



Herrn
Prof. Dr. Norbert Lammert, MdB
Präsident des Deutschen Bundestages
Platz der Republik 1
11011 Berlin

Matthias Machnig
Staatssekretär

HAUSANSCHRIFT Scharnhorststraße 34-37, 10115 Berlin
POSTANSCHRIFT 11019 Berlin

TEL +49 30 18615 76 41
FAX +49 30 18615 51 05
E-MAIL buero-st-m@bmwi.bund.de
DATUM Berlin, 12. Oktober 2016

**Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden),
Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms u. a. Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
betr.: „Beitrag des Umweltbonus zur Erhöhung des Anteils von Elektrofahr-
zeugen“
BT-Drucksache: 18/9784**

Sehr geehrter Herr Bundestagspräsident,

namens der Bundesregierung beantworte ich die o. a. Kleine Anfrage wie folgt:

Frage Nr. 1

**Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den von der BAFA veröf-
fentlich Zwischenbilanz zum Umweltbonus
(http://www.bafa.de/bafa/de/wirtschaftsfoerderung/elektromobilitaet/publikation/en/emob_zwischenbilanz.pdf)?**

Frage Nr. 3

**Worauf führt die Bundesregierung die Tatsache zurück, dass gut zwei Monate
nach Einführung der Kaufprämie erst rund 3000 Förderanträge eingereicht
wurden und mit welchen konkreten Maßnahmen will sie für eine bessere An-
nahme des Programms werben?**

Antwort:

Die Frage 1 und 3 werden gemeinsam beantwortet.

Die Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist erst seit 2. Juli 2016 in Kraft. Daher ist es für ein aussagekräftiges Zwischenfazit zu früh.

Frage Nr. 2

Wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung die komplette zur Verfügung stehende Fördersumme abgerufen sein?

Antwort:

Die Fördersumme ist haushaltstechnisch auf die verschiedenen Jahre der Gültigkeit der Förderrichtlinie verteilt und steht für den gesamten Förderzeitraum zur Verfügung.

Frage Nr. 4

Ist der Bundesregierung der Umstand bekannt, dass die Endkundenpreise für Elektrofahrzeuge seit Einführung des Umweltbonus kaum gesunken sind und wenn nein, wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Endkundenpreise entwickelt und falls ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Frage Nr. 5

Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Ursachen dafür, dass die Endkundenpreise nicht um die beschlossene Fördersumme (doppelte Summe d. Bundesanteils) sinken?

Antwort:

Die Fragen 4 und 5 werden gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie ist den Pressemeldungen nachgegangen, wonach Endkundenpreise für durch den Umweltbonus geförderte Elektrofahrzeuge kaum gesunken seien. Die Pressemeldungen waren dem Anschein nach nicht repräsentativ.

Nur beim Direktvertrieb hat der Automobilhersteller die Möglichkeit, seinen Eigenanteil direkt in der Kundenrechnung abzuziehen. Beim Vertriebsmodell hingegen ist eine Einflussnahme des Herstellers auf die Preissetzung beim Automobilhändler wettbewerbsrechtlich untersagt. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat von den Automobilherstellern den Nachweis erbeten, dass sich die Nettolistenpreise der Käuferinnen und Käufer um den Eigenanteil der Hersteller reduzieren. Einzelne Hersteller und Automobilhändler haben zudem in Erwartung der staatlichen Prämie vorab zeitlich befristet umfangreiche eigene Preisnachlässe gewährt (bis zu 5000 Euro). Im Ergebnis dürfte damit zu rechnen sein, dass sich nach Auslauf dieser Verkaufsmaßnahmen die Verkaufspreise für Elektrofahrzeuge wieder normalisieren. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Fragen 6 und 7 verwiesen.

Frage Nr. 6

Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirksamkeit der Kaufprämie als Instrument, welches den Preis von Elektroautos für Endkunden senken soll, vor dem Hintergrund, dass als Bezugsgröße für die Förderung im Rahmen des Umweltbonus nicht die Endverbraucherpreise des Handels, sondern der Netto-Listenpreis der Hersteller angenommen wurde?

Frage Nr. 7

Hält ein Hersteller nach Auffassung der Bundesregierung seine Zusagen im Rahmen des Umweltbonus ein, wenn die 2.000 Euro Bundeszuschuss auf vorherige Preisnachlässe für Elektrofahrzeuge angerechnet werden und somit der Endverbraucherpreis nur marginal (siehe <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/kaufpraemie-fuer-elektroautos-kunden-profitieren-kaum-a-1104283.html>) sinkt (bitte begründen)?

Antwort:

Die Fragen 6 und 7 werden gemeinsam beantwortet.

Der Autohersteller hält seine Zusage im Rahmen des Umweltbonus ein, sofern er seinen Anteil am Nettolistenpreis abzieht, da er i.d.R. keinen direkten Einfluss auf die Händlerpreise hat und Händler frei in der Preisgestaltung sind.

Die Förderrichtlinie zielt darauf, die Automobilhersteller an der Finanzierung eines Umweltbonus zu beteiligen, wofür der Anknüpfungspunkt des Netto-Listenpreises des Herstellers erforderlich ist.

Zur Sicherung des Eigenbeitrags der Automobilindustrie wird der Bundesanteil am Umweltbonus nur gezahlt, wenn der Netto-Kaufpreis (exklusive Mehrwertsteuer) des Basismodells für den Endkunden um mindestens 2000 Euro für rein elektrische Fahrzeuge bzw. um mindestens 1500 Euro für Plug-In Hybride (gemäß der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 29. Juni 2016) unterhalb des dem BAFA vorliegenden Netto-Listenpreises des Basismodells liegt.

Frage Nr. 8

Kann die Bundesregierung bestätigen, dass das Ziel bei der Einführung der Kaufprämie war, den Absatz von Elektrofahrzeugen durch niedrigere Anschaffungspreise für Kunden zu fördern? Wenn nein, welches Ziel wurde mit der Maßnahme verfolgt?

Antwort:

Die Automobilindustrie befindet sich ebenso wie das Automobil in einem deutlichen Strukturwandel, deren Auslöser die Digitalisierung, die Automatisierung und neue Antriebstechnologien, auch als Antwort auf die Regulierung von Schadstoff- und CO₂-Emissionen, sind. Damit aus diesem technologischen und regulatorischen

Wandel eine umweltfreundliche Mobilität resultiert, müssen flankierende wirtschaftspolitische Rahmenbedingungen gesetzt werden, zu denen der Umweltbonus zählt.

Der Umweltbonus wird gewährt, um einen Teil des nach wie vor bestehenden Preisnachteils der Elektrofahrzeuge gegenüber den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren auszugleichen.

Frage Nr. 9

Welche Hauptursachen existieren nach Kenntnis der Bundesregierung für die bisherige Zurückhaltung der Kunden beim Kauf von Elektrofahrzeugen?

Frage Nr. 13

Welche weiteren Maßnahmen wird die Bundesregierung nun weiterhin ergreifen, um Elektrofahrzeuge für Käufer attraktiv zu machen und ihr Ziel von einer Mio. Elektrofahrzeugen bis 2020 auf deutschen Straßen noch zu erreichen oder hat sie sich mittlerweile von diesem Ziel verabschiedet?

Antwort:

Die Fragen 9 und 13 werden gemeinsam beantwortet.

Die Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen ist erst seit 2. Juli 2016 in Kraft. Daher ist es für ein aussagekräftiges Zwischenfazit zu früh. Zudem sind die Maßnahmen auf eine Förderung über mehrere Jahre angelegt. Elektrofahrzeuge weisen aber derzeit noch einen signifikanten Nachteil gegenüber konventionellen Fahrzeugen auf, der nur zum Teil durch die Kaufprämie ausgeglichen wird. Diese Nachteile sind: die eingeschränkte Verfügbarkeit nachgefragter elektrischer PKW-Modelle, deren hohen Preise sowie die aktuell noch geringere Reichweite in Verbindung mit einer noch nicht ausreichend vorhandenen Ladeinfrastruktur. Kaufprämie und Ausbau der Ladeinfrastruktur müssen im Zusammenhang gesehen werden. Mit dem zunehmenden Ausbau wird auch die Kaufprämie mehr Wirkung entfalten.

Die von der Bundesregierung aktuell beschlossenen Maßnahmen setzen genau dort an. Mit Kaufzuschüssen, dem Programm zum Aufbau der Ladeinfrastruktur, mit steuerlichen Anreizen und der Ankurbelung der Nachfrage durch ein Beschaffungsprogramm.

Auch nach Auffassung der Nationalen Plattform Elektromobilität befinden sich die Bundesregierung und die Industrie bei ihrem gemeinsamen Ziel, umweltschonende Elektrofahrzeuge auf den Markt zu bringen, im Plan. An dem gemeinsamen Ziel von 1 Mio. Elektrofahrzeuge bis zum Jahr 2020 wird festgehalten.

Frage Nr. 10

Geht die Bundesregierung weiterhin davon aus, dass bis 2017 „im Schnitt alle 30 km“ eine E-Ladesäule entlang deutscher Autobahnen zur Verfügung stehen wird und falls nein, bis wann soll diese Infrastruktur vorhanden sein (siehe <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/089-dobrindt-tankstellenprogramm.html>)?

Frage Nr. 11

Wird die Bundesregierung das von ihr selbst formulierte Ziel (siehe Drucksache 18/7631) erreichen und bis zum Ende der Legislaturperiode möglichst alle bewirtschafteten Rastanlagen auf Bundesautobahnen (rund 430) mit Schnellladesäulen ausgestattet haben und falls nein, warum nicht?

Frage Nr. 12

In welcher Höhe wurden in dieser Legislaturperiode Haushaltsmittel für die Förderung/ Errichtung einer Ladesäuleninfrastruktur abgerufen?

Antwort:

Die Fragen 10 bis 12 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung strebt weiterhin die zügige Ausstattung aller bewirtschafteten Rastanlagen auf den Bundesautobahnen mit Schnellladesäulen möglichst bis Ende 2017 an. Dafür werden ausreichende Haushaltsmittel in dieser Legislaturperiode zur Verfügung gestellt. Hinzu kommen die Investitionen der privaten Konzessionäre in den Aufbau der Schnellladeinfrastruktur auf den Rastanlagen.

Frage Nr. 14

Aus welchem Grund hat die Bundesregierung auf eine feste verpflichtende Absatzquote für Elektrofahrzeuge verzichtet, wie sie ursprünglich seitens der Bundesumweltministerin Barbara Hendricks öffentlich gefordert wurde (vgl. „Neun-Punkte-Programm für bessere Luft in Städten und Ballungsräumen“ vom 14. Oktober 2015)?

Antwort:

Die Bundesregierung hat sich statt auf eine Quote auf eine Förderung der Elektromobilität durch eine von Bund und Automobilindustrie hälftig finanzierte Kaufprämie geeinigt. Das ist ein bedeutender Schritt zur Unterstützung des Markthochlaufs der Elektromobilität.

Frage Nr. 15

Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung eines sog. Umweltbonus für Elektroautos bei gleichzeitigem Beibehalten etwa der Subventionen für Dieselmotoren?

Antwort:

Der Umweltbonus dient dazu, die bei der Anschaffung von Elektrofahrzeugen aktuell noch bestehenden finanziellen Hürden für die Bürgerinnen und Bürger zu reduzieren. Die Bundesregierung sieht hier keinen Zusammenhang zur Kraftstoffbesteuerung von Diesel.

Frage Nr. 16

Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Forderung großer deutscher Automobilkonzerne nach einer Kaufförderung für Elektrofahrzeuge vor dem Hintergrund ihrer Unternehmensgewinne und staatlicher Forschungsgelder an die Automobilwirtschaft von mehr als 1,5 Mrd. Euro in den letzten sechs Jahren?

Antwort:

Die Bewältigung des Strukturwandels hin zu einer immer emissionsärmeren Mobilität ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Hierbei werden die vom Bund oder von der Europäischen Union gesetzten regulatorischen Rahmenbedingungen flankiert durch politische Maßnahmen, die auch in vielen anderen europäischen Mitgliedsländern und in wichtigen dritten Wettbewerberländern ergriffen werden. So dient der Umweltbonus dazu, die bei der Anschaffung von Elektrofahrzeugen aktuell noch bestehenden finanziellen Hürden für die Bürgerinnen und Bürger zu reduzieren. Im Übrigen wird auf das Förderziel in der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 29. Juni 2016 verwiesen.

Frage Nr. 17

Will die Bundesregierung Umweltboni für mehr Elektromobilität allein auf den Pkw-Markt beschränken, und wenn ja, warum?

Antwort:

Neben Personenkraftwagen (M1) werden Nutzfahrzeuge (N1 und N2 bis Führerscheinklasse B) durch einen staatlichen Zuschuss ebenfalls gefördert.

Frage Nr. 18

Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der verkehrlichen und klimapolitischen Potentiale von elektrisch unterstützten Fahrrädern und Lastenfahrrädern?

Antwort:

Elektrisch unterstützte Fahrräder und Lastenfahrräder besitzen aus Sicht der Bundesregierung große Potenziale besonders bei der Entlastung der Innenstädte vom Kraftfahrzeugverkehr und leisten einen Beitrag zum Klimaschutz. Diese Einschät-

zung wird durch Ergebnisse verschiedener Projekte (z. B. „EBike-Pendeln“, „Ich ersetze ein Auto“), die teilweise durch die Bundesregierung gefördert wurden und mit denen unter anderem eine verringerte Nutzung von Kraftfahrzeugen erreicht wurde, gestützt. Für Pedelecs werden die Umweltwirkungen konkret in einer Veröffentlichung des Umweltbundesamtes zusammenfassend dargestellt (<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/e-rad-macht-mobil>).

Frage Nr. 19

Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Potentialstudie des DLR (vgl.

http://www.dlr.de/vf/Portaldata/12/Resources/dokumente/projekte/wiv_rad/wiv-rad-schlussbericht.pdf), die folgende Handlungsempfehlung des Bundes enthält: „Eine Direktförderung als Investitionszuschuss für (elektrische) Lastenräder oder gewerblich genutzte Fahrräder gibt es derzeit auf Bundesebene nicht. Dieses Förderinstrument sollte aber grundsätzlich in Betracht gezogen werden, da die derzeit noch hohen Anschaffungskosten für professionell nutzbare Lastenräder eine Marktzugangsbarriere insbesondere für Klein- und Kleinstunternehmen darstellt“?

Antwort:

Die Bundesregierung begrüßt den Einsatz von (elektrisch unterstützten) Fahrrädern (u. a. Lastenräder) im Wirtschafts- und Alltagsverkehr. Die Fortentwicklung der entsprechenden Technologien sowie die Schaffung geeigneter infrastruktureller Rahmenbedingungen werden im Rahmen der laufenden Förderprogramme der Bundesregierung zur Elektromobilität, zur Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans und der Nationalen Klimaschutzinitiative unterstützt. Gerade der Markt für Elektrofahrräder zeigt eine besonders große Dynamik. Förderpolitischer Handlungsbedarf besteht derzeit nicht.

Frage Nr. 20

Plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Potentialstudie des DLR die Einführung eines Investitionszuschusses bzw. einer Kaufprämie für E-Lastenräder? Wenn ja, ab wann soll die Kaufprämie abrufbar sein? Wenn nein, warum nicht?

Antwort:

Die Bundesregierung achtet darauf, dass Fördermittel so effizient wie möglich eingesetzt werden. Ebenso werden Marktentwicklung und Einsatzmöglichkeiten beobachtet. Eine direkte Förderung von Lastenrädern bzw. Zweirädern mit Elektrounterstützung und mit Elektroantrieb wird derzeit nicht für erforderlich erachtet.

Frage Nr. 21

Inwiefern hält es die Bundesregierung für sozial gerecht, Käufer eines Elektroautos durch eine staatlich finanzierte Kaufprämie zu unterstützen, während Käufer eines elektrisch unterstützten Fahrrads bzw. Lastenfahrrads keine finanzielle Förderung erhalten?

Antwort:

Es wird auf die Antwort zu Frage 19 verwiesen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized initial 'P' followed by a cursive name.