

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Michael Kauch, Angelika Brunkhorst, Horst Meierhofer, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 16/4465 –**

### **Umweltverträglichkeit der Dienstwagenflotte des Bundes**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Trotz erheblicher Fortschritte in der Vergangenheit bei der Entkopplung des Verkehrswachstums von umweltschädlichen Auswirkungen ist der Anteil insbesondere der Kraftfahrzeuge an den Belastungen von Umwelt und Klima weiterhin hoch. Die Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs, die Bekämpfung der Schadstoffbelastung, beispielsweise durch Feinstaub, und nicht zuletzt die Senkung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von Fahrzeugen bilden dabei Schwerpunkte der politischen Debatte.

Die Glaubwürdigkeit der Bundesregierung in der Umwelt- und Klimapolitik muss sich an ihrem eigenem Verhalten beim Beschaffungswesen messen lassen. Die Bundesregierung sollte in ihrem Zuständigkeitsbereich bei der Anschaffung von Kraftfahrzeugen die gleichen hohen ökologischen Kriterien zugrunde legen, wie sie es von den Bürgerinnen und Bürgern verlangt. Allerdings bestehen aufgrund der Antwort der Bundesregierung vom 15. März 2005 auf die Kleine Anfrage der Fraktion der FDP (Bundestagsdrucksache 15/5096) Zweifel daran, dass sie in der Vergangenheit ihren eigenen Ansprüchen gerecht geworden ist. Danach führen im Jahr 2005 noch 20 416 Dieselfahrzeuge ohne Rußpartikelfilter. Lediglich 485 Dienstwagen und damit weniger als drei Prozent der Dieselmotorkraftfahrzeuge von Bundesministerien und Bundesbehörden waren mit einem Filter ausgestattet. Eine umfängliche Nachrüstung hatte die damalige Bundesregierung in ihrer Antwort abgelehnt. Ein ähnliches Bild ergab sich bei der Anzahl der Dienstkraftfahrzeuge mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen. Nur 37 Fahrzeuge mit Nutzung reinen Biodiesels, acht mit Erdgas und gerade mal ein Auto mit Wasserstoff befanden sich im Fuhrpark der Bundesregierung und der Bundesbehörden. Das entspricht lediglich einem Anteil von 0,18 Prozent alternativer Antriebe an der Dienstwagenflotte. Angesichts dieser Zahlen liegt der Schluss nahe, dass die Bundesregierung ihrer umwelt- und klimapolitischen Vorbildfunktion nicht nachkommt.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Bundesregierung setzt sich Angesichts der dramatischen Entwicklung beim Klimawandel für eine drastische Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen ein. Der Vorschlag der EU-Kommission zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Pkw-Modelle von derzeit durchschnittlich 163 g auf 130 g pro km durch Fahrzeugtechnik und weiter auf 120 g durch andere technische Maßnahmen und den verstärkten Einsatz von Biokraftstoffen wird unterstützt. Den größten Teil der CO<sub>2</sub>-Reduktion muss die Automobilindustrie durch Verbesserungen in der Fahrzeugtechnik erreichen mit der Folge, dass davon auch der Fuhrpark der Bundesregierung profitieren wird. Bei Neuanschaffungen im Fuhrpark der Bundesregierung sind der Treibstoffverbrauch und der damit verbundene CO<sub>2</sub>-Ausstoß wichtige Entscheidungskriterien.

Ein weiterer Teil der Reduktion soll durch die Anrechnung einer erhöhten Beimischung von Biokraftstoffen erzielt werden. Die anteilige Anrechnung der Biokraftstoffe bringt die dringend notwendige Dynamik in die Entwicklung neuer Biokraftstoffe.

1. Wie viele Dienstfahrzeuge werden derzeit von Bundesregierung und Bundesbehörden unterhalten, unterschieden nach Nutzung von
  - a) Dieselmotoren mit Rußfilter (unabhängig von einer möglichen Biokraftstoffbeimischung, ohne Hybridantriebe),
  - b) Dieselmotoren ohne Rußfilter (unabhängig von einer möglichen Biokraftstoffbeimischung, ohne Hybridantriebe),
  - c) Ottomotoren (unabhängig von einer möglichen Biokraftstoffbeimischung, ohne Hybridantriebe),
  - d) Wasserstoff/Brennstoffzelle,
  - e) reinem Biodiesel,
  - f) Rapsöl,
  - g) Erdgas (CNG),
  - h) Flüssiggas (LPG),
  - i) Hybridantrieb,
  - j) sonstigen Kraftstoff- und Antriebsarten?

Die Bundesregierung und -behörden unterhalten derzeit einen Fuhrpark von 21 392 Fahrzeugen. Eine Unterscheidung nach Kraftstoffarten ergibt sich wie folgt:

<b>Anzahl Kraftfahrzeuge nach Kraftstoffart</b>	
Dieselmotoren mit Rußfilter	975
Dieselmotoren ohne Rußfilter	1 937
Dieselmotoren ohne vorgenannte Aufschlüsselung*)	11 604
Otto-Motoren	863
Wasserstoff/Brennstoffzelle	1
Reinem Biodiesel	5
Rapsöl	0
Erdgas	9
Flüssiggas	1
Hybridantrieb	0

<b>Anzahl Kraftfahrzeuge nach Kraftstoffart</b>	
Sonstige Kraftstoffe	1
Ohne Aufschlüsselung nach Kraftstoffarten <sup>**)</sup>	5 996

<sup>\*)</sup> Fahrzeuge der BwFuhrparkservice GmbH, Unterscheidung nach Fahrzeugen mit/ohne Rußpartikelfilter derzeit nicht möglich.

<sup>\*\*)</sup> Fuhrpark der nachgeordneten Behörden des BMF, eine differenzierte Einordnung ist nicht möglich.

2. Welche Mitglieder der Bundesregierung fahren Dienstwagen mit herkömmlichen (im Sinne von Frage 1 a bis c), und welche mit alternativen Antrieben, und welchen spezifischen CO<sub>2</sub>-Ausstoß haben diese Fahrzeuge?

Die Mitglieder der Bundesregierung fahren Dienstwagen mit folgenden Antrieben:

<b>Ressort</b>	<b>Antriebsart</b>	<b>CO<sub>2</sub>-Emissionen (g/km)</b>
Bundeskanzleramt <sup>*)</sup>		
AA <sup>*)</sup>		
BMI <sup>*)</sup>		
BMJ	Otto	314
BMF <sup>*)</sup>		
BMWi	Diesel mit Rußfilter	216
BMELV	Diesel mit Rußfilter	227
BMVg <sup>*)</sup>		
BMFSFJ	Otto	259
BMG	Diesel mit Rußfilter	249
BMAS	Diesel mit Rußfilter	245
BMVBS	Otto	255
BMU	Diesel mit Rußfilter	249
BMBF	Otto	279 <sup>**)</sup>
BMZ	Otto	259

<sup>\*)</sup> Aus Sicherheitsgründen können keine Angaben gemacht werden.

<sup>\*\*)</sup> Ersatzbeschaffung eines schadstoffarmen Dienstkraftfahrzeuges ist geplant.

3. Wie hoch war der durchschnittliche Flottenverbrauch (l/100km) der Dienstkraftfahrzeuge mit Otto- bzw. Dieselmotoren in den Jahren 2005 und 2006?

Der durchschnittliche Flottenverbrauch der Dienstkraftfahrzeuge mit Otto-Motor betrug in den Jahren 2005 und 2006 jeweils ca. 12,6 l/km. Bei Fahrzeugen mit Diesel-Motor lag der Verbrauch 2005 bei ca. 9,8 l/km und 2006 bei ca. 9,3 l/km.

Damit verringerte sich der durchschnittliche Flottenverbrauch bei den Kraftfahrzeugen mit Diesel-Motor um ca. 5 Prozent.

4. Wie hoch war der jährliche Gesamtkraftstoffverbrauch der Dienstfahrzeuge differenziert nach Kraftstoffen in den Jahren 2005 und 2006?

Der jährliche Gesamtstoffverbrauch der Dienstkraftfahrzeuge in den Jahren 2005 und 2006 teilt sich wie folgt auf die Kraftstoffarten auf:

<b>Kraftstoffart</b>	<b>2005 (Liter)</b>	<b>2006 (Liter)</b>
Diesel-Kraftstoff	26 754 184	27 923 456
Otto-Kraftstoff	1 966 000	1 750 897
Wasserstoff/Brennstoffzelle		Keine Angaben
Reiner Biodiesel	8 000	8 000
Erdgas	5 158 Kg	6 580 Kg
Flüssiggas		30 Kg

Angaben über den Kraftstoffverbrauch aus dem Geschäftsbereich des BMF liegen nicht vor.

5. Wie hoch ist die aktuelle durchschnittliche Motorenleistung (Angaben in kW) der Dienstfahrzeuge insgesamt und differenziert nach Bundeskanzleramt, den einzelnen Bundesministerien und Bundesbehörden?

Die durchschnittliche Motorenleistung der Dienstkraftfahrzeuge insgesamt kann aufgrund nicht vollständig erfasster Einzeldaten nicht seriös ermittelt werden.

Eine Differenzierung nach Bundeskanzleramt, Bundesministerien und Bundesbehörden ergibt sich wie folgt:

<b>BK/Ministerien/Behörden</b>	<b>Motorleistung in kW</b>
Bundeskanzleramt	169
AA (incl. sondergeschützte Kfz und LKW)	170
BMI	135
BMJ	160
BMF	131
BMWi	138
BMELV	127
BMVg*)	72
BMFSFJ	158
BMG	156
BMAS	145
BMVBS	126
BMU	129
BMBF	138
BMZ	136
BKM	130
BPA	142
Bundesbehörden	97

\*) Fahrzeuge der BwFuhrparkservice GmbH, eine Unterscheidung nach Ministerium und nachgeordneten Bereich ist derzeit nicht möglich.

6. Wie hoch ist der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß der Dienstfahrzeuge insgesamt und differenziert bezüglich des Bundeskanzleramtes, der einzelnen Bundesministerien und Bundesbehörden?

Bezüglich der Ermittlung des durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes der Dienstkraftfahrzeuge insgesamt wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Eine Differenzierung nach Bundeskanzleramt, Bundesministerien und Bundesbehörden stellt sich wie folgt dar:

BK/Ministerium/Behörde	CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)
Bundeskanzleramt	228
AA	223
BMI	212
BMJ	245
BMF	205
BMWi	216
BMELV	198
BMVg <sup>*)</sup>	158
BMFSFJ	218
BMG	221
BMAS	216
BMVBS	220
BMU	205
BMBF	197
BMZ	215
BKM	171
BPA	224
Bundesbehörden	191

<sup>\*)</sup> Fahrzeuge der BwFuhrparkservice GmbH, eine Unterscheidung nach Ministerium und nachgeordneten Bereich ist derzeit nicht möglich.

7. Wie viele der mit Dieselmotoren betriebenen Dienstkraftfahrzeuge des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden sind mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet?

Welchem jeweiligen prozentualen Anteil entspricht dies?

Die Anzahl der mit Rußpartikelfilter ausgestatteten Dienstfahrzeuge ergeben sich aus der folgenden Aufstellung:

Bundeskanzleramt/Ministerien/ Bundesbehörden	Anzahl Dieselfahrzeuge	Davon mit Rußfilter	Prozentualer Anteil
Bundeskanzleramt	11	9	82
AA	19	17	89
BMI	6	6	100
BMJ	3	3	100
BMF	15	15	100
BMWi	21	19	90

Bundeskanzleramt/Ministerien/ Bundesbehörden	Anzahl Dieselfahrzeuge	Davon mit Rußfilter	Prozentualer Anteil
BMELV	20	17	85
BMVg Geschäftsbereich insgesamt	11 604*)		
BMFSFJ	11	11	100
BMG	11	10	91
BMAS	25	25	100
BMVBS	8	5	63
BMU	13	13	100
BMBF	17	16	94
BMZ	4	3	75
BKM	5	5	100
BPA	5	5	100
Bundesbehörden	2 266	657	43,5

\*) Gesamtzahl der Fahrzeuge der BwFuhrparkservice GmbH, Unterscheidung nach Fahrzeugen mit/ohne Rußpartikelfilter derzeit nicht möglich, Differenzierung zwischen BMVg und nachgeordnetem Geschäftsbereich derzeit nicht möglich.

8. Plant die Bundesregierung die vollständige Nachrüstung mit Rußpartikelfiltern?

Wenn ja, bis wann soll die Nachrüstung abgeschlossen sein?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hat die Anzahl ihrer Dienstfahrzeuge mit Diesel-Motor, die mit einem Rußpartikelfilter ausgestattet sind, kontinuierlich erhöht. Bei Neubeschaffungen kommen ausschließlich Fahrzeuge in Betracht, die besonders schadstoffarm sind und strengste Abgasanforderungen einhalten. In allen Ressorts werden Dieselfahrzeuge nur noch mit Rußpartikelfilter neu in den Fuhrpark aufgenommen. Dadurch ist sichergestellt, dass nicht nur der Anteil der Dieseldienstfahrzeuge im Fuhrpark weiter zunehmen wird, sondern auch die gesamte Dieselflotte in absehbarer Zeit komplett mit Rußfiltern ausgestattet wird.

9. Wie viele Dienstfahrzeuge, insbesondere die Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter, werden von künftigen Fahrverboten, z. B. in der Umweltzone der Stadt Berlin ab 2008 betroffen sein?

Von zukünftigen Fahrverboten in ausgewiesenen Umweltzonen werden ca. 4 230 Fahrzeuge betroffen sein. Darunter sind 3 967 Dieselfahrzeuge ohne Partikelfilter. 3 770 dieser Dieselfahrzeuge werden der Schadstoffgruppe 3 (gelbe Plakette) zugeordnet, so dass sie u. U. – je nach Festlegung in den jeweiligen Luftreinhalteplänen der Städte oder Kommunen – von einem Fahrverbot betroffen sein können.

10. Wie viele Fahrzeuge welcher Hersteller hat die Bundesregierung in den Jahren 2005 und 2006 neu in den Fuhrpark aufgenommen?

Die Bundesregierung hat in den Jahren 2005 ca. 9 431 Fahrzeuge und 2006 ca. 7 627 Fahrzeuge neu in den Fuhrpark aufgenommen. Diese verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Kraftfahrzeughersteller:

Hersteller	2005	2006
AUDI	50	70
BMW	461	715
Citroen	7	3
Mercedes C/E/V	2 199	1 623
Mercedes S	10	12
Ford	1 670	2 012
Multicar	1	0
Nissan	31	6
Opel	2 430	1 558
Renault	10	276
Skoda	699	796
Smart	232	129
Toyota	0	3
Volkswagen	1 552	410
Sonstige	79	14

11. Wie hoch ist der durchschnittliche Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß dieser Neufahrzeuge?

Der durchschnittliche Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß der in den Jahren 2005 und 2006 neu in den Fuhrpark aufgenommen Fahrzeuge stellt sich wie folgt dar:

Hersteller	2005		2006	
	Durchschnittl. Verbrauch (l/100km)	Durchschnittl. CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	Durchschnittl. Verbrauch (l/100km)	Durchschnittl. CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)
AUDI	11,38	237,13	10,67	231,83
BMW	10,51	216,36	9,31	199,02
Citroen	8,30	202,00	10,45	143,00
Mercedes C/E	9,76	188,19	9,29	188,05
Mercedes S	13,42	252,57	12,91	241,69
Ford	7,89	171,75	7,29	162,92
Multicar	6,20	178,00		
Nissan	7,80	174,00	7,73	168,67
Opel	6,35	155,67	5,83	152,33
Renault	7,24	166,00	7,60	175,00
Skoda	Keine Angaben	Keine Angaben	4,70	139,50
Smart	Keine Angaben	Keine Angaben	5,00	124,50

Hersteller	2005		2006	
	Durchschnittl. Verbrauch (l/100km)	Durchschnittl. CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	Durchschnittl. Verbrauch (l/100km)	Durchschnittl. CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)
Toyota			6,60	168,00
Volkswagen	9,14	229,25	9,83	214,78
Sonstige	12,12	203,13	Keine Angaben	Keine Angaben

12. Konnte durch die Neubeschaffung der Verbrauch und die Motorenleistung der Fahrzeugflotte gesenkt werden?

Wenn ja, in welchem Umfang?

Der Kraftstoffverbrauch konnte insbesondere durch die neu beschafften Dieselfahrzeuge gegenüber den Jahren 2004 und 2005 kontinuierlich leicht gesenkt werden, während die Motorleistung im Durchschnitt geringfügig gestiegen ist.

13. Wie haben sich der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch sowie die durchschnittliche Motorenleistung der Fahrzeugflotten in den Geschäftsbereichen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in den Jahren 2005 und 2006 entwickelt?

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch und die durchschnittliche Motorenleistung der Fahrzeugflotten des BMU und des BMVBS haben sich in den Jahren 2005 und 2006 nur geringfügig verändert.

Im Einzelnen:

Ressort	Kraftstoffverbrauch (l/100km)		Motorenleistung kW	
	2005	2006	2005	2006
BMU	9,79	9,86 (+0,71 %)	97	98 (+1,28 %)
BMVBS	8,8	8,7 (-1,14 %)	87	89 (+2,25 %)

14. Welche Neuanschaffungen und Veräußerungen plant die Bundesregierung im Jahr 2007 in den Geschäftsbereichen des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit und des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, und welche Auswirkungen wird dies auf die in Frage 13 abgefragten Daten haben?

Das BMU und das BMVBS haben sich als Ziel gesetzt, den Verbrauch und insbesondere die CO<sub>2</sub>-Emissionen ihres Fuhrparks deutlich zu senken um möglichst frühzeitig das für 2012 EU-weit angestrebte Ziel zu erreichen. Hierzu plant der Geschäftsbereich des BMU im Jahre 2007 die Neubeschaffung von 29 Fahrzeugen. Demgegenüber stehen 37 Veräußerungen. Im Geschäftsbereich des BMVBS stehen den 423 Neuanschaffungen für 2007 ca. 392 Veräußerungen gegenüber.

Die Neuanschaffungen werden zu einem geringeren Kraftstoffverbrauch und einer deutlichen Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen führen.