

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Dr. Marcel Klinge, Dr. Martin Neumann, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Reginald Hanke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Ulla Ihnen, Bernd Reuther, Frank Schäffler, Frank Sitta, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Linda Teuteberg, und der Fraktion der FDP

Volkswirtschaftlicher Nutzen der Bundesförderung für Elektrofahrzeuge und Plug-In-Hybride

Bis 2025 wird in Deutschland der Erwerb eines Elektrofahrzeugs auf Antrag nach der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen durch eine Prämie, den sogenannten Umweltbonus, finanziell gefördert. Dieser Umweltbonus soll ein gemeinsamer Beitrag von Bundesregierung und Automobilindustrie sein, mit dem der Absatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen gestärkt und Verbrennerfahrzeuge durch klima- und umweltfreundlichere Elektrofahrzeuge ausgetauscht werden sollen. Die Bundesregierung fördert den Erwerb mit Mitteln aus dem Sondervermögens „Energie- und Klimafonds“ (EKF), das sich neben Bundeszuschüssen aus den Erlösen des europäischen Emissionshandels finanziert (<https://www.bundesregierung.de/bregde/themen/klimaschutz/umweltbonus-1692646>). Um die Klimaziele 2030 erreichen zu können, müssen laut Bundesregierung in Deutschland bis 2030 7 Millionen bis 10 Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sein, weshalb der Umweltbonus verlängert und erhöht wurde (<https://www.bundesregierung.de/bregde/themen/klimaschutz/verkehr-1672896>).

Förderfähig ist der Erwerb (Kauf oder Leasing) eines Elektrofahrzeugs, das erstmalig im Inland auf den Antragsteller zugelassen wird, sowie der Erwerb eines jungen gebrauchten Elektrofahrzeuges. Das Elektrofahrzeug muss ein reines Batterieelektrofahrzeug, ein Brennstoffzellenfahrzeug oder ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug (Plug-In-Hybrid) sein, das einen Verbrennungsmotor mit einem elektrischen Motor kombiniert. Fahrzeugbesitzer von Plug-In-Hybriden können Treibstoff tanken oder die Batterie am Stromnetz aufladen. Viele Arbeitnehmer tanken ihre Elektrohybrid-Dienstwagen mit Treibstoff anstatt mit Strom zu laden (https://www.spiegel.de/auto/plug-in-hybride-verbrauchen-zwei-bis-viermal-so-viel-wie-angegeben-icct-studie-a-041deaa5-c8b7-435b-a978-23577915d868?sara_ecid=soci_upd_wbMbjhOSvViISjc8RPU89NcCvtlFcJ#ref=rss). Die Elektroprämie wird jedoch unabhängig von elektrisch zurückgelegten Kilometern ausgezahlt.

Die Automobilbranche ist eine wichtige Schlüsselindustrie in Deutschland. Immer mehr Elektrofahrzeuge werden produziert und zugelassen. Elektrofahrzeuge benötigen allerdings im Vergleich zu Verbrennerfahrzeugen in den elektrischen Antriebssträngen weniger Bauteile und somit auch weniger Arbeitsplätze.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Batterieelektrofahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland hergestellt?
Wie viele dieser Batterieelektrofahrzeuge werden in Deutschland verkauft und genutzt bzw. ins Ausland exportiert (bitte für die vergangenen zehn Jahre aufschlüsseln)?
2. Wie viele Plug-In-Hybride werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland hergestellt?
Wie viele dieser Plug-In-Hybride werden in Deutschland verkauft und genutzt bzw. ins Ausland exportiert (bitte für die vergangenen zehn Jahre aufschlüsseln)?
3. Wie viele Brennstoffzellenfahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland hergestellt?
Wie viele dieser Brennstoffzellenfahrzeuge werden in Deutschland verkauft und genutzt bzw. ins Ausland exportiert (bitte für die vergangenen zehn Jahre aufschlüsseln)?
4. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Batterieelektrofahrzeugen innerhalb der letzten zehn Jahre, die in Deutschland produziert und deren Erwerb finanziell durch den Umweltbonus gefördert wurde?
5. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Plug-In-Hybriden innerhalb der letzten zehn Jahre, die in Deutschland produziert und deren Erwerb finanziell durch den Umweltbonus gefördert wurde?
6. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Brennstoffzellenfahrzeugen innerhalb der letzten zehn Jahre, die in Deutschland produziert und deren Erwerb finanziell durch den Umweltbonus gefördert wurde?
7. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Batterieelektrofahrzeugen innerhalb der letzten zehn Jahre, die aus dem Ausland importiert und deren Erwerb finanziell durch den Umweltbonus gefördert wurde?
8. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Plug-In-Hybriden innerhalb der letzten zehn Jahre, die aus dem Ausland importiert und deren Erwerb finanziell durch den Umweltbonus gefördert wurde?
9. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Brennstoffzellenfahrzeugen innerhalb der letzten zehn Jahre, die aus dem Ausland importiert und deren Erwerb finanziell durch den Umweltbonus gefördert wurde?
10. Wie viele der in Deutschland zugelassenen Batterieelektroautos wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland hergestellt bzw. im (EU-)Ausland (bitte nach Ländern auflisten und für die vergangenen zehn Jahre aufschlüsseln)?

11. Wie viele der in Deutschland zugelassenen Plug-In-Hybride wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland hergestellt bzw. im (EU-)Ausland (bitte nach Ländern auflisten und für die vergangenen zehn Jahre aufschlüsseln)?
12. Wie viele der in Deutschland zugelassenen Brennstoffzellenfahrzeuge wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland hergestellt bzw. im (EU-)Ausland (bitte nach Ländern auflisten und für die vergangenen zehn Jahre aufschlüsseln)?
13. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Produktionsanteil deutscher Automobilhersteller an der weltweiten Produktion von Batterieelektrofahrzeugen?
Wie hat sich dieser Anteil in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
14. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Produktionsanteil deutscher Automobilhersteller an der weltweiten Produktion von Plug-In-Hybriden?
Wie hat sich dieser Anteil in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
15. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Produktionsanteil deutscher Automobilhersteller an der weltweiten Produktion von Brennstoffzellenfahrzeugen?
Wie hat sich dieser Anteil in den vergangenen zehn Jahren entwickelt?
16. Inwiefern stimmt sich die Bundesregierung mit europäischen Partnern über die Förderung des Erwerbs von Batterieelektrofahrzeugen, Plug-In-Hybriden und Brennstoffzellenfahrzeugen ab?
17. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuell geltenden Bestimmungen für die Beantragung des Umweltbonus?
Inwiefern besteht aus Sicht der Bundesregierung Anpassungsbedarf?
18. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der aktuellen Anzahl zugelassener Elektrofahrzeuge in Deutschland vor dem Hintergrund der Erreichung der Klimaziele?
19. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Anteil der durch den Umweltbonus in Deutschland generierten Wertschöpfung an der gesamten Wertschöpfung des Automobilsektors?
20. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der prozentuale Anteil der durch Elektrofahrzeuge generierten Wertschöpfung aus Deutschland im Vergleich zu Verbrennerfahrzeugen?
21. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Wertschöpfung importierter Batterieelektrofahrzeuge in Deutschland (bitte nach Herkunftsland auflisten)?
22. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Wertschöpfung importierter Plug-In-Hybride in Deutschland (bitte nach Herkunftsland auflisten)?
23. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Wertschöpfung importierter Brennstoffzellenfahrzeuge in Deutschland (bitte nach Herkunftsland auflisten)?
24. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Wertschöpfung des Umweltbonus für die deutsche Volkswirtschaft vor (bitte nach Hersteller, Zulieferer, Vertrieb, Forschung aufschlüsseln)?

25. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Wertschöpfung von in Deutschland gefertigten Batterieelektrofahrzeugen in Deutschland?
26. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Wertschöpfung von in Deutschland gefertigten Plug-In-Hybriden in Deutschland?
27. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Wertschöpfung von in Deutschland gefertigten Brennstoffzellenfahrzeugen in Deutschland?
28. Wie hat sich aus Sicht der Bundesregierung der Umfang an Käufen von Batterieelektrofahrzeugen durch eine Verdopplung des staatlichen Anteils am Umweltbonus seit dem 3. Juni 2020 entwickelt?
29. Wie hat sich aus Sicht der Bundesregierung der Umfang an Käufen von Plug-In-Hybriden durch eine Verdopplung des staatlichen Anteils am Umweltbonus seit dem 3. Juni 2020 entwickelt?
30. Wie hat sich aus Sicht der Bundesregierung der Umfang an Käufen von Brennstoffzellenfahrzeugen durch eine Verdopplung des staatlichen Anteils am Umweltbonus seit dem 3. Juni 2020 entwickelt?
31. Inwiefern verfolgt die Bundesregierung Pläne, um den Umweltbonus bei Plug-In-Hybriden abhängig von der Menge an CO₂-Ausstoß zu genehmigen oder ihm an einen Nachweis überwiegend elektrischen Fahrens zu knüpfen?
32. Wie viele Batterieelektrofahrzeuge werden in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung als Firmenwagen von Arbeitnehmern genutzt?
33. Wie viele Plug-In-Hybride werden in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung als Firmenwagen von Arbeitnehmern genutzt?
34. Wie viele Brennstoffzellenfahrzeuge werden in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung als Firmenwagen von Arbeitnehmern genutzt?
35. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Anteil elektrisch gefahrener Kilometer bei Plug-In-Hybriden (bitte in privat genutzte und als Dienstwagen genutzte Plug-In-Hybride unterteilen)?
36. Wie groß ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Anzahl an Strom-Ladevorgängen bei Plug-In-Hybriden im Vergleich zum Tanken von Treibstoff?
37. Inwiefern hat aus Sicht der Bundesregierung der Umweltbonus Auswirkungen auf den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland?
38. Welche Pläne verfolgt die Bundesregierung, um Tanken von Strom im Vergleich zu Tanken von Treibstoff auch bei Firmenwagen attraktiver zu gestalten?
39. Inwiefern bewertet die Bundesregierung die Unterstützung von Plug-In-Hybriden als Dienstwagen durch den Umweltbonus als eine Hilfestellung zum Erreichen der Klimaziele?

40. Inwiefern hat sich aus Sicht der Bundesregierung der Steuervorteil für als Firmenwagen genutzte Plug-In-Hybride zur Förderung der Elektromobilität bewährt?

Inwiefern besteht aus Sicht der Bundesregierung Anpassungsbedarf?

Inwiefern verfolgt die Bundesregierung Pläne, um einen Steuervorteil bei Plug-In-Hybriden abhängig von der Menge an CO₂-Ausstoß zu genehmigen oder ihn an einen Nachweis überwiegend elektrischen Fahrens zu knüpfen?

Berlin, den 21. Oktober 2020

Christian Lindner und Fraktion

