

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Cem Özdemir, Stephan Kühn (Dresden),  
Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel und  
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Aufgabe des Elektrofahrzeuge-Ziels der Bundesregierung**

Die Bundesregierung hatte sich beim Ausbau der Elektromobilität im Jahr 2009 das Ziel gesetzt, dass bis zum Jahr 2020 1 Million Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen sein sollen (siehe Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität, August 2009). In Deutschland sind allerdings derzeit lediglich 34 000 Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb unterwegs ([www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b\\_jahresbilanz.html](http://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b_jahresbilanz.html)). Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hatte die Bundesregierung in der Vergangenheit mehrfach darauf hingewiesen, dass dieses Ziel nur noch schwerlich und mit großem Aufwand erreichbar sein würde, und sich nach dem Aufrechterhalten des Ziels sowie ggf. geeigneten Maßnahmen zu seiner Erreichung erkundigt, allerdings jeweils lediglich die Auskunft erhalten, an dem Ziel werde festgehalten (vgl. beispielsweise Antworten der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksachen 18/12217 und 18/10001).

Aus der Presse war nun zu entnehmen, die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel habe das Regierungsziel im Rahmen eines Fraktionskongresses öffentlich aufgegeben, da es nun nicht mehr erreichbar sei ([www.tagesschau.de/wirtschaft/umwelt-elektroautos-101.html](http://www.tagesschau.de/wirtschaft/umwelt-elektroautos-101.html)). Regierungssprecher Steffen Seibert relativierte diese Aussage jedoch wenig später wieder (<http://de.reuters.com/article/deutschland-elektroautos-merkel-idDEKCN18D1WT>) und die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Dr. Barbara Hendricks, sprach sich für ein Beibehalten der Ziele aus ([www.focus.de/finanzen/news/auto-hendricks-beharrt-auf-millionen-ziel-fuer-e-autos-bis-2020\\_id\\_7163626.html](http://www.focus.de/finanzen/news/auto-hendricks-beharrt-auf-millionen-ziel-fuer-e-autos-bis-2020_id_7163626.html)).

Nach Auffassung der Fragesteller besteht bezüglich der Position der Bundesregierung in der Sache Klärungsbedarf.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung entgegen der Äußerungen der Bundeskanzlerin am Ziel fest, dass bis zum Jahr 2020 in Deutschland 1 Million Elektrofahrzeuge zugelassen sein sollen, und wie lassen sich die jeweils davon abweichenden oben genannten Aussagen der Regierungsvertreter begründen?

2. Falls ja,
  - a) welche Konsequenzen wird die Bundesregierung aus der Erkenntnis ziehen, dass die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel dieses Ziel zum derzeitigen Stand nicht mehr für erreichbar hält (bitte begründen);
  - b) welche konkreten zusätzlichen Maßnahmen wird sie ergreifen, um diese Situation mit Blick auf das Erreichen des Ziels im Jahr 2020 entscheidend zu verändern;
  - c) welcher Zeitplan inkl. Zwischenzielen zur Umsetzung der Maßnahmen und Erreichung des Ziels wird seitens der Bundesregierung aufgestellt oder angepasst, und wo ist dieser Plan ggf. veröffentlicht?
3. Falls nein,
  - a) aufgrund welcher konkreten Erkenntnis bzw. Information hat die Bundesregierung das Ziel von 1 Million Elektroautos bis zum Jahr 2020 aufgegeben (bitte ggf. mit konkreter Datengrundlage bzw. Berechnung angeben);
  - b) seit wann lag diese Erkenntnis bzw. Information der Bundesregierung vor;
  - c) warum wurde dieses Ziel genau jetzt aufgegeben und nicht bereits früher, da es nach Auffassung der Fragesteller bereits im Jahr 2016 nur noch erreichbar gewesen wäre, wenn monatlich 30 000 Elektroautos neu zugelassen worden wären (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/12217);
  - d) welche Alternativen zur Aufgabe des von der Bundesregierung selbst gesetzten Ziels haben bestanden (z. B. verstärkter Ausbau der Ladeinfrastruktur), und warum wurden diese Maßnahmen nicht alternativ zur Aufgabe des Ziels umgesetzt;
  - e) welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aufgabe des Ziels von 1 Million Elektroautos bis zum Jahr 2020;
  - f) welche neue bzw. alternative Zielsetzung seitens der Bundesregierung soll stattdessen gelten;
  - g) welche Konsequenzen aus der Aufgabe des 2020-Ziels müssen mit Blick auf das Pariser Abkommen zum Klimaschutz nun für den Verkehrssektor gezogen werden?
4. Wie beurteilt die Bundesregierung allgemein die Erreichbarkeit des 2020-Ziels von 1 Million Elektrofahrzeugen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass allein VW für den chinesischen Markt ab diesem Jahr 400 000 Batterie- und Hybrid-Fahrzeuge zur Verfügung stellen will (siehe Äußerung von Bundesumweltministerin Dr. Barbara Hendricks, [www.focus.de/finanzen/news/auto-hendricks-beharrt-auf-millionen-ziel-fuer-e-autos-bis-2020\\_id\\_7163626.html](http://www.focus.de/finanzen/news/auto-hendricks-beharrt-auf-millionen-ziel-fuer-e-autos-bis-2020_id_7163626.html)), und stimmt sie der Bundesministerin zu, dass angesichts dieser Zahlen die Erreichung des Ziels ja „wohl gelingen müsste“?
5. Wie und mit welchen Maßnahmen wollte die Bundesregierung das Ziel von 1 Million Elektroautos ursprünglich erreichen?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung insgesamt die Wirksamkeit der Kaufprämie für Elektroautos?

7. Aus welchen Gründen entschied sich die Bundesregierung bei der Einführung der Kaufprämie gegen ein ehrgeizigeres Förderprogramm bestehend aus Bonus-Malus-System und fester Quote, wie ursprünglich von den Fachleuten des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie sowie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit angeregt (vgl. „Und somit sinnlos“, Stern vom 8. September 2016.), obwohl diese bereits davor warnten, die Kaufprämie würde ohne diese Instrumente sinnlos bleiben und das 2020-Ziel nicht erreicht werden?
8. Welchen Plan bzw. welche Roadmap zur Erreichung des 2020-Ziels gab es bislang?
9. Welche jährliche Entwicklung bei den Zulassungszahlen auf dem Weg zu 1 Million E-Autos von 2009 bis 2020 hatte sich die Bundesregierung ursprünglich zum Ziel gesetzt, und ab wann wichen die tatsächlichen Zulassungszahlen von dieser Zielsetzung ab?
10. An welchen Punkten genau scheiterte dieser Plan, bzw. welche Maßnahmen erfüllten nicht das erwartete Ziel vermehrter E-Fahrzeug-Neuzulassungen?
11. Welche Rahmenbedingungen außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Bundesregierung haben sich ggf. seit dem Jahr 2009 verändert, welche eine derartige Fehleinschätzung der Entwicklungsmöglichkeiten der Elektromobilität in Deutschland begründen könnten?
12. Welche Monitoring-Instrumente hat die Bundesregierung zur Messung von Fortschritten zur Erreichung des 2020-Ziels bislang eingesetzt (bitte unter Angabe des Monitoringberichts bzw. der Monitoringberichte), und welche Konsequenzen wurden aus den jeweiligen Ergebnissen des Monitorings gezogen?
13. Welche Maßnahmen aus dem Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität wurden bislang nicht umgesetzt?
14. Inwieweit besteht seitens der Bundesregierung nach wie vor die Zielsetzung, Deutschland solle zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität werden (vgl. z. B. [www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Mobilitaet/podcast/\\_node.html](http://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Mobilitaet/podcast/_node.html)), und wenn ja, wie, und wann soll dieses Ziel nun erreicht werden?
15. Welche Gespräche über weitere Maßnahmen und die Machbarkeit der Erreichung des 2020-Ziels mit welchen Autoherstellern und unter Beteiligung welcher Personen in Vertretung der Bundesregierung fanden in diesem Jahr statt, und was waren die Ergebnisse dieser Gespräche?

Berlin, den 30. Mai 2017

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**

