

18. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (LINKE)

vom 21. Januar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 21. Januar 2019)

zum Thema:

**Zulassungszahlen von sogenannten Sports Utility Vehicles (SUV) in Lichtenberg
im Bezirksvergleich**

und **Antwort** vom 04. Februar 2019 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 07. Feb. 2019)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Sebastian Schlüsselburg (LINKE)
über

den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin
über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t
auf die Schriftliche Anfrage Nr. 18/17580
vom 21. Januar 2019
über „Zulassungszahlen von sogenannten Sports Utility Vehicles (SUV) in Lichten-
berg im Bezirksvergleich“

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Wie haben sich die Zulassungszahlen für sog. SUVs (Sport Utility Vehicles) seit 2000 in Berlin insgesamt entwickelt (bitte aufschlüsseln nach Jahren und Bezirken sowie Marken und Modellen)?

Frage 2:

Wie viele der unter 1. abgefragten SUVs sind Dieselfahrzeuge und wie viele Hybridfahrzeuge?

Antwort zu 1 und zu 2:

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bei dem Begriff "SUV" handelt es sich um eine reine Verkaufsbezeichnung und nicht um eine zulassungsrechtlich relevante, mit bestimmten Definitionsmerkmalen versehene Fahrzeugklasse oder Aufbauart, der eine eigene Schlüsselnummer zugewiesen ist. Aus diesem Grund ist eine Ermittlung der Zulassungszahlen für sog. SUVs aus dem bei der Kraftfahrzeugzulassungsbehörde des Landesamtes für Bürger- und Ordnungsangelegenheiten geführten Fahrzeugregister nicht möglich. Gleiches gilt demzufolge für die Ermittlung des Anteils der Diesel- oder Hybridfahrzeuge.

Frage 3:

Für wieviel Prozent des CO₂-Ausstoßes sowie des NO₂-Ausstoßes sind SUVs im Vergleich zu allen anderen Kraftfahrzeugen in Berlin verantwortlich (seit 2000)?

Frage 5:

Wie bewertet der Senat den Anteil von SUVs und die Entwicklung der Neuzulassungszahlen von SUVs vor dem Hintergrund des Kraftstoffverbrauchs, der Luftqualität und Geräuschimmissionen seit 2000?

Antwort zu 3 und zu 5:

Die Fragen 3 und 5 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Dem Senat liegen keine differenzierten Zahlen vor, um die Einflüsse von SUVs zu beurteilen. Dies betrifft sowohl die Differenzierung der SUV von anderen Pkw als auch Angaben zu ihrem spezifischen Emissionsverhalten.

Frage 4:

Wie hoch ist der Anteil an den Verkehrsunfällen mit Beteiligung von SUVs (bitte aufschlüsseln nach Jahren und Bezirken seit 2000)?

Antwort zu 4:

Die Polizei Berlin erhebt keine statistischen Daten bezüglich der fahrzeugbezogenen Merkmale, wie z.B. Hersteller, Typ und Ausführung des Fahrzeuges. Lediglich die Fahrzeugart wird erhoben (Pkw im Fall SUV). Aus diesem Grund liegen keine validen Verkehrsunfalldaten mit Beteiligung von sogenannten Sports Utility Vehicles vor.

Frage 6:

Welche Maßnahmen sind seitens des Senats ggf. geplant, um die Neuzulassung von SUVs zu beschränken und damit die Ziele entsprechend des Konzepts Klimaneutrales Berlin 2050 zu erreichen?

Frage 7:

Welche gesetzlichen und untergesetzlichen Maßnahmen wären grundsätzlich denkbar, um die Neuzulassungszahlen von SUVs in Berlin zu beschränken?

Antwort zu 6 und zu 7:

Die Fragen 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Recht der Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Straßenverkehr ist abschließend bundesrechtlich geregelt. Sind die bundesrechtlich geregelten Voraussetzungen für die Zulassung eines Kraftfahrzeuges erfüllt, besteht ein Recht auf Zulassung dieses Fahrzeugs. Da die Typgenehmigungsvorschriften für Kraftfahrzeuge der Klasse M (für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern), der die sog. SUV zuzurechnen sind, europarechtlich normiert sind, würde eine Beschränkung der Zulassung vorschriftsmäßiger SUV im Land Berlin nicht nur gegen Bundesrecht sondern auch gegen europäisches Recht verstoßen. Grundsätzlich denkbar wären lediglich rechtlich unverbindliche Empfehlungen.

Frage 8:

Welche Auswirkungen hat die zum 1.9.2018 in Kraft getretene KFZ-Steuerreform für die Neuzulassungen von SUVs, wie bewertet der Senat diese Auswirkungen und wie prognostiziert er die künftigen Zulassungszahlen von SUVs?

Antwort zu 8:

Eine zum 01.09.2018 in Kraft getretene Kfz-Steuerreform ist dem Senat nicht bekannt. Vielmehr änderte sich zum 1. September 2018 das Messverfahren zur Ermittlung der Schadstoff- und CO₂-Emissionen im Rahmen des Typgenehmigungsverfahrens für Personenkraftfahrzeuge und leichte Nutzfahrzeuge. Zur Berücksichtigung der Umstellung des Messverfahrens von NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) auf das Messverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light Duty Test Procedure) und der Übergangsfristen, wurde das Kraftfahrzeugsteuergesetz mit dem Sechsten Gesetz zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 6. Juni 2017 (BGBl. I S. 1491) entsprechend angepasst. Da die WLTP-Messwerte i.d.R. höher sind als die NEFZ-Messwerte des gleichen Fahrzeugmodells, wird die Kfz-Steuer bei Erstzulassung eines Fahrzeuges ab 1. September 2018 i.d.R. höher sein als für Fahrzeuge des gleichen Modells, die vor diesem Stichtag erstzulassen wurden.

Bezüglich der Auswirkung auf Neuzulassungen liegen dem Senat keine belastbaren Informationen vor, weshalb keine Bewertung und Prognose der künftigen Zulassungszahlen von SUVs abgegeben werden kann.

Berlin, den 04.02.2019

In Vertretung

Ingmar Streese
Senatsverwaltung für
Umwelt, Verkehr und Klimaschutz