

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Volker Wissing, Michael Kauch,  
Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP  
– Drucksache 15/4688 –**

### **Vorbildfunktion der Dienstfahrzeugflotte des Bundes**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Bundesregierung und -behörden unterhalten einen Fuhrpark von 21 994 Fahrzeugen. In einem Interview in der „Süddeutschen Zeitung“ vom 1. Oktober 2004 hat der Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Jürgen Trittin, erneut betont, dass „eine weitere Reduzierung des Flottenverbrauches aus umweltpolitischer Sicht in Deutschland wünschenswert sei“. Aufgrund des großen Fuhrparks der Bundesregierung kommt dieser eine besondere Vorbildfunktion zu. Die Forderung an die Autohersteller nach einer Reduktion des Flottenverbrauches ist nur dann glaubhaft, wenn auch die Bundesregierung in ihrem eigenen Zuständigkeitsbereich den Kraftstoffverbrauch zu einem zentralen Entscheidungskriterium beim Neuerwerb von Kraftfahrzeugen macht.

In einem Interview in der „FINANCIAL TIMES DEUTSCHLAND“ vom 1. Juli 2004 kritisierte der Präsident des Umweltbundesamtes, Prof. Dr. Andreas Troge, dass der Flottenverbrauch der Autohersteller in den letzten Jahren in „enttäuschend geringem Ausmaß“ gesunken sei. Er wies außerdem darauf hin, dass der „Verbrauch je Kilowatt zwar abnimmt, gleichzeitig die Hersteller jedoch immer mehr Kilowatt einbauen“. Es wäre deshalb nur konsequent, wenn auch die Bundesregierung bei der Auswahl der Dienstkraftfahrzeuge für Bundesregierung, Bundesministerien und Bundesbehörden konsequent auf eine ökologische und angepasste Motorisierung setzte.

Im Fortschrittsbericht 2004 zur nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung bildet die Kraftstoffstrategie „Alternative Kraftstoffe und Innovative Antriebe“ einen der Schwerpunkte. Zwar fehlen dieser Kraftstoffstrategie Visionen und Impulse, um die Entwicklung und den Einsatz alternativer Kraftstoffe und Antriebe voranzubringen. Jedoch werden dort Optionen und Alternativen aufgezeigt, an denen sich auch die Bundesregierung messen lassen muss.

Die umweltpolitische Glaubwürdigkeit der Bundesregierung hängt auch davon ab, welche Kriterien an die Beschaffung von Kraftfahrzeugen sie im eigenen Zuständigkeitsbereich anlegt.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

In ihrem Fuhrpark setzt die Bundesregierung auf besonders schadstoffarme Fahrzeuge. Daher kommen bei Neubeschaffungen ausschließlich Fahrzeuge in Betracht, die strengste Abgasanforderungen einhalten. Dieselfahrzeuge werden nur noch mit Partikelfilter akzeptiert. Durch einen schnellen Austausch der Fahrzeuge wird sichergestellt, dass modernste Technik mit höchsten Sicherheits- und Umweltstandards zum Einsatz kommt.

Zudem tragen Fahrerschulungsprogramme dazu bei, dass durch umweltverträglichen Umgang mit den Kraftfahrzeugen unnötiger Energieeinsatz vermieden werden kann.

1. Wie viele der 21 994 Dienstkraftfahrzeuge des Bundeskanzleramtes, der einzelnen Bundesministerien und Bundesbehörden werden mit
  - a) Dieselmotoren,
  - b) Ottomotoren,
  - c) Wasserstoff,
  - d) Biodiesel,
  - e) Rapsöl,
  - f) Erdgas (CNG),
  - g) Flüssig- bzw. Autogas (LPG),
  - h) anderen Kraftstoffen betrieben?

Die Bundesregierung und -behörden unterhalten gegenwärtig einen Fuhrpark von ca. 25 300 Fahrzeugen. Eine Unterscheidung nach Antriebsart ergibt sich wie folgt:

Antriebsart	
Diesel-Kraftstoff mit Rußfilter	485
Diesel-Kraftstoff ohne Rußfilter	20 416
Otto-Kraftstoff	4 455
Wasserstoff	1
Biodiesel	37
Rapsöl	0
Erdgas (CNG)	8
Flüssiggas (LPG)	0
sonstige Kraftstoffe	0

2. Wie hoch ist der durchschnittliche Flottenverbrauch der Dienstkraftfahrzeuge mit konventionellen Kraftstoffen (Otto- bzw. Dieselmotoren) des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden, und wie hat sich dieser seit Beginn der 14. Legislaturperiode verändert?

Der durchschnittliche Verbrauch lag im Jahr 2004 für Benzinfahrzeuge bei 11,84 l/100 km und bei Dieselfahrzeugen bei 9,29 l/100 km. Die Entwicklung über die Jahre ergibt sich wie folgt:

	Otto-Motor	Diesel-Motor
	l/100km	l/100km
1998	10,99	10,27
1999	11,14	10,33
2000	11,34	9,65
2001	11,16	10,03
2002	11,63	9,39
2003	11,64	9,37
2004	11,84	9,29

Mit dem Ziel der Verminderung des Gesamtverbrauches wurde der Anteil der dieselbetriebenen Fahrzeuge in den vergangenen Jahren kontinuierlich erhöht.

3. Wie hoch ist die durchschnittliche Motorenleistung der Dienstkraftfahrzeuge des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden?

Die durchschnittliche Motorenleistung beträgt 103 kW (Haushaltsjahr 2004).

Sie teilt sich wie folgt auf (Angaben in kW):

BK	147
AA	135
BMI	93
BMJ	151
BMF	keine Angabe
BMWA	76
BMVEL	81
BMVg	66
BMFSFJ	116
BMGS	110
BMVBW	83
BMU	95
BMBF	134
BMZ	130
BKM	85
BPA	135

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

Insgesamt sind 477 Fahrzeuge mit Dieselpartikelfilter ausgerüstet. Aufteilung auf die Ressorts wie folgt:

BK	11
AA	11
BMI	3
BMJ	0
BMF	39
BMWA	33
BMVEL	11
BMVg	125
BMFSFJ	8
BMGS	10
BMVBW	213
BMU	8
BMBF	5
BMZ	0
BKM	5
BPA	0

5. Plant die Bundesregierung die Nachrüstung von noch nicht mit Rußpartikelfiltern ausgestatteten mit Dieselmotoren betriebenen Dienstkraftfahrzeugen des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden mit Rußpartikelfiltern, und wenn ja, bis wann soll die Ausstattung aller mit Dieselmotoren betriebenen Dienstkraftfahrzeuge abgeschlossen sein?

Die Umrüstung der Fahrzeuge hängt von wirtschaftlichen und technischen Gesichtspunkten ab. Aufgrund der kurzen Austauschzeiten der Fahrzeuge ist eine Nachrüstung bei den Behördenfahrzeugen im Allgemeinen nicht vorgesehen. Im Falle, dass Fahrzeuge länger betrieben werden, wird die Bundesregierung soweit möglich diese Fahrzeuge mit Partikelfilter nachrüsten. Die Neubeschaffungen von Fahrzeugen mit Dieselmotor erfolgen ausschließlich auf der Basis der Ausrüstung mit Partikelfilter. So verfügen beispielsweise bereits alle Dieselfahrzeuge des Bundeskanzleramtes und des Bundesumweltministeriums über Partikelfilter.

6. Wie hoch sind die jährlichen Kosten des Fuhrparks des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden?

Die Gesamtkosten der Fuhrparks betragen im Haushaltsjahr 2004 ca. 93,8 Mio. Euro. Sie teilen sich wie folgt auf:

(in T€)

BK	112
AA	1 429
BMI	3 542
BMJ	562
BMF	31 817
BMWA	22 269
BMVEL	2 886
BMVg	32 000
BMFSFJ	1 064
BMGS	2 898
BMVBW	20 564
BMU	2 214
BMBF	1 341
BMZ	551
BKM	875
BPA	693

7. Wie hat sich die Gesamtzahl an Dienstkraftfahrzeugen des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden seit Beginn der 14. Legislaturperiode verändert?

Die Gesamtzahl der Dienstkraftfahrzeuge sank kontinuierlich von ca. 32 500 Stück im Jahr 1998 auf ca. 25 300 Stück im Jahr 2004. Die Entwicklung bei den einzelnen Ressorts ist unterschiedlich. Die konkreten Zahlen sind der Tabelle zu entnehmen:

Jahr	Anzahl der DienstKfz
1998	32 565
1999	27 681
2000	27 676
2001	27 693
2002	27 603
2003	17 602
2004	25 362

1999 bis 2003: Angaben ohne BMF

8. Wie viele Fahrzeuge welcher Hersteller hat die Bundesregierung seit Beginn der 14. Legislaturperiode neu in den Fuhrpark aufgenommen, aus welchen Fabrikaten und Fahrzeugtypen setzt sich der Fuhrpark des Bundeskanzleramtes, der einzelnen Bundesministerien und Bundesbehörden zusammen, und wie hoch waren die Beschaffungskosten in den jeweiligen Jahren?

Insgesamt wurden ca. 23 600 Fahrzeuge neu in die Fuhrparks aufgenommen. Diese verteilen sich auf folgende Kfz-Hersteller:

AUDI	179
BMW	1 118
Daimler Chrysler	4 681
VW	9 364
Opel	3 654
Ford	3 107
Skoda	931
Renault	309
Fiat	11
Volvo	4
Honda	1
Citroen	49
Smart	8
Nissan	91
Toyota	16
Sonstige	132

Folgende Fahrzeuge befinden sich aktuell in den Fuhrparks:

AUDI	131
BMW	665
Citroen	53
Daimler Chrysler C/E	4 324
Daimler Chrysler S	17
Fiat	11
Ford	2 570
Ford Transit	44
Honda	1
Multicar	73
Nissan	92
Opel	3 124

Opel Zafira	10
Renault	300
Skoda	932
Smart	8
Toyota	18
Volkswagen	5 205
VOLVO	0
VW Bus/Transporter	300
Daimler Chrysler Lkw	587
Sonstige	87

Die zurzeit in den Fuhrparks eingesetzten Dienstkraftfahrzeuge teilen sich nach Typen wie folgt auf:

PKW	17 483
Kombi	45
Kleinbus/Transporter	1 019
Sonstige	5

Die Ausgaben für die Neubeschaffung der Fahrzeuge haben sich seit 1998 wie folgt entwickelt (in T€):

1998	1 674,00
1999	6 314,00
2000	9 979,00
2001	12 116,00
2002	11 506,00
2003	32 106,00
2004	42 619,00

Es ist zu berücksichtigen, dass der Anstieg bei der Neubeschaffung durch neue Aufgaben entstanden ist. So mussten beispielsweise allein für Finanzkontrollen zur Bekämpfung der Schwarzarbeit in 2003/2004 mehrere tausend neue Fahrzeuge im Geschäftsbereich des BMF beschafft werden.

9. Wie hoch ist der durchschnittliche Verbrauch dieser Fahrzeuge, und konnte durch diese Fahrzeuge der Verbrauch der Fahrzeugflotte des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden gesenkt werden, und wenn ja, in welchem Umfang?

Im Rahmen der Beschaffung von Dienstkraftfahrzeugen wurde immer auf möglichst geringe Verbrauchswerte geachtet. Insofern sind diese auch seit 1998 relativ konstant geblieben (Angabe in Liter/100 km ):

1998	10,40
1999	10,77
2000	10,34
2001	10,69
2002	10,41
2003	10,53
2004	10,31

10. Haben die neu angeschafften Dienstkraftfahrzeuge zu einer deutlichen Minderung der durchschnittlichen Motorenleistung der Gesamtflotte der Dienstkraftfahrzeuge des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden geführt?

Die Neuanschaffungen der Dienstkraftfahrzeuge werden an dem beabsichtigten Einsatz/Zweckbestimmung ausgerichtet. Insofern sind in der Vergangenheit in die Beschaffungsüberlegungen primär nicht die Höhe der Motorenleistung, sondern einsatzrelevante Überlegungen und nachfolgende Betriebskosten eingeflossen. Beschaffungsentscheidungen werden auch in Zukunft von diesen Überlegungen getragen. Im Übrigen muss sich die Verwaltung den Marktgegebenheiten anpassen.

11. Wie hoch ist die durchschnittliche Motorenleistung der jährlich für das Bundeskanzleramt, die Bundesministerien und Bundesbehörden neu in den Fuhrpark aufgenommenen Dienstkraftfahrzeuge, und wie hat sich dieser Wert seit Beginn der 14. Legislaturperiode entwickelt?

Die durchschnittliche Motorenleistung hat sich aufgrund der Beantwortung zu Frage 10 wie folgt entwickelt (Angaben in kW):

1998	87,75
1999	106,23
2000	100,07
2001	105,53
2002	105,87
2003	120,73
2004	123,33

12. Wie hoch waren im gleichen Zeitraum die jährlichen Aufwendungen der Bundesregierung für Anschaffung und Betrieb von Fahrzeugen, die mit alternativen Kraftstoffen (Biokraftstoffe, Wasserstoff, CNG und LPG) betrieben werden?

Die jährlichen Aufwendungen für die Beschaffung und den Betrieb von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb haben sich seit 1998 wie folgt entwickelt (Angaben in T€):

1998	0
1999	0
2000	0
2001	21
2002	36
2003	105
2004	47

13. Wie hat sich der jährliche Gesamtkraftstoffverbrauch für die Dienstkraftfahrzeuge – getrennt nach Kraftstoffen – des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden seit Beginn der 14. Legislaturperiode verändert?

Der Kraftstoffverbrauch hat sich abhängig von der Art des Kraftstoffs unterschiedlich entwickelt. Während der Verbrauch von Ottokraftstoff deutlich zurückgegangen ist, ist der Gesamtverbrauch bei Diesel angestiegen. Die folgende Tabelle zeigt die Entwicklung im Einzelnen (Angabe in T Liter):

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Otto-Kraftstoff	2 304	2 254	2 324	2 033	1 803	2 179	1 610
Diesel-Kraftstoff	4 053	4 479	4 780	5 601	6 458	6 596	6 853
Erdgas (CNG)	0	0	0	1	3	3	5
Biodiesel	0	0	0	5	5	5	5

Ab dem Jahr 2001 finden die ersten Fahrzeuge mit Biodiesel und Erdgasantrieb Verwendung.

14. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung dem durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch eines Fahrzeugtyps als Auswahlkriterium bei der Neuanschaffung von Dienstkraftfahrzeugen zu?

Neben den Beschaffungskosten bildeten bislang sowohl der Treibstoffverbrauch wie auch die CO<sub>2</sub>-Emission wesentliche Auswahlkriterien bei der Beschaffung von Dienstkraftfahrzeugen. Neben diesen Kriterien werden ab dem Jahr 2005 noch zusätzlich die jeweiligen Emissionswerte für Stickstoffoxid (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub (PM 10) als Entscheidungskriterium für die Vergabe herangezogen.

15. Wie viele sog. Drei-Liter-Autos werden vom Bundeskanzleramt, den Bundesministerien und Bundesbehörden genutzt?

Insgesamt sind in der Bundesverwaltung drei so genannte 3-Liter-Autos im Einsatz. Hier sei angemerkt, dass eine Verwendungsbreite dieser Fahrzeuge innerhalb der Aufgaben der Bundesverwaltung nicht gegeben ist.

16. Wie haben sich der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch sowie die durchschnittliche Motorenleistung der Fahrzeugflotte des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) sowie des Umweltbundesamtes seit Beginn der 14. Legislaturperiode verändert?

Die durchschnittliche Motorenleistung der Fahrzeuge des BMU und des UBA ist seit dem Jahr 1998 jeweils konstant geblieben. Für den Bereich des BMU ist die Motorenleistung der Fahrzeuge im Jahr 2004 leicht unter den Stand des Jahres 1998 gesunken (Angabe in kW):

	BMU	UBA
Jahr 1998	116	85
Jahr 1999	118	85
Jahr 2000	120	85
Jahr 2001	123	85
Jahr 2002	122	85
Jahr 2003	124	85
Jahr 2004	114	85

Der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der Fahrzeuge des BMU und des UBA stellt sich wie folgt dar (Angabe in Liter/100 km):

	BMU	UBA
Jahr 1998	11,30	10,40
Jahr 1999	10,40	12,00
Jahr 2000	10,50	12,00
Jahr 2001	11,40	10,60
Jahr 2002	11,70	10,20
Jahr 2003	11,30	8,00
Jahr 2004	10,50	8,00

17. Welche Fahrzeugtypen und -marken werden im Geschäftsbereich des BMU als Dienstkraftfahrzeuge genutzt?

Fahrzeugmodelle im Geschäftsbereich des BMU:

Gesamtaufstellung  
Fahrzeugmodelle im Geschäftsbereich des BMU  
Stand: Januar 2005

	Bundesministerium für Umwelt, Natur- schutz und Reaktor- sicherheit	Umwelt- bundes- amt	Bundes- amt für Natur- schutz	Bundes- amt für Strahlen- schutz	gesamt
AUDI A 8	1				<b>1</b>
AUDI A 6 2.5 TDI			1		<b>1</b>
VW Phaeton	1				<b>1</b>
Volkswagen Kleinbus	3		1	10	<b>14</b>
VW Golf		22			<b>22</b>
BMW 518/520			1	8	<b>9</b>
BMW 735	2				<b>2</b>
Daimler Chrysler E 200 CDI/E 200 NGT	11	1			<b>12</b>
Daimler Chrysler E 200	1				<b>1</b>
Opel		1	1		<b>2</b>
Opel Zafira	1		1	6	<b>8</b>
Renault		2			<b>2</b>
Skoda		1			<b>1</b>
Toyota		1			<b>1</b>
Ford			2		<b>2</b>
Mulitcar		1			<b>1</b>
Honda			1		<b>1</b>
<b>gesamt</b>	<b>20</b>	<b>29</b>	<b>8</b>	<b>24</b>	<b>81</b>

Pkw	16	27	3	8	<b>54</b>
Kombi		1	3		<b>4</b>
Kleinbusse	4	1	2	16	<b>23</b>

18. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung unternommen bzw. plant die Bundesregierung, um die Zahl der Dienstkraftfahrzeuge des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden zu reduzieren?

Im Rahmen des geltenden Ressortprinzips ist grundsätzlich jedes Ressort dafür zuständig, in seinem Bereich Maßnahmen zu initiieren und durchzuführen. Dies ist, wie der Vergleich des Fuhrparkbestandes im Jahre 1998 (32 565 Fahrzeuge) mit dem Bestand im Jahre 2004 (25 362 Fahrzeuge) ergibt, insgesamt sehr erfolgreich gelungen (Reduzierung um ca. 22 Prozent).

Der Grundsatz der sparsamen Haushaltsführung verpflichtet jede Behörde, die Beschaffung und den Einsatz von Dienstkraftfahrzeuge immer wieder an den aktuellen Bedürfnissen und den haushaltsmäßigen Rahmenbedingungen auszurichten. Dabei sind Selbstverpflichtungen der Bundesregierung zur Reduzierung von Klimagasen als wesentliche Größe im Entscheidungsprozess zu berücksichtigen.

19. Auf welche Weise stellt die Bundesregierung ein möglichst ökonomisches und ökologisches Management des Fuhrparks des Bundeskanzleramtes, der Bundesministerien und Bundesbehörden sicher?

Die Bundesregierung steht zu ihrer Verpflichtung, das Fuhrparkmanagement nach ökonomischen und ökologischen Kriterien zu optimieren. Den konkreten Umsetzungsweg hat jede Behörde nach den jeweiligen Anforderungen an ihren Fuhrpark und ihren organisatorischen und haushaltsmäßigen Möglichkeiten zu entwickeln.

So wird beispielsweise im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit mit einem Bündel von Maßnahmen sichergestellt, dass das Fuhrparkmanagement unter Beachtung ökonomischer Regeln eine bestmögliche ökologische Optimierung erfährt. Dies beginnt mit der Beschaffung von Dienstkraftfahrzeugen, bei der ökologische Kriterien (Verbrauch, CO<sub>2</sub>-, NO<sub>x</sub>- und PM 10-Emissionen) entscheidendes Gewicht erhalten. Alle Kraftfahrer sind angewiesen, möglichst umweltschonend zu fahren und insbesondere die Richtgeschwindigkeit auf Autobahnen einzuhalten. Die Teilnahme an einer besonderen Schulung zur ökologisch-wirtschaftlichen Fahrweise war für alle Kraftfahrer verpflichtend. Bei der Planung des Fahrzeugeinsatzes wird besonders darauf geachtet, dass geeignete Anmeldungen zusammengelegt und Doppel- oder Leerfahrten vermieden werden. Zusätzlich werden alle Bediensteten regelmäßig aufgefordert, in Stadtgebieten den ÖPNV zu nutzen. Flankierend werden Fahrscheine des ÖPNV vorgehalten. Darüber hinaus besteht für den Stadtbereich Berlin die Möglichkeit, gezielt Taxen mit Erdgasantrieb anzufordern, die besonders emissionsarm sind. Schließlich stellt das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit in Berlin und Bonn Dienstfahrräder einschließlich entsprechender persönlicher Sicherheitsausrüstung zur Verfügung, die für Dienstgänge im Nahbereich gerne genutzt werden.