

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Lisa Paus, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/32343 –

Ökologische und steuerliche Bilanz der Dienstwagenbesteuerung

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Individualverkehr mit dem Pkw ist der größte Verursacher klimaschädlicher Treibhausgase im deutschen Verkehrssektor (vgl. https://www.bmu.de/fi/leadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/klimaschutz_zahlen_2021_bf.pdf, S. 36). Daran haben Dienstwagen mit Verbrennungsmotoren, übermäßiger Leistung und hohem Gewicht erheblichen Anteil (vgl. https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/2020_10_Company_cars_briefing.pdf). Dieser Anteil bleibt bestehen, wenn diese Pkws anschließend noch viele Jahre als Gebrauchtwagen weitergefahren werden. Zur Einhaltung der Pariser Klimaziele ist es daher von entscheidender Bedeutung, den CO₂-Ausstoß von Neuwagen deutlich zu vermindern und Alternativen zum Autofahren zu fördern. Die Dienstwagenbesteuerung hat seit Jahrzehnten einen erheblichen Einfluss auf den Neuwagenmarkt sowie den Automobilbestand in Deutschland und somit auch auf die CO₂-Emissionen des Pkw-Verkehrs (vgl. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/uba_fachbroschuere_umweltschaedliche-subventionen_bf.pdf, S. 46 ff.). Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes betrug allein im Zeitraum von Januar bis Juni 2021 der gewerbliche Anteil an den Neuzulassungen 67,2 Prozent (vgl. https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2021_monatlich/FZ8/fz8_202106.pdf?__blob=publicationFile&v=6). Davon sind viele Fahrzeuge auch privat genutzte Dienstwagen, die oftmals von der Allgemeinheit mitfinanziert werden, da der zu versteuernde geldwerte Vorteil Studienergebnissen zufolge strukturell unterschätzt wird. Insbesondere Fahrzeuge der Mittel- und Oberklasse werden zu hohen Anteilen als Dienstwagen zugelassen (vgl. 20-11-27-_studie_impulse_f_r_mehr_klimaschutz_und_sozialvertr_glichkeit_in_der_verkehrspolitik.pdf, S. 11 ff.).

1. Wie haben sich die Pkw-Neuzulassungszahlen seit 2009 entwickelt (bitte pro Jahr nach privaten und gewerblichen Haltern, gesamt und nach Bundesländern aufschlüsseln), und wie viele der gewerblich zugelassenen Fahrzeuge waren jeweils Dienstwagen?

Statistische Daten zur Nutzung eines Fahrzeugs als Dienstwagen liegen nicht vor. Im Übrigen wird auf Anlage 1 verwiesen, die auf Datenauswertungen des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) basiert.

2. Wie verteilen sich die Pkws, die im Jahr 2020 neu zugelassen wurden, auf die einzelnen Antriebsarten (bitte nach privaten und gewerblichen Haltern, gesamt und nach Bundesländern aufschlüsseln), und welche Verteilung ergibt sich mit Blick auf Dienstwagen?

Statistische Daten zur Nutzung eines Fahrzeugs als Dienstwagen liegen nicht vor. Im Übrigen wird auf die Anlage 2 verwiesen, die auf Datenauswertungen des KBA basiert.

3. Wie verteilen sich die Pkws, die im vergangenen Jahr neu zugelassen wurden, auf die einzelnen Fahrzeugsegmente (bitte nach privaten und gewerblichen Haltern, gesamt und nach Bundesländern aufschlüsseln), und welche Verteilung ergibt sich mit Blick auf Dienstwagen?

Statistische Daten zur Nutzung eines Fahrzeugs als Dienstwagen liegen nicht vor. Im Übrigen wird auf die Anlage 3 verwiesen, die auf Datenauswertungen des KBA basiert.

4. Wie hoch fielen der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch und der durchschnittliche CO₂-Emissionswert von Pkws aus, die im vergangenen Jahr neu zugelassen wurden (bitte jeweils einerseits nach Plug-in-Hybridfahrzeugen, reinen Dieselfahrzeugen und reinen Benzinfahrzeugen sowie andererseits nach gewerblichen und privaten Haltern aufschlüsseln), und wie hoch fielen die jeweiligen Werte bei Dienstwagen aus (bitte jeweils nach Plug-in-Hybridfahrzeugen, reinen Dieselfahrzeugen und reinen Benzinfahrzeugen aufschlüsseln)?

Eine Auswertung von Daten des KBA ergab die nachfolgenden Ergebnisse. Statistische Daten zur Nutzung eines Fahrzeugs als Dienstwagen liegen nicht vor.

	Kraftstoff- verbrauch in l/100km	CO ₂ - Emissionen in g/km
Insgesamt*		
Benzin	6,5	151,9
Diesel	6,5	172,2
Plug-in Hybrid	X	X
darunter Plug-in Hybrid mit Benzin	2,0	45,8
mit Diesel	1,6	42,6
private Halter		
Benzin	6,5	152,0
Diesel	7,4	196,3

	Kraftstoff- verbrauch in l/100km	CO ₂ - Emissionen in g/km
Insgesamt*		
Plug-in Hybrid	X	X
darunter Plug-in Hybrid mit Benzin	1,8	42,0
mit Diesel	1,6	43,2
gewerbliche Halter		
Benzin	6,5	151,9
Diesel	6,2	164,5
Plug-in Hybrid	X	X
darunter Plug-in Hybrid mit Benzin	2,0	47,4
mit Diesel	1,6	42,6

* inklusive unbekannte/fehlende Angaben zur Haltergruppe

5. Wie hoch fielen in den Jahren 2009 bis 2020 der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch und der durchschnittliche CO₂-Emissionswert von im jeweiligen Jahr neu zugelassenen Pkws aus (bitte unter Angabe des zugrunde gelegten Prüfzyklus jeweils nach reinem Diesel- und Benzin-Antrieb sowie nach gewerblichen und privaten Haltern aufschlüsseln), und wie hoch fielen die jeweiligen Werte bei Dienstwagen aus (bitte unter Angabe des zugrunde gelegten Prüfzyklus jeweils nach reinem Diesel- und Benzin-Antrieb aufschlüsseln)?

Eine Auswertung von Daten des KBA ergab die nachfolgenden Ergebnisse. Statistische Daten zur Nutzung eines Fahrzeugs als Dienstwagen liegen nicht vor.

Jahr	Benzin			Diesel		
	Kraftstoff- verbrauch in l/100km	CO ₂ - Emissionen in g/km	Prüfzyklus	Kraftstoff- verbrauch in l/100km	CO ₂ - Emissionen in g/km	Prüfzyklus
Insgesamt*						
2009	6,5	151,9	NEFZ	6,0	159,7	NEFZ
2010	6,5	150,8	NEFZ	5,8	153,3	NEFZ
2011	6,3	145,6	NEFZ	5,5	146,9	NEFZ
2012	6,1	141,2	NEFZ	5,4	143,3	NEFZ
2013	5,8	135,7	NEFZ	5,2	138,7	NEFZ
2014	5,7	132,4	NEFZ	5,1	135,2	NEFZ
2015	5,6	129,4	NEFZ	4,9	130,4	NEFZ
2016	5,6	128,9	NEFZ	4,8	128,1	NEFZ
2017	5,6	130,1	NEFZ	4,9	130,1	NEFZ
2018	5,7	132,2	NEFZ	5,1	135,3	NEFZ
2019	6,8	157,6	WLTP	6,3	167,6	WLTP
2020	6,5	151,9	WLTP	6,5	172,2	WLTP
private Halter						
2009	6,4	148,7	NEFZ	5,9	155,4	NEFZ
2010	6,4	148,6	NEFZ	5,7	151,9	NEFZ
2011	6,2	144,4	NEFZ	5,6	148,1	NEFZ
2012	6,1	140,6	NEFZ	5,5	144,7	NEFZ
2013	5,8	135,1	NEFZ	5,3	139,4	NEFZ
2014	5,7	131,8	NEFZ	5,1	135,8	NEFZ

Jahr	Benzin			Diesel		
	Kraftstoff- verbrauch in l/100km	CO ₂ - Emissionen in g/km	Prüfzyklus	Kraftstoff- verbrauch in l/100km	CO ₂ - Emissionen in g/km	Prüfzyklus
2015	5,5	128,3	NEFZ	5,0	132,6	NEFZ
2016	5,5	128,2	NEFZ	5,0	131,9	NEFZ
2017	5,6	129,2	NEFZ	5,1	135,5	NEFZ
2018	5,6	130,9	NEFZ	5,3	140,6	NEFZ
2019	6,8	157,3	WLTP	6,4	170,0	WLTP
2020	6,5	152,0	WLTP	7,4	196,3	WLTP
gewerbliche Halter						
2009	7,0	161,6	NEFZ	6,1	161,8	NEFZ
2010	6,6	153,2	NEFZ	5,8	153,8	NEFZ
2011	6,3	146,9	NEFZ	5,5	146,5	NEFZ
2012	6,1	141,7	NEFZ	5,4	142,8	NEFZ
2013	5,9	136,3	NEFZ	5,2	138,5	NEFZ
2014	5,7	132,9	NEFZ	5,1	134,9	NEFZ
2015	5,6	130,4	NEFZ	4,9	129,8	NEFZ
2016	5,6	129,5	NEFZ	4,8	127,0	NEFZ
2017	5,6	130,8	NEFZ	4,9	128,8	NEFZ
2018	5,7	133,3	NEFZ	5,1	133,9	NEFZ
2019	6,8	157,7	WLTP	6,3	167,0	WLTP
2020	6,5	151,9	WLTP	6,2	164,5	WLTP

* inklusive unbekannte/fehlende Angaben zur Haltergruppe

6. Welches Durchschnittsalter haben die Pkws, die derzeit zugelassen sind (bitte nach privaten und gewerblichen Haltern, gesamt und nach Bundesländern aufschlüsseln), und welches Durchschnittsalter haben die Dienstwagen, die derzeit zugelassen sind?

Eine Auswertung von Daten des KBA ergab die nachfolgenden Ergebnisse. Statistische Daten zur Nutzung eines Fahrzeugs als Dienstwagen liegen nicht vor.

	private Halter	gewerbliche Halter
	durchschnittliches Alter des Kfz in Jahren	
Deutschland	10,0	3,7
Baden-Württemberg	10,1	3,7
Bayern	9,8	3,6
Berlin	10,5	3,8
Brandenburg	10,2	4,9
Bremen	10,7	3,6
Hamburg	10,5	2,6
Hessen	10,0	3,1
Mecklenburg-Vorpommern	9,6	4,4
Niedersachsen	10,2	3,4
Nordrhein-Westfalen	10,1	3,5
Rheinland-Pfalz	10,0	4,4
Saarland	9,9	4,1
Sachsen	9,8	4,4
Sachsen-Anhalt	9,7	4,6
Schleswig-Holstein	10,1	4,0

	private Halter	gewerbliche Halter
	durchschnittliches Alter des Kfz in Jahren	
Thüringen	9,2	4,1
Sonstige	13,0	8,7

7. Wie hoch fallen nach Schätzung der Bundesregierung die steuerlichen Vorteile auf Seiten der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer aufgrund der aktuellen Dienstwagenbesteuerung in Deutschland pro Jahr aus, weil der zu versteuernde geldwerte Vorteil strukturell unterschätzt wird, und wie hoch fällt der durchschnittliche Vorteil pro Fahrzeug bzw. pro Arbeitnehmerin und Arbeitnehmer aus?
12. Teilt die Bundesregierung die Zweifel der Fragesteller, dass die Pauschalabrechnung des geldwerten Vorteils unter Anwendung der 1-Prozent-Methode im Falle besonders intensiver privater Nutzung geeignet ist, den tatsächlichen geldwerten Vorteil auch nur näherungsweise darzustellen, und wenn nein, mit welcher Begründung, und wie bewertet sie diesen Umstand?

Die Fragen 7 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammengangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 9 und 14 auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/4798 verwiesen.

8. Wie viele Männer, Frauen, diverse Personen machen in ihrer Steuererklärung einen geldwerten Vorteil eines Dienstwagens geltend, und wie hoch ist der durchschnittlich geltend gemachte geldwerte Vorteil eines Dienstwagens von Männern, Frauen und diversen Personen?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine eigenen Erkenntnisse vor. Bei Arbeitnehmern wird die sog. Dienstwagenbesteuerung bereits im Lohnsteuerabzugsverfahren angewandt und der geldwerte Vorteil nicht im Rahmen der Steuererklärung ermittelt.

9. Wie hoch fallen nach Schätzung der Bundesregierung die steuerlichen Vorteile auf Seiten der Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber aufgrund der aktuellen Dienstwagenbesteuerung in Deutschland pro Jahr aus, weil beispielsweise Aufwendungen für Dienstwagen als Betriebsausgaben angesetzt werden können, und wie hoch fällt der durchschnittliche Vorteil pro Fahrzeug bzw. pro Arbeitgeberin und Arbeitgeber aus?

Für Arbeitgeber entsteht aus der Anwendung der sog. Dienstwagenbesteuerung kein Vorteil. Die Aufwendungen für das betrieblich genutzte Kraftfahrzeug sind beim Arbeitgeber als Betriebsausgaben abziehbar, wie der übrige Arbeitslohn auch.

10. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund des CO₂-Reduktionsziels die Tatsache, dass das aktuelle Besteuerungsmodell bei reinen Verbrennerfahrzeugen keine Unterscheidung in Bezug auf die Emissionswerte vornimmt und damit auch keine Anreize setzt, sparsamere Fahrzeuge als Dienstwagen einzusetzen?

22. Wie bewertet die Bundesregierung Vorschläge zur Einführung einer CO₂-Komponente bei der Dienstwagenbesteuerung (für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor; vgl. https://foes.de/publikationen/2020/2020-11_FOES_10_klimaschaedliche_Subventionen_im_Fokus.pdf, S. 27 f.) auch vor dem Hintergrund, dass solche Regelungen in anderen EU-Ländern bereits umgesetzt wurden?
23. Sieht die Bundesregierung hinsichtlich der CO₂-Einsparziele des Verkehrssektors Reduktionspotentiale im Bereich der Ausgestaltung der Dienstwagenbesteuerung, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 10, 22 und 23 werden aufgrund ihres Sachzusammengangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Antworten der Bundesregierung zu Frage 17 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/4798 verwiesen.

Im Übrigen hat die Bundesregierung mit den Regelungen zur sog. Dienstwagenbesteuerung für Elektro- und extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge bereits deutliche Impulse für Investitionen in Fahrzeuge mit alternativen Antrieben gesetzt. Mit der Verlängerung der Regelungen bis 2030 besteht darüber hinaus Planungssicherheit für die Unternehmen.

11. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragestellenden, dass die Pauschalabrechnung des geldwerten Vorteils unter Anwendung der 1-Prozent-Methode geeignet ist, eine intensive private Nutzung der Dienstwagen anzureizen, weil für diese prinzipiell keine erhöhten Kosten bei den Fahrerinnen und Fahrern anfallen, und wenn ja, welche Schlussfolgerung zieht sie ggf. aus diesem Umstand?

Die Bundesregierung teilt die Ansicht der Fragesteller nicht. Es ist allerdings unklar, was unter „prinzipiell erhöhte Kosten“ zu verstehen ist.

13. Wie haben sich in den Jahren 2009 bis 2020 der durchschnittliche Listenpreis, die Maximalgeschwindigkeit und der Hubraum der neu zugelassenen Dienstwagen und Privat-Pkw jeweils entwickelt?

Eine Auswertung von Daten des KBA ergab die nachfolgenden Ergebnisse. Amtliche Daten zum Listenpreis neu zugelassener Fahrzeuge liegen nicht vor.

Jahr	private Halter		gewerbliche Halter	
	Maximalgeschwindigkeit	Hubraum	Maximalgeschwindigkeit	Hubraum
	in km/h	in ccm	in km/h	in ccm
2009	180	1.520	196	1.921
2010	187	1.646	195	1.850
2011	189	1.662	197	1.836
2012	190	1.655	197	1.817
2013	191	1.622	197	1.800
2014	192	1.616	198	1.786
2015	194	1.612	200	1.778
2016	195	1.623	202	1.776
2017	196	1.603	203	1.766
2018	196	1.581	203	1.735
2019	199	1.624	204	1.731
2020	197	1.643	205	1.759

14. Wie hat sich in den Jahren 2009 bis 2020 die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer von Jobtickets entwickelt?

Zur Nachfrage und Nutzung von Jobtickets gibt es keine amtliche Statistik. Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Auftrag gegebene Erhebung „Mobilität in Deutschland 2017“ hat sich jedoch u. a. mit dem Thema der Studien- und Jobtickets befasst und deren Entwicklung in den Jahren 2002, 2008 und 2017 miteinander verglichen. Die Ergebnisse sind in einem Zeitreihenbericht unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Zeitreihenbericht_2002_2008_2017.pdf veröffentlicht.

15. Wie hat sich in den Jahren 2009 bis 2020 die Zahl der Nutzerinnen und Nutzer von Dienstfahrrädern entwickelt?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Daten vor.

16. Wie viele Unternehmen übernehmen nach Kenntnis der Bundesregierung die Treibstoffkosten von Dienstwagennutzerinnen und Dienstwagennutzern (sog. Tankflatrates), und wie viele Dienstwagen betrifft dies aktuell?

Der Bundesregierung liegen hierüber keine Erkenntnisse vor.

17. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragesteller, dass sog. Tankflatrates Anreize schaffen, Dienstwagen auch privat möglichst häufig zu nutzen, und wie bewertet die Bundesregierung die Übernahme von Treibstoffkosten der Dienstwagennutzerinnen und Dienstwagennutzer vor dem Hintergrund der Klimaziele und unter besonderer Berücksichtigung der Auswirkung auf den CO₂-Ausstoß zugelassener Dienstwagen und deren durchschnittlicher Motorisierung?

Die Auswirkungen einer kostenfreien Bereitstellung von Treibstoff auf die private Nutzung von Dienstwagen lassen sich nicht pauschal beschreiben, da sie nicht zuletzt ganz wesentlich von den zur Verfügung stehenden Mobilitätsalternativen abhängen. Insofern teilt die Bundesregierung die Aussage in der Fragestellung nicht und nimmt daher auch keine entsprechende Bewertung vor. Ungeachtet dessen hat sich die Bundesregierung mit dem Klimaschutzplan 2050 vorgenommen, das Steuer- und Abgabensystem klimafreundlich fortzuentwickeln.

18. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass Plug-in-Hybrid-Pkws einerseits mit der Innovationsprämie bzw. mit dem Umweltbonus sowie mit einer günstigeren Dienstwagenbesteuerung gefördert werden, andererseits aber häufig mit einer Tankkarte oder „Tankflatrate“ genutzt werden (<https://www.wiwo.de/unternehmen/auto/dienstwagen/ratgeber/tankkarten-fuer-dienstwagen-der-trend-geht-zur-zweitkarte/19607058.html>; <https://www.riffreporter.de/de/gesellschaft/interviewbecker>), wodurch nach Auffassung der Fragestellenden ein Anreiz zur Nutzung des Verbrennungsmotors besteht, und auf welche Weise will die Bundesregierung sicherstellen, dass Plug-in-Hybrid-Pkws und insbesondere Plug-in-Hybrid-Dienstwagen vorrangig elektrisch gefahren werden?

19. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der elektrische Fahranteil von als Dienstwagen genutzten Plug-in-Hybrid-Pkws (hilfsweise: von Plug-in-Hybrid-Pkws mit gewerblichem Halter) im Vergleich zu Pkws mit privatem Halter?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammengangs gemeinsam beantwortet.

Die Vorteile von Plug-in-Hybridfahrzeugen im Hinblick auf die CO₂-Emissionen hängen im Wesentlichen vom elektrischen Fahranteil ab. Dieser sollte daher möglichst hoch sein. Die fahrzeugseitigen und infrastrukturellen Voraussetzungen für einen hohen elektrischen Fahrtanteil verbessern sich stetig, was auch an der hohen Akzeptanz und Nachfrage abzulesen ist.

Auf Basis der Empfehlungen der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität zum optimierten Nutzungsgrad von Plug-in-Hybridfahrzeugen wird derzeit ein Monitoring-Prozess zur umfassenden Erfassung und Bewertung der Nutzungsdaten von Plug-In-Hybridfahrzeugen durchgeführt. Ziel ist auch die umfassendere Erfassung des elektrischen Nutzungsgrads bei Privat- und Dienstfahrzeugen.

Im Übrigen wird auf die Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 9, 10 sowie 34 bis 40 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/26653 verwiesen.

20. Welche Kenntnisse liegen der Bundesregierung zum Anteil von Dienstwagen am Kraftstoffverbrauch in der Bundesrepublik Deutschland vor?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

21. Wie wirkt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Möglichkeit der Dienstwagennutzung auf das Mobilitätsverhalten und auf die Verkehrsmittelwahl der jeweiligen Nutzerinnen und Nutzer („Modal Split“) aus?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Kleine Anfrage 19/32343

Antwort zu Frage 1. Wie haben sich die Pkw-Neuzulassungszahlen seit 2009 entwickelt (bitte pro Jahr nach privaten und gewerblichen Haltern, gesamt und nach Bundesländern aufschlüsseln) und wie viele der gewerblich zugelassenen Fahrzeuge waren jeweils Dienstwagen?

Insgesamt *															
Jahr	Deutschland	Baden-Württemberg	Bayern	Berlin	Brandenburg	Bremen	Hamburg	Hessen	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Nordrhein-Westfalen	Rheinland-Pfalz	Saarland	Sachsen	Sachsen-Anhalt
2009	3.807.125	522.611	706.095	93.381	30.588	23.369	134.221	355.883	59.604	390.118	745.980	176.102	55.032	169.206	86.474
2010	3.807.125	522.611	706.095	93.381	30.588	23.369	134.221	355.883	59.604	390.118	745.980	176.102	55.032	169.206	86.474
2011	3.807.125	522.611	706.095	93.381	30.588	23.369	134.221	355.883	59.604	390.118	745.980	176.102	55.032	169.206	86.474
2012	3.807.125	522.611	706.095	93.381	30.588	23.369	134.221	355.883	59.604	390.118	745.980	176.102	55.032	169.206	86.474
2013	3.807.125	522.611	706.095	93.381	30.588	23.369	134.221	355.883	59.604	390.118	745.980	176.102	55.032	169.206	86.474
2014	3.807.125	522.611	706.095	93.381	30.588	23.369	134.221	355.883	59.604	390.118	745.980	176.102	55.032	169.206	86.474
2015	3.807.125	522.611	706.095	93.381	30.588	23.369	134.221	355.883	59.604	390.118	745.980	176.102	55.032	169.206	86.474
2016	3.807.125	522.611	706.095	93.381	30.588	23.369	134.221	355.883	59.604	390.118	745.980	176.102	55.032	169.206	86.474
2017	3.807.125	522.611	706.095	93.381	30.588	23.369	134.221	355.883	59.604	390.118	745.980	176.102	55.032	169.206	86.474
2018	3.807.125	522.611	706.095	93.381	30.588	23.369	134.221	355.883	59.604	390.118	745.980	176.102	55.032	169.206	86.474
2019	3.807.125	522.611	706.095	93.381	30.588	23.369	134.221	355.883	59.604	390.118	745.980	176.102	55.032	169.206	86.474
2020	3.807.125	522.611	706.095	93.381	30.588	23.369	134.221	355.883	59.604	390.118	745.980	176.102	55.032	169.206	86.474

private Halter

Jahr	Deutschland	Baden-Württemberg	Bayern	Berlin	Brandenburg	Bremen	Hamburg	Hessen	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Nordrhein-Westfalen	Rheinland-Pfalz	Saarland	Sachsen	Sachsen-Anhalt
2009	2.386.265	346.656	400.539	57.989	70.290	13.538	34.687	183.870	43.298	224.918	502.224	133.256	38.959	123.328	65.549
2010	2.386.265	346.656	400.539	57.989	70.290	13.538	34.687	183.870	43.298	224.918	502.224	133.256	38.959	123.328	65.549
2011	2.386.265	346.656	400.539	57.989	70.290	13.538	34.687	183.870	43.298	224.918	502.224	133.256	38.959	123.328	65.549
2012	2.386.265	346.656	400.539	57.989	70.290	13.538	34.687	183.870	43.298	224.918	502.224	133.256	38.959	123.328	65.549
2013	2.386.265	346.656	400.539	57.989	70.290	13.538	34.687	183.870	43.298	224.918	502.224	133.256	38.959	123.328	65.549
2014	2.386.265	346.656	400.539	57.989	70.290	13.538	34.687	183.870	43.298	224.918	502.224	133.256	38.959	123.328	65.549
2015	2.386.265	346.656	400.539	57.989	70.290	13.538	34.687	183.870	43.298	224.918	502.224	133.256	38.959	123.328	65.549
2016	2.386.265	346.656	400.539	57.989	70.290	13.538	34.687	183.870	43.298	224.918	502.224	133.256	38.959	123.328	65.549
2017	2.386.265	346.656	400.539	57.989	70.290	13.538	34.687	183.870	43.298	224.918	502.224	133.256	38.959	123.328	65.549
2018	2.386.265	346.656	400.539	57.989	70.290	13.538	34.687	183.870	43.298	224.918	502.224	133.256	38.959	123.328	65.549
2019	2.386.265	346.656	400.539	57.989	70.290	13.538	34.687	183.870	43.298	224.918	502.224	133.256	38.959	123.328	65.549
2020	2.386.265	346.656	400.539	57.989	70.290	13.538	34.687	183.870	43.298	224.918	502.224	133.256	38.959	123.328	65.549

gewerbliche Halter

Jahr	Deutschland	Baden-Württemberg	Bayern	Berlin	Brandenburg	Bremen	Hamburg	Hessen	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Nordrhein-Westfalen	Rheinland-Pfalz	Saarland	Sachsen	Sachsen-Anhalt
2009	1.420.910	175.955	305.556	35.392	20.298	9.831	99.834	172.013	15.306	165.200	243.756	42.846	16.073	45.878	20.925
2010	1.420.910	175.955	305.556	35.392	20.298	9.831	99.834	172.013	15.306	165.200	243.756	42.846	16.073	45.878	20.925
2011	1.420.910	175.955	305.556	35.392	20.298	9.831	99.834	172.013	15.306	165.200	243.756	42.846	16.073	45.878	20.925
2012	1.420.910	175.955	305.556	35.392	20.298	9.831	99.834	172.013	15.306	165.200	243.756	42.846	16.073	45.878	20.925
2013	1.420.910	175.955	305.556	35.392	20.298	9.831	99.834	172.013	15.306	165.200	243.756	42.846	16.073	45.878	20.925
2014	1.420.910	175.955	305.556	35.392	20.298	9.831	99.834	172.013	15.306	165.200	243.756	42.846	16.073	45.878	20.925
2015	1.420.910	175.955	305.556	35.392	20.298	9.831	99.834	172.013	15.306	165.200	243.756	42.846	16.073	45.878	20.925
2016	1.420.910	175.955	305.556	35.392	20.298	9.831	99.834	172.013	15.306	165.200	243.756	42.846	16.073	45.878	20.925
2017	1.420.910	175.955	305.556	35.392	20.298	9.831	99.834	172.013	15.306	165.200	243.756	42.846	16.073	45.878	20.925
2018	1.420.910	175.955	305.556	35.392	20.298	9.831	99.834	172.013	15.306	165.200	243.756	42.846	16.073	45.878	20.925
2019	1.420.910	175.955	305.556	35.392	20.298	9.831	99.834	172.013	15.306	165.200	243.756	42.846	16.073	45.878	20.925
2020	1.420.910	175.955	305.556	35.392	20.298	9.831	99.834	172.013	15.306	165.200	243.756	42.846	16.073	45.878	20.925

* inklusive unbekannter/fehlende Angaben zur Haltergruppe

Anlage 2

Kleine Anfrage 19/32343

Antwort zu Frage 2. Wie verteilen sich die Pkw, die im vergangenen Jahr neu zugelassen wurden, auf die einzelnen Antriebsarten (bitte nach privaten und gewerblichen Haltern, gesamt und nach Bundesländern aufschlüsseln), und welche Verteilung ergibt sich mit Blick auf Dienstwagen?

Gesamt*		Deutschland	Baden-Württemberg	Bayern	Berlin	Brandenburg	Bremen	Hamburg	Hessen	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Nordrhein-Westfalen	Rheinland-Pfalz	Saarland	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Schleswig-Holstein	Thüringen	Sonstige
Antriebs-/Kraftstoffart																			
Benzin	1.361.723	183.650	252.848	31.286	7.470	44.048	148.592	18.193	140.161	284.340	55.899	18.891	53.219	27.775	34.911	29.729	302		
Diesel	819.896	123.724	174.866	14.628	5.366	35.221	85.469	9.300	87.968	154.042	29.562	7.972	27.472	12.672	22.110	15.007	626		
LPG	6.543	739	1.073	76	37	66	534	84	596	2.089	350	110	274	110	174	112	1		
CNG	7.159	1.111	1.319	186	39	115	778	77	824	1.642	201	67	208	135	170	119	-		
Hybrid	527.864	83.359	113.118	14.762	3.783	16.093	47.641	5.073	43.559	116.354	20.552	6.786	16.976	7.762	12.800	8.987	446		
BEV	194.163	32.879	35.806	4.951	911	4.138	15.096	1.741	27.027	39.793	8.422	1.936	5.139	2.211	7.537	2.623	161		
Sonstige/unbekannt	330	41	35	18	1	26	42	2	27	71	11	3	15	7	23	2	-		
private Halter																			
Antriebs-/Kraftstoffart																			
Benzin	608.388	98.459	94.072	15.679	3.625	9.073	50.797	9.518	53.912	136.642	33.613	9.755	27.221	14.253	18.507	17.184	141		
Diesel	206.587	37.402	36.898	3.664	1.217	2.971	15.360	3.571	20.607	39.765	10.672	2.384	8.252	4.067	8.109	5.985	144		
LPG	4.813	583	589	67	27	44	146	70	437	1.698	271	36	212	81	127	88	-		
CNG	3.411	469	583	97	19	41	271	31	388	972	159	35	100	51	96	47	-		
Hybrid	166.300	26.079	26.921	5.091	1.018	2.797	14.567	2.225	13.887	38.604	8.760	2.775	6.528	3.402	4.859	4.073	33		
BEV	39.324	16.090	17.111	1.950	398	1.536	8.089	712	9.921	20.720	5.309	1.004	1.951	943	4.591	1.266	17		
Sonstige/unbekannt	76	14	3	5	-	1	3	-	7	17	5	-	3	2	9	-	-		
gewerbliche Halter																			
Antriebs-/Kraftstoffart																			
Benzin	733.013	85.185	158.823	15.590	3.845	34.948	98.287	8.675	86.185	147.657	22.281	9.136	25.998	13.466	16.404	12.505	16		
Diesel	612.929	86.312	137.967	10.948	4.149	32.242	70.092	5.729	67.312	114.207	18.879	5.388	19.220	8.604	14.001	9.022	285		
LPG	1.728	156	484	9	10	22	88	14	158	481	79	8	62	19	47	24	-		
CNG	3.747	662	756	89	20	74	507	46	426	666	72	32	108	84	71	72	-		
Hybrid	361.125	57.273	86.286	9.662	2.769	13.285	33.969	2.848	29.631	77.724	11.792	4.011	10.348	4.359	7.939	4.914	87		
BEV	100.767	16.786	18.694	2.999	513	2.596	7.402	1.029	17.095	31.113	3.113	932	3.188	1.268	3.145	1.367	104		
Sonstige/unbekannt	253	27	28	13	1	25	39	2	20	53	6	3	12	5	14	2	-		

* inklusive unbekannter/fehlende Angaben zur Haltergruppe

Kleine Anfrage 19/32343

Antwort zu Frage 3. Wie verteilen sich die Pkw, die im vergangenen Jahr neu zugelassen wurden, auf die einzelnen Fahrzeugsegmente (bitte nach privaten und gewerblichen Haltern, gesamt und nach Bundesländern aufschlus sein), und welche Verteilung ergibt sich mit Blick auf Dienstwagen?

Gesamt*		Baden-Württemberg		Bayern		Berlin		Brandenburg		Bremen		Hamburg		Hessen		Mecklenburg-Vorpommern		Niedersachsen		Nordrhein-Westfalen		Rheinland-Pfalz		Saarland		Sachsen		Sachsen-Anhalt		Schleswig-Holstein		Thüringen		Sonstige	
Fahrzeug-segment	Deutschland	Württemberg	Bayern	Berlin	Brandenburg	Bremen	Hamburg	Hessen	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Nordrhein-Westfalen	Rheinland-Pfalz	Saarland	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Schleswig-Holstein	Thüringen	Sonstige																	
Minis	145.027	20.987	19.109	4.052	3.346	968	4.123	10.883	2.060	13.778	37.117	6.057	4.696	5.191	4.304	5.613	2.733	10																	
Kleinwagen	440.434	53.334	83.252	11.071	8.991	2.242	13.238	51.316	6.039	32.634	102.980	19.121	6.743	16.689	7.948	13.384	9.410	42																	
Kompaktklasse	597.797	79.759	120.758	11.032	9.831	3.148	26.760	63.662	5.536	78.136	115.008	22.803	7.086	20.964	9.290	12.703	11.053	228																	
Mittelklasse	313.012	58.240	69.931	7.007	4.181	2.574	16.513	31.783	2.184	27.674	57.527	10.510	2.099	8.414	3.373	6.548	4.238	216																	
Oberer																																			
Mittelklasse	96.209	19.184	26.105	2.410	1.220	819	4.872	9.120	718	4.937	16.413	3.011	596	2.228	996	1.969	1.251	260																	
Oberklasse	22.893	5.125	6.802	837	304	166	970	1.762	154	1.044	3.379	682	157	524	227	413	261	86																	
SUVs	620.827	82.180	112.958	13.616	15.795	3.617	14.982	65.689	9.464	64.530	132.717	26.192	7.655	25.922	13.110	17.238	14.995	167																	
Geländewagen	307.016	41.317	69.141	6.810	5.670	1.824	9.525	29.712	3.417	33.854	64.574	11.063	2.999	8.999	4.967	7.992	5.055	97																	
Sportwagen	33.542	8.573	7.574	876	407	342	822	2.806	139	1.956	6.273	1.462	369	663	215	787	271	7																	
Mini-Vans	38.131	10.530	5.428	1.344	877	354	771	3.709	346	2.158	6.773	1.931	328	1.159	668	970	538	47																	
Großraum-Vans	72.089	11.385	15.570	2.917	1.297	363	2.442	7.890	762	8.062	12.098	2.390	347	2.442	938	1.773	1.267	146																	
Utilities	142.185	17.653	24.416	2.744	3.981	622	3.276	14.333	2.337	20.480	26.351	6.001	1.544	7.060	3.275	3.860	4.033	219																	
Wohnmobile	76.225	12.352	14.255	1.067	1.865	449	1.299	5.095	1.278	8.784	15.941	3.516	1.278	2.595	1.216	4.297	1.387	10																	
Sonstige	12.291	2.844	3.766	124	158	119	114	792	36	2.135	1.180	258	51	353	95	178	87	1																	

private Halter		Baden-Württemberg		Bayern		Berlin		Brandenburg		Bremen		Hamburg		Hessen		Mecklenburg-Vorpommern		Niedersachsen		Nordrhein-Westfalen		Rheinland-Pfalz		Saarland		Sachsen		Sachsen-Anhalt		Schleswig-Holstein		Thüringen		Sonstige	
Fahrzeug-segment	Deutschland	Baden-Württemberg	Bayern	Berlin	Brandenburg	Bremen	Hamburg	Hessen	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Nordrhein-Westfalen	Rheinland-Pfalz	Saarland	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Schleswig-Holstein	Thüringen	Sonstige																	
Minis	53.757	8.810	7.692	1.477	1.116	288	1.088	4.418	436	5.645	13.563	2.893	904	1.452	714	2.417	843	1																	
Kleinwagen	201.668	30.226	32.687	4.883	4.802	1.051	3.224	17.021	2.593	17.214	49.563	11.396	3.900	7.567	3.766	7.126	4.861	6																	
Kompaktklasse	203.993	35.463	33.591	4.365	4.802	1.054	2.592	17.285	2.399	17.379	45.283	11.799	3.632	9.019	4.137	5.357	5.752	84																	
Mittelklasse	68.599	17.444	11.247	1.931	1.725	705	1.313	5.437	683	5.808	11.507	3.529	520	2.406	1.164	1.692	1.421	67																	
Oberer																																			
Mittelklasse	19.452	5.713	3.203	511	449	185	326	1.481	224	1.506	3.172	847	114	606	268	431	399	17																	
Oberklasse	2.770	617	728	185	101	26	121	370	48	268	820	170	36	91	44	92	49	4																	
SUVs	286.128	40.444	44.275	7.442	9.306	1.585	3.524	23.091	5.737	27.737	62.416	15.760	4.259	13.961	7.953	9.278	9.076	84																	
Geländewagen	93.439	11.928	16.224	2.505	2.753	499	2.002	8.539	1.658	9.282	20.995	4.558	832	3.655	2.140	3.340	2.513	16																	
Sportwagen	15.203	3.047	2.857	432	256	110	309	1.481	66	1.150	3.502	882	196	267	108	385	149	6																	
Mini-Vans	19.681	6.424	2.616	583	491	205	254	1.523	185	1.322	3.067	1.124	230	536	290	503	291	37																	
Großraum-Vans	14.061	2.470	2.616	423	458	74	228	1.063	271	1.279	2.466	575	122	721	316	494	484	1																	
Utilities	44.955	7.422	8.082	961	1.433	176	505	3.186	856	4.047	8.630	2.458	609	2.260	1.005	1.581	1.737	7																	
Wohnmobile	55.897	8.735	9.834	797	1.374	331	933	3.658	944	6.303	12.811	2.655	597	1.733	851	3.331	1.005	5																	
Sonstige	2.296	333	380	58	84	11	44	180	27	229	536	113	28	93	53	74	53	-																	

gewerbliche Halter		Baden-Württemberg		Bayern		Berlin		Brandenburg		Bremen		Hamburg		Hessen		Mecklenburg-Vorpommern		Niedersachsen		Nordrhein-Westfalen		Rheinland-Pfalz		Saarland		Sachsen		Sachsen-Anhalt		Schleswig-Holstein		Thüringen		Sonstige	
Fahrzeug-segment	Deutschland	Württemberg	Bayern	Berlin	Brandenburg	Bremen	Hamburg	Hessen	Mecklenburg-Vorpommern	Niedersachsen	Westfalen	Rheinland-Pfalz	Saarland	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Schleswig-Holstein	Thüringen	Sonstige																	
Minis	91.246	12.175	11.417	2.575	2.230	680	3.034	6.464	1.624	8.125	23.550	3.164	3.792	3.739	3.590	3.196	1.890	1																	
Kleinwagen	238.672	25.104	50.565	6.184	4.407	1.191	9.996	34.288	3.446	15.399	53.402	7.724	2.843	9.122	4.778	6.258	4.549	16																	
Kompaktklasse	393.623	44.331	87.160	6.664	5.029	2.094	24.159	46.374	3.137	69.707	111.001	3.454	1.579	5.344	11.945	7.346	5.301	41																	
Mittelklasse	244.250	40.793	58.682	5.067	2.456	1.869	15.195	26.341	1.501	21.852	46.005	6.979	1.579	6.008	2.209	4.855	2.817	42																	
Oberer																																			
Mittelklasse	76.543	13.468	22.902	1.895	771	634	4.544	7.637	494	3.426	13.225	2.163	482	1.722	728	1.538	852	62																	
Oberklasse	19.029	4.508	6.074	643	203	140	849	1.392	106	775	2.559	512	121	433	182	320	212	-																	
SUVs	334.537	41.735	68.681	6.172	6.889	2.032	11.452	42.589	3.727	36.748	70.288	10.430	3.396	11.961	5.156	7.959	5.919	3																	
Geländewagen	213.468	29.387	52.915	4.302	2.917	1.325	7.519	21.168	1.759	24.548	43.562	6.505	2.167	5.344	2.826	4.652	2.542	30																	
Sportwagen	18.333	5.525	4.717	444	151	232	512	1.325	73	805	2.769	580	173	396	107	402	122	-																	
Mini-Vans	38.137	4.106	2.812	760	886	149	517	2.186	161	835	3.705	623	298	623	3705	247	-	-																	
Großraum-Vans	57.962	8.915	12.954	2.485	839	289	2.212	6.824	101	6.782	9.606	1.812	225	672	672	467	247	-																	
Utilities	97.153	10.228	16.333	1.783	2.548	446	2.767	11.147	1.481	16.421	17.707	3.539	935	4.800	2.269	2.279	2.296	174																	
Wohnmobile	20.319	3.617	4.421	270	491	118	366	1.437	334	2.478	3.129	861	222	862	365	966	382	-																	
Sonstige	9.990	2.509	3.385	66	74	108	70	612	9	1.906	643	145	23	260	42	104	34	-																	

* Inklusive unbekannten/fehlende Angaben zur Haltergruppe

* inklusive unbekannter/fehlender Angaben zur Haltergruppe

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.