale Ziele für die Senkung der Treibhausgasemissionen. Die Emissionen des Verkehrsbereichs sollen bis 2030 um 40 bis 42 Prozent sinken (Basisjahr 1990). Der Klimaschutzplan 2050 soll mit einem in seiner Minderungswirkung quantifizierten Maßnahmenprogramm unterlegt werden, das die Erreichung der 2030er-Ziele sicherstellt.

15. Wie viel Prozent der SUV und Pick-ups werden jeweils erstmals als Dienst- und Firmenwagen zugelassen, und wie viel Prozent sind es bei allen anderen Fahrzeugklassen?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

16. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass die steuerlichen Bestimmungen für Dienst- und Firmenwagen keinerlei Anreize für klimaschonendes Verhalten geben (bitte begründen)?

Das Einkommensteuergesetz sieht in § 6 Absatz 1 Nummer 4 Satz 2 und 3 EStG vor, dass bei der Nutzung von Elektro- und Hybridelektrofahrzeugen die Entnahme oder der geldwerte Vorteil für die private Nutzung dieser Fahrzeuge sich nicht nachteilig für die Steuerpflichtigen auswirkt. Elektro- und Hybridelektrofahrzeuge haben einen höheren Listenpreis als Fahrzeuge mit herkömmlichen Antriebsformen (Verbrennungsmotoren). Der Listenpreis bildet die Bemessungsgrundlage für die Besteuerung der privaten Nutzung betrieblicher Kraftfahrzeuge. Die gesetzliche Regelung zielt darauf ab, die Besteuerung beider Antriebsformen gleichzustellen und stellt keine Subvention dar.

17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass es einen Zusammenhang zwischen den steuerlichen Bestimmungen für Dienst- und Firmenwagen und dem Trend zu größeren und schweren Autos gibt (bitte begründen)?

Die ertragsteuerlichen Regelungen für Dienst- und Firmenwagen unterscheiden nicht nach der Größe und Schwere der Kraftfahrzeuge; die Besteuerung richtet sich nach dem Bruttolistenpreis im Zeitpunkt der Erstzulassung der Kraftfahrzeuge. Daraus ergibt sich: Je höher der Bruttolistenpreis des Kraftfahrzeugs, desto höher ist die Besteuerung der privaten Nutzung.

18. Plant die Bundesregierung Änderungen bei der Besteuerung von Dienst- und Firmenwagen im Hinblick auf klimapolitische Lenkungswirkungen, damit die Nutzung verbrauchsarmer Fahrzeuge gefördert wird?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche Maßnahmen werden geplant, und mit welchen Auswirkungen auf den Verbrauch der Autoflotte rechnet sie?

Entscheidungen hierzu bleiben einer zukünftigen Bundesregierung vorbehalten.

19. Könnte nach Auffassung der Bundesregierung ein allgemeines Tempolimit auf Autobahnen eine sinnvolle Maßnahme sein, um den Trend zu immer leistungstärkeren Fahrzeugen umzukehren (bitte begründen)?

Der Bundesregierung liegen keine eigenen Erkenntnisse vor.

20. Mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung eine wirksame Reduktion der CO<sub>2</sub>-Belastung durch den Straßenverkehr bis Ende des Jahres 2020 erreichen?

Mit dem Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 hat die Bundesregierung Maßnahmen für den Straßenverkehr verabschiedet, die zu einer Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen beitragen. Zusätzliche Maßnahmen werden im Maßnahmenprogramm zum Klimaschutzplan 2050 erarbeitet, die gegebenenfalls auch eine mindernde Wirkung bezogen auf das Jahr 2020 haben (siehe Antwort zu den Fragen 13 und 14).





