

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Lisa Paus, Stefan Schmidt, Lisa Badum, Annalena Baerbock, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Sylvia Kotting-Uhl, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Cem Özdemir, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verbesserung von Anreizen und weiteren Rahmenbedingungen für den Hochlauf der Elektromobilität

Die Bundesregierung hat sich im Jahr 2009 in ihrem Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität vorgenommen, dass bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren sollen. Von diesem Ziel ist die Bundesregierung jedoch weit entfernt, sodass die Nationale Plattform Elektromobilität Medienberichten zufolge nunmehr davon ausgeht, dass dieses Ziel erst im Jahr 2022 erreicht wird (vgl. www.electrive.net/2018/03/19/stromaufwaerts-absatzprognose-fuer-e-autos-in-deutschland/).

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD sieht vor, bestimmte Rahmenbedingungen im Sinne der Förderung der Elektromobilität anzupassen. Das betrifft beispielsweise die Erhöhung der Kaufprämie für bestimmte Elektrofahrzeuge, die Einführung einer befristeten Sonder-AfA (AfA = Absetzung für Abnutzung und die Senkung des Steuersatzes bei der pauschalen Dienstwagenbesteuerung von Elektrofahrzeugen. Im Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“ wird bereits die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Elektrobussen gefördert. Die Fragesteller möchten wissen, inwiefern diese Förderung bislang in Anspruch genommen wurde.

Die Elektromobilität sorgt bei der Automobilindustrie nach Ansicht der Fragesteller für einen Transformationsprozess, der politisch gestaltet werden muss, damit gute Arbeit in der Branche erhalten bleibt. Offen ist, von welcher Entwicklung die Bundesregierung in diesem Zusammenhang ausgeht und welche Maßnahmen sie ergreift, um insbesondere die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei dieser Transformation zu unterstützen.

Zudem rücken zunehmend Aspekte des Recyclings von Antriebsbatterien in die Diskussion, ohne dass klar wäre, auf welche Weise die Bundesregierung sicherstellen will, dass auch künftig eine hohe Recyclingeffizienz gewährleistet wird und gleichzeitig Anwendungen für eine Nachnutzung der Batterien in anderen Anwendungsbereichen („Second Life“) möglich bleiben.

Wir fragen die Bundesregierung:

Bestand von Elektrofahrzeugen und Ziele der Bundesregierung

1. Wie hat sich die Zahl der zugelassenen Pkw und wie hat sich die Zahl der rein batterieelektrisch betriebenen Pkw in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?
2. Welche Pkw-Modelle, die in Deutschland zugelassen werden dürfen, sind rein batterieelektrisch betrieben, und welche maximale Ladeleistung besitzen diese Modelle jeweils?
3. Wie hat sich die Zahl der zugelassenen Taxen und wie hat sich die Zahl der rein batterieelektrisch betriebenen Taxen in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?
4. Welche Taximodelle, die in Deutschland zugelassen werden dürfen, sind rein batterieelektrisch betrieben, und welche maximale Ladeleistung besitzen diese Modelle jeweils?
5. Wie hat sich die Zahl der zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge und wie hat sich die Zahl der rein batterieelektrisch betriebenen leichten Nutzfahrzeuge in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?
6. Welche Modelle leichter Nutzfahrzeuge, die in Deutschland zugelassen werden dürfen, sind rein batterieelektrisch betrieben, und welche maximale Ladeleistung besitzen diese Modelle jeweils?
7. Wie hat sich die Zahl der zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge und wie hat sich die Zahl der rein batterieelektrisch betriebenen schweren Nutzfahrzeuge in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?
8. Welche Modelle schwerer Nutzfahrzeuge, die in Deutschland zugelassen werden dürfen, sind rein batterieelektrisch betrieben, und welche maximale Ladeleistung besitzen diese Modelle jeweils?
9. Wie hat sich die Zahl der zugelassenen Busse und wie hat sich die Zahl der rein batterieelektrisch betriebenen Busse in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern, Jahren sowie nach ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr – und anderen Bussen aufschlüsseln)?
10. Welche Busmodelle, die in Deutschland zugelassen werden dürfen, sind rein batterieelektrisch betrieben, und welche maximale Ladeleistung besitzen diese Modelle jeweils?
11. Wie hat sich die Zahl der in Deutschland zugelassenen Sattelzugmaschinen und wie hat sich die Zahl der rein batterieelektrisch betriebenen Sattelzugmaschinen in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?
12. Welche Modelle von Sattelzugmaschinen, die in Deutschland zugelassen werden dürfen, sind rein batterieelektrisch betrieben, und welche maximale Ladeleistung besitzen diese Modelle jeweils?
13. Wie hat sich die Zahl der privat zugelassenen, rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeuge und wie hat sich die Zahl der gewerblich zugelassenen, rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeuge in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?
14. Welche Fahrzeugklassen und Antriebsarten tragen zum Ziel der Bundesregierung bei, „dass bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren“ (Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung, S. 2)?

15. Wie viele Fahrzeuge, die zum in Frage 14 genannten Ziel beitragen, waren seit 2009 jeweils zugelassen und sind derzeit zugelassen (bitte nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?
16. Geht die Bundesregierung weiterhin davon aus, dass das in Frage 14 genannte Ziel erreicht wird, und wenn nein, warum nicht?

Förderung von Elektrofahrzeugen

17. Aus welchem Grund ist geplant, lediglich bei „Taxen und leichten Nutzfahrzeugen den Umstieg auf emissionsarme Antriebe technologieoffen im bestehenden Finanzrahmen durch eine Erhöhung der bestehenden Kaufprämie bei Elektrofahrzeugen“ (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD) zu fördern, und wieso ist die Erhöhung nicht für alle Fahrzeugtypen vorgesehen, die bereits heute die Kaufprämie in Anspruch nehmen können?
18. Um welchen Betrag soll die Kaufprämie für welche Fahrzeugtypen und Antriebsarten erhöht werden, und inwiefern ist eine Befristung oder Begrenzung dieser Erhöhung vorgesehen?
19. Wann wird die Bundesregierung einen Vorschlag vorlegen, um diese Erhöhungen umzusetzen (bitte unter Nennung eines genauen Datums oder alternativ eines Monats oder Quartals beantworten)?
20. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Laufzeit der Richtlinie zur Kaufprämie über den 30. Juni 2019 hinaus zu verlängern?
Wenn ja, bis wann soll die Laufzeit der Richtlinie verlängert werden?
Wenn nein, warum nicht?
21. Inwiefern beabsichtigt die Bundesregierung, bei der Überarbeitung der Kaufprämie die Finanzierung der Kaufprämie durch ein Bonus-Malus-System sicherzustellen?
22. Wann wird die Bundesregierung einen Vorschlag vorlegen, um die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigte und auf fünf Jahre befristete Sonder-AfA von 50 Prozent im Jahr der Anschaffung für gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge einzuführen (bitte unter Nennung eines genauen Datums oder alternativ eines Monats oder Quartals beantworten)?
23. Welche Fahrzeugklassen sollen gemäß dieses Vorschlags der Bundesregierung von dieser Sonder-AfA profitieren können, wie viele Fahrzeuge in diesen Fahrzeugklassen werden derzeit gewerblich genutzt, und wie viele davon wurden im letzten verfügbaren Kalenderjahr neu zugelassen (bitte nach Fahrzeugklassen aufschlüsseln)?
24. Inwiefern nimmt die Bundesregierung die Anpassung des Steuersatzes bei der pauschalen Dienstwagenbesteuerung von E-Fahrzeugen zum Anlass, den Steuersatz mittelfristig direkt an die CO₂-Emissionswerte von Fahrzeugen zu koppeln, sodass für alle Antriebsarten steuerliche Anreize gesetzt werden, dass die Fahrzeuge möglichst wenig CO₂ emittieren?
25. Wird die Bundesregierung sich dafür einsetzen, dass die Absenkung der Dienstwagenbesteuerung auf 0,5 Prozent auch für E-Fahrräder bzw. für Fahrräder im Erlass der obersten Finanzbehörden der Länder (Erlass vom 23. November 2012 – S 2334, BStBl 2012 I S. 1224) übernommen wird?

Wenn ja, wann und wie konkret?

Falls nein, warum nicht?

26. Wie viele Fahrzeuge, die im Rahmen der pauschalen Dienstwagenbesteuerung versteuert werden, sind derzeit in Deutschland zugelassen, und wie viele dieser Fahrzeuge sind Elektro- oder Hybridfahrzeuge (bitte nach Antriebsart aufschlüsseln)?

Ergebnisse der überarbeiteten Förderrichtlinie Elektromobilität für kommunale Akteure

27. Bei wie vielen Fahrzeugen wurden seit der Überarbeitung der Förderrichtlinie Elektromobilität im Dezember 2017 Zuwendungen aus dieser Förderrichtlinie bewilligt, und wie hoch fallen die Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern und Förderaufufen sowie unter separater Angabe der Anzahl von Bussen und anderen Fahrzeugen aufschlüsseln)?
28. Wie viele Fahrzeuge, für deren Beschaffung Zuwendungen bewilligt wurden, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seither tatsächlich beschafft bzw. werden bereits eingesetzt (bitte nach Bundesländern und Förderaufufen sowie unter separater Angabe der Anzahl von Bussen und anderen Fahrzeugen aufschlüsseln)?
29. Bei wie vielen Fahrzeugen, für die Zuwendungen beantragt wurden, wurde noch nicht über die Gewährung von Zuwendungen entschieden, und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern und Förderaufufen sowie unter separater Angabe der Anzahl von Bussen und anderen Fahrzeugen aufschlüsseln)?
30. Bei wie vielen Fahrzeugen, für die Zuwendungen beantragt wurden, wurden die Zuwendungen nicht bewilligt, und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern und Förderaufufen sowie unter separater Angabe der Anzahl von Bussen und anderen Fahrzeugen aufschlüsseln)?
31. Wie viele Fördermittel stehen im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität seit der Überarbeitung im Dezember 2017 zur Verfügung (bitte unter Nennung der Gesamtsumme sowie ggf. Teilsummen für die einzelnen Förderaufufe beantworten)?

Ergebnisse der Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr

32. Bei wie vielen Elektrobussen wurden im Rahmen der Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr Zuwendungen aus dieser Förderrichtlinie bewilligt, und wie hoch fallen die Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern und Förderaufufen aufschlüsseln)?
33. Wie viele Elektrobuse, für deren Beschaffung Zuwendungen bewilligt wurden, wurden seither tatsächlich beschafft bzw. werden bereits eingesetzt (bitte nach Bundesländern und Förderaufufen aufschlüsseln)?
34. Bei wie vielen Elektrobussen, für die Zuwendungen beantragt wurden, wurde noch nicht über die Gewährung von Zuwendungen entschieden, und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern und Förderaufufen aufschlüsseln)?
35. Bei wie vielen Elektrobussen, für die Zuwendungen beantragt wurden, wurden die Zuwendungen nicht bewilligt, und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern und Förderaufufen aufschlüsseln)?

36. Wie viele Fördermittel stehen im Rahmen der Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung (bitte unter Nennung der Gesamtsumme sowie ggf. Teilsummen für die einzelnen Förderaufrufe beantworten)?

Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Automobilindustrie

37. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass die deutsche Automobilindustrie oder ihre Zulieferer technologisch in der Lage sind, eine eigene Batteriezellproduktion in Deutschland zu betreiben?
38. Ist die Batteriezellproduktion nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland wirtschaftlich darstellbar (bitte begründen)?
39. Aus welchen Gründen erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland weiterhin keine Batteriezellproduktion durch die deutsche Automobilindustrie oder die deutsche Zulieferindustrie?
40. Wie viele der „10 bis 20 Giga-Firmen (für die Batteriemassenherstellung)“ (COM(2018) 293 final), die die EU-Kommission angesichts des Bedarfs in der EU für nötig hält, sollen nach Ansicht der Bundesregierung in Deutschland errichtet werden?
41. Welche Gründe bzw. Standortvorteile haben nach Kenntnis der Bundesregierung den Ausschlag dafür gegeben, dass der chinesische Hersteller CATL die Errichtung einer Batteriezellproduktion in Thüringen plant?
42. Auf welche Weise hat die Bundesregierung die geplante Errichtung unterstützt?
43. Wie erklärt die Bundesregierung die Tatsache, dass eine Batteriezellproduktion in Deutschland durch ein chinesisches Unternehmen erfolgen wird, obwohl die deutsche Automobilindustrie bzw. deutsche Zulieferer auf die mangelnde Wirtschaftlichkeit einer solchen Produktion verweisen (vgl. www.welt.de/wirtschaft/article179072276/In-Deutschland-wird-doch-eine-Batteriefabrik-fuer-E-Autos-gebaut.html)?
44. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Umfang und die Entlohnung der Arbeitsplätze dieser geplanten Batteriezellproduktion?
45. Wie hoch fällt die Wertschöpfung im Bereich der Batteriezellproduktion für Elektrofahrzeuge nach Kenntnis der Bundesregierung gemessen an der gesamten Wertschöpfung bei der Herstellung von Elektrofahrzeugen aus?
46. Wie viele Arbeitsplätze gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland derzeit im Bereich elektrischer Antriebsstränge, und wie viele Arbeitsplätze gibt es in Deutschland derzeit im Bereich konventioneller Verbrennungsmotoren?
47. Von welchen Auswirkungen durch die Elektrifizierung der Antriebsstränge auf die Beschäftigungssituation bei Autoherstellern und Zulieferern geht die Bundesregierung auf Basis ihrer eigenen Prognosen zum Hochlauf der Elektromobilität derzeit aus?
48. Welche Auswirkungen haben andere Veränderungen, zum Beispiel allgemeine Produktivitätssteigerungen oder geändertes Mobilitätsverhalten, nach Einschätzung der Bundesregierung auf die Beschäftigungssituation bei Autoherstellern und Zulieferern, und in welchem Verhältnis stehen sie zu den Auswirkungen durch die Elektrifizierung der Antriebsstränge?

49. Mit welchen Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung Unternehmen und ihre Beschäftigten, um negative Effekte auf Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen zu vermeiden, und von welchem Potenzial dieser Maßnahmen geht die Bundesregierung in Hinblick auf die Beschäftigungssituation bei Autoherstellern und Zulieferern aus?

Weiternutzung und Recycling von Antriebsbatterien

50. Auf welche Weise ist nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit sichergestellt, dass Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge nach Nutzung in den Fahrzeugen auf andere Weise weitergenutzt oder recycelt werden?
51. Wie viel Prozent der Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge werden derzeit nach ihrer Nutzung über die zuständigen Stellen zurückgenommen, und um welche Stellen handelt es sich?
52. Wie viel Prozent dieser zurückgenommenen Batterien können dem Recycling zugeführt werden (stoffliche Verwertung), anstatt sie anderweitig zu beseitigen?
53. Inwiefern wird die Bundesregierung Vorschläge unterbreiten, um im Batteriegesetz oder auf sonstige Weise Sammelziele für Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge festzulegen?
54. Inwiefern wird die Bundesregierung dabei sicherstellen, dass durch Sammelziele eine Weiternutzung dieser Batterien für andere Anwendungszwecke („Second Life“) nicht konterkariert wird?
55. Welche in den Batterien verbauten Materialien werden derzeit zurückgewonnen, und in welcher durchschnittlichen Höhe erfolgt dies jeweils?
56. Welche Recyclingeffizienz wird nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Verwertung von Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge insgesamt erreicht (bitte unter Angabe jährlicher Werte für die vergangenen fünf Jahre beantworten)?
57. Welche Vorgaben existieren derzeit in Bezug auf die Recyclingeffizienz bei Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge, und inwiefern hält die Bundesregierung diese für angemessen, um eine möglichst hohe Recyclingeffizienz sicherzustellen?
58. Inwiefern wird die Bundesregierung Vorschläge unterbreiten, eigene Quoten für die Recyclingeffizienz bei Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge festzulegen, welche Höhe soll die Quote besitzen und inwiefern soll sie regelmäßig an die technischen Möglichkeiten angepasst werden?
59. Auf welche Weise fördert die Bundesregierung die Verbesserung der Recyclingverfahren, und welche Annahmen besitzt sie zur weiteren Verbesserung der Recyclingeffizienz?
60. Inwiefern hält die Bundesregierung den deutschen und den europäischen Rechtsrahmen, um Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge dem Recycling zuzuführen, derzeit für angemessen, und auf welche Weise setzt sich sie ggf. für Verbesserungen ein?

Berlin, den 3. August 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

