Deutscher Bundestag **Drucksache 20/649**

20. Wahlperiode 10.02.2022

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/550 –

Haltung des Bundesministers für Digitales und Verkehr zu E-Autos

Vorbemerkung der Fragesteller

Um die nationalen und internationalen Klimaschutzziele zu erreichen, hat die Bundesregierung 2021 umfassende Klimaschutzmaßnahmen beschlossen. Sie hat sich das Ziel gesetzt, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2030 um 65 Prozent (gegenüber 1990) zu reduzieren und bis 2045 die Treibhausgasneutralität zu erreichen („Dekarbonisierung des Mobilitätsbereichs“ – vgl. Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 48). Laut dem Klimaschutzgesetz müssen jährlich in allen Sektoren die Emissionsmengen gesenkt werden. Auch im Verkehrssektor müssen die Treibhausgasemissionen sinken. Deswegen hat die Koalition der Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP die Unterstützung eines „Transformationsprozess[es] der deutschen Automobilindustrie“ angekündigt (vgl. Koalitionsvertrag, S. 51).

In diesem Zusammenhang irritiert nach Ansicht der Fragesteller der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing derzeit mit widersprüchlichen Aussagen (vgl. u. a. Bild-Zeitung, 15. Januar 2022, S. 2). Am Vormittag des 13. Januar 2022 setzte er bei der Dekarbonisierung der Pkws voll und ganz auf Elektroautos (vgl. https://www.tagesspiegel.de/politik/wissing-haelt-e-fuels-fuer-autos-nicht-fuer-sinnvoll-die-entscheidung-fuer-die-e-mobilitaet-ist-laengst-gefallen/27969590.html). Ergänzt wurde dies durch die Meldung „Wissing warnt vor Verbrenner-Kauf“ (vgl. https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/wissing-setzt-auf-elektroauto/). Am 13. Januar 2022 am frühen Abend im Plenum des Deutschen Bundestages sprach sich der Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing hingegen für einen technologieoffenen Ansatz aus: „Wir wollen die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich einhalten. Die Elektromobilität im Pkw-Bereich ist dafür ein wichtiger Baustein. Gleiches gilt aber auch für strombasierte Kraftstoffe, E-Fuels, nicht nur im Flugverkehr, sondern auch im Schiffsverkehr, bei den Nutzfahrzeugen und natürlich auch in den Bestandsflotten der Pkw. Jeder Beitrag zur CO_2-Reduktion ist wichtig.“ (vgl. Plenarprotokoll 20/11, S. 663 ff.). Dementsprechend ergänzte er am 17. Januar 2022 beim „Handelsblatt“-Energie-Gipfel in Berlin – wobei er sich auf den Koalitionsvertrag bezog –, dass unter elektrisch betriebenen Fahrzeugen auch Hybrid-Fahrzeuge zu verstehen seien. Von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hieß es dagegen, dass zur Erreichung der Klimaziele „ein klares Ziel von mindestens 15 Millionen vollelektrischen Pkw bis 2030“ vereinbart worden sei (17. Januar 2022, Reuters).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 10. Februar 2022 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Die Fraktion der CDU/CSU erwartet in Bezug auf dieses wichtige Thema eine klare Aussage des Bundesministers für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing. Zudem möchte die Fraktion der CDU/CSU konkret erfahren, welche Haltung die Bundesregierung bei der Dekarbonisierung der Pkws einnimmt, oder ob es sich bei den oben erwähnten Aussagen um eine Einzelmeinung des Bundesministers für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing handelt. Verbraucherinnen und Verbraucher benötigen für eine Kaufentscheidung eine klare Aussage in Bezug auf die Zukunft der Verbrenner und der Elektromobilität. Die Automobilwirtschaft braucht Klarheit, ob es eine technologieoffene Strategie der Bundesregierung gibt oder eine einseitige Festlegung auf die Elektromobilität.

Die durch den Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing verursachte Unklarheit und die verspätete Einreichung des nationalen GAP-Strategieplans führen zu deutlichen Planungsunsicherheiten bei den Landwirten in Deutschland, die schnellstmöglich wissen müssen, welche konkreten Regeln, Prämien und Förderungen ab 2023 gelten.

1. Setzt die Bundesregierung beim motorisierten Individualverkehr (Pkws) einseitig auf die Elektromobilität, um die Klimaziele zu erreichen?

   a) Wenn ja, welche Maßnahmen und Anreize plant die Bundesregierung, um mehr E-Autos auf die Straße zu bringen, und bedeutet die einseitige Förderung von E-Autos zugleich, dass bisherige Förder- und Anreizmaßnahmen für andere Antriebstechnologien durch die Bundesregierung auslaufen bzw. eingestellt werden?

   b) Wenn nein, welche anderen Antriebstechnologien kommen für die Bundesregierung infrage, und wie plant die Bundesregierung, alternative Antriebstechnologien zu fördern?

2. Wie soll die im Wahlprogramm der FDP beschriebene „technologieoffene Verkehrspolitik“ (vgl. Das Programm der Freien Demokraten zur Bundestagswahl 2021, S. 22) umgesetzt werden, und was genau ist in Bezug auf Pkws damit gemeint?

3. Ist das im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vereinbarte Ziel von „mindestens 15 Millionen Elektro-Pkw im Jahr 2030“ (vgl. ebd., S. 51) auf vollelektrische Pkws bezogen, oder sind damit auch Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge erfasst?

6. Gilt die von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing angesprochene Technologieoffenheit in Bezug auf Pkws bis 2030 als Übergangslösung oder auch darüber hinaus?

Die Fragen 1 bis 3 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Programme und Maßnahmen der Bundesregierung orientieren sich an den Klima- und Umweltpotenzialen der verfügbaren Technologien im jeweiligen Verkehrsträgereinsatz. Um die Klimaziele bis 2030 zu erreichen, wird die Bundesregierung die Maßnahmen im Verkehrssektor verstärken und dazu ein Klimaschutz-Sofortprogramm vorlegen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

4. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die vom Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz Dr. Robert Habeck angekündigte Steigerung des elektrischen Fahrleistungsanteils und eine weitere Minderung der THG-Emissionen im Pkw-Verkehr durch Plug-in-Hybride mit auf das elektrische Fahren optimierter Reichweite und Nutzung zu erreichen, und wie sind hierzu die Prognosen der Bundesregierung?

Die Förderung für elektrische Fahrzeuge und Plug-In-Hybride soll degressiv ausgestaltet und so reformiert werden, dass sie ab 1. Januar 2023 nur für Pkw ausgezahlt wird, die nachweislich einen positiven Klimaschutzeffekt haben. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz erarbeitet ein neues Förderdesign; das anschließend abgestimmt wird.

5. Wie möchte die Bundesregierung, die im Koalitionsvertrag angekündigte eingeschränkte Förderung bei der Dienstwagenbesteuerung umsetzen, dass zukünftig Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge nur noch privilegiert werden (Entnahmewert 0,5 Prozent), wenn das Fahrzeug überwiegend (mehr als 50 Prozent) auch im rein elektrischen Fahrantrieb betrieben wird?

   Ist ein solcher Nachweis bei einem Plug-in-Hybrid-Fahrzeug technisch überhaupt möglich?

Die Dienstwagenbesteuerung wird von der Bundesregierung derzeit überprüft.

7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Emissionen im Pkw-Flottenbestand zu senken?

Eine Senkung der Flottenemissionen ist durch den Umstieg auf klimafreundliche Antriebstechnologien, Effizienzsteigerungen, Verkehrsverlagerungen und Vermeidung von Verkehr z. B. durch Digitalisierung möglich.

8. Plant die Bundesregierung bei der aktuellen Bestandsflotte von bis zu 48 Millionen Pkws in Deutschland einen verstärkten Einsatz von klimaneutralen synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels)?

   a) Wenn ja, mit welchem Umfang und mit welchen Kosten wird gerechnet?

   b) Welche Produktionskapazitäten sind vorhanden, bzw. welche sind zukünftig geplant?

   c) Wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung den Einsatz von E-Fuels in anderen Verkehrsbereichen?

Die Fragen 8 bis 8c werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt auf den technologieoffenen Wettbewerb zwischen den verschiedenen Erfüllungsoptionen für die THG-Quote.

9. Plant die Bundesregierung bei der aktuellen Bestandsflotte von bis zu 48 Millionen Pkws in Deutschland einen verstärkten Einsatz der Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Technologie?

   a) Wenn ja, mit welchem Umfang und mit welchen Kosten wird gerechnet?

   b) Wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung den Einsatz von Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Technologie in anderen Verkehrsbereichen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

c) Plant die Bundesregierung bei der Bestandsflotte eine stärkere Förderung von Umrüstungen auf die Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Technologie?

Die Fragen 9 bis 9c werden gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Kaufprämie werden für Wasserstoff-Brennstoffzellen-Pkw die gleichen Anreize gewährt. Fahrzeuge mit Wasserstoff- Brennstoffzellenantrieb können eine sinnvolle Ergänzung zu batterieelektrischen Fahrzeugen darstellen. Mittelfristig wird im Straßenverkehr aber insbesondere bei Nutzfahrzeugen großes Anwendungspotential gesehen, ebenso auf der Schiene und in der Binnenschifffahrt.

Die entstehenden Kosten durch die Nutzung der Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie im Pkw-Sektor werden stark von Synergien mit anderen Bereichen (z. B. dem Aufbau der Betankungsinfrastruktur für Nutzfahrzeuge oder der Verfügbarkeit von grünem Wasserstoff) beeinflusst.

In den Förderprogrammen der Bundesregierung für schwere Straßenfahrzeuge (Busse, Nutzfahrzeuge) sind Umrüstungen bereits heute förderfähig.

10. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Elektromobilität für alle Bürgerinnen und Bürger bezahlbar bleibt?

Käuferinnen und Käufer von Elektrofahrzeugen profitieren von Förderungen, z. B. durch den Umweltbonus, die Innovationsprämie sowie steuerliche Vorteile. Darüber hinaus wird die Bundesregierung mit der Abschaffung der EEG-Umlage zur Minderung der Ladestromkosten beitragen.

11. Ist nach Ansicht der Bundesregierung eine weitere Novellierung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes notwendig, um die E-Mobilität in Deutschland zu fördern, und wenn ja, welche Änderungen plant die Bundesregierung, vorzunehmen?

Für rein elektrisch betriebene Fahrzeuge, die im Zeitraum vom 18. Mai 2011 bis zum 31. Dezember 2025 erstmals zum Straßenverkehr zugelassen werden, wird bereits eine Steuerbefreiung für zehn Jahre ab dem Tag der erstmaligen Zulassung von der Kraftfahrzeugsteuer gewährt, längstens jedoch bis zum 31. Dezember 2030.

12. Mit welchen Maßnahmen plant die Bundesregierung, die Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in Deutschland, wie vom Bundesverkehrsminister Dr. Robert Habeck am 11. Januar 2021 angekündigt, schneller auszubauen, und wie hoch werden die Kosten für die entsprechenden Maßnahmen sein?

Im Rahmen der Überarbeitung des „Masterplans Ladeinfrastruktur“ wird die Bundesregierung eine Gesamtstrategie für den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur im öffentlichen, privaten und gewerblichen Bereich formulieren und konkrete Maßnahmen aus den Bereichen Bau, Energie und Verkehr festlegen.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

13. Müssen nach Einschätzung der Bundesregierung für den schnelleren Ausbau der Ladeinfrastruktur Leistungskapazitäten der örtlichen Verteilnetze ausgebaut werden, und wie hoch werden die Kosten für diesen Verteilnetzausbau sein?

Für einen schnellen Ausbau der Ladeinfrastruktur sind die Verteilnetze vorausschauend zu planen und sektorübergreifende Entwicklungen wie der Hochlauf der Elektromobilität durch geeignete Annahmen abzubilden.

Die nach § 14d des Energiewirtschaftsgesetzes zur Erstellung von Netzausbauplänen verpflichteten Verteilnetzbetreiber müssen im Rahmen sogenannter Regionalszenarien unter anderem explizite Angaben zum Anschluss von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge machen. Die zu erwartende Entwicklung sonstiger Lasten (z. B. Wärmepumpen) ist dabei gleichermaßen relevant.

14. Wie kann aus Sicht die Bundesregierung sichergestellt werden, dass der deutschen Automobilwirtschaft langfristig ausreichend Batterien und Rohstoffe zur Herstellung von Elektroautos zur Verfügung stehen?

Die Bundesregierung fördert die Ansiedlung von Batterieproduktionsstätten in Deutschland und Europa im Rahmen von zwei „Vorhaben gemeinsamen europäischen Interesses“ (Important Project of Common European Interest, kurz: IPCEI). Maßgeblich durch diese Initiative ist eine hohe Dynamik an Ansiedlungen zu beobachten. Auf Deutschland entfällt dabei der Schwerpunkt der geplanten Fertigungsstätten. Aktuellen Marktuntersuchungen zufolge werden die bereits angekündigten und zum Teil durch die IPCEI-Initiative geförderten Produktionskapazitäten voraussichtlich ausreichen, um den hiesigen Bedarf an Batteriezellen zu decken.

Voraussetzung für die Produktion von nachhaltigen und hochwertigen Batterien am Standort Deutschland und am Standort Europa ist die ausreichende Verfügbarkeit von Rohstoffen und Vorprodukten. Diese stammen größtenteils von außerhalb Europas, allerdings tragen auch hier die IPCEI-Projekte dazu bei, dass in Zukunft weitere Segmente der Batteriewertschöpfungskette in Europa angesiedelt werden. Auch wird das Recycling von Batterien mittel- bis langfristig entscheidend dazu beitragen, den Anteil an Sekundärrohstoffen deutlich zu erhöhen und den Bedarf an neuen Rohstoffen zu reduzieren.

15. Was würde nach Auffassung der Bundesregierung eine Festlegung auf die Elektromobilität für die deutsche Automobilindustrie (Hersteller und Zulieferbetriebe) bedeuten?

16. Was würde nach Auffassung der Bundesregierung eine Festlegung auf die Elektromobilität für die Mitarbeiter der Automobilwirtschaft (Hersteller und Zulieferbetriebe) bedeuten, und wie viele Mitarbeiter wären betroffen?

17. Plant die Bundesregierung, Maßnahmen auf den Weg zu bringen, um die Automobilwirtschaft dabei zu unterstützen, ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angesichts der zu erwartenden Transformation in der Automobilbranche hin zur Elektromobilität umzuschulen, um Arbeitsplätze zu sichern, und wenn ja, welche Maßnahmen bzw. Anreize werden bei der industrie- und beschäftigungspolitischen Begleitung dieser zu erwartenden Transformation konkret ergriffen?

Die Fragen 15 bis 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Mit dem Bundesprogramm zum „Aufbau von Weiterbildungsverbünden“ wird aus Mitteln des Konjunkturpakets „Zukunftsinvestitionen für Fahrzeughersteller und Zulieferindustrie“ die beschäftigungspolitische Dimension der Transformation in der Fahrzeugindustrie flankiert. Im Rahmen der Förderprojekte wird u. a. der Aufbau kooperativer und vernetzter Weiterbildungsstrukturen aus Unternehmen, Weiterbildungsträgern, Kammern und weiteren Weiterbildungsakteuren einer Region gefördert. Damit sollen insbesondere kleine und mittlere Unternehmen bei der Bewältigung des Strukturwandels gezielt unterstützt werden.

Mit dem Qualifizierungschancengesetz und dem Arbeit-von-Morgen-Gesetz wurden die Fördermöglichkeiten für Beschäftigte ausgebaut. Zudem beabsichtigt die Bundesregierung, die Fördermöglichkeiten für Unternehmen und Beschäftigte weiter zu verbessern. So ist u. a. geplant, mit einem Qualifizierungsgeld Unternehmen im Strukturwandel zu ermöglichen, ihre Beschäftigten durch bedarfsgerechte Qualifizierung im Betrieb zu halten und Fachkräfte zu sichern. Qualifizierungsmaßnahmen im Zusammenhang mit regionalen Innovationsclustern können in begrenztem Umfang auch aus Mitteln des Konjunkturpakets gefördert werden. Zudem ist die Transformation der Arbeit auch ein Thema des Förderprogramms „Regionale Transformationsnetzwerke“, mit dem die Regionen Transformationsstrategien entwickeln und umsetzen können.

18. Wie plant die Bundesregierung den Produktkreislauf von E-Fahrzeugen sowie das Recycling von Batterien klima- und umweltfreundlich zu gestalten, oder liegt nach Auffassung der Bundesregierung die gesamte Verantwortung bei der Automobilwirtschaft?

Mit dem Markthochlauf von Elektrofahrzeugen setzt sich die Bundesregierung verstärkt für ein hochwertiges Recycling von Batterien ein. Das bestehende Batteriegesetz regelt schon jetzt in Umsetzung europäischer Vorgaben (Batterie-Richtlinie 2006/66/EG) das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung aller Batteriearten. Auf europäischer Ebene liegt der Entwurf für eine neue ambitionierte Batterieverordnung vor, der für Batterien in Elektrofahrzeugen erstmalig spezifische Vorgaben enthalten soll. Der Regelungsansatz soll den gesamten Lebenszyklus umfassen und die Produktion, Nutzung und das Recycling von Batterien an strengen Umwelt- und Klimaschutzkriterien ausrichten.

Die umweltverträgliche Entsorgung von Altfahrzeugen, somit auch von Elektrofahrzeugen, ist in Deutschland durch die Verordnung über die Überlassung, Rücknahme und umweltverträgliche Entsorgung von Altfahrzeugen (AltfahrzeugV) geregelt. Die AltfahrzeugV umfasst die europäischen Vorgaben (Altfahrzeug-Richtlinie 2000/53/EG) für verbindliche Wiederverwendungs- bzw. Verwertungsquoten. Die Europäische Kommission hat einen neuen Rechtsrahmen für Altfahrzeuge für das vierte Quartal 2022 angekündigt. Die Bundesregierung wird sich aktiv in den Verhandlungsprozess einbringen.

19. Plant die Bundesregierung, die Konzertierte Aktion Mobilität (KAM) in der 20. Legislaturperiode weiterzuführen, und wenn ja, gibt es bereits einen Zeitplan?

    a) Welche Vertreter der Fahrzeughersteller und der Zulieferindustrie werden an weiteren Gesprächen der KAM teilnehmen?

    b) Wie plant die Bundesregierung, den Herausforderungen des sich abzeichnenden Strukturwandels in den betroffenen Regionen zu begegnen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

c) Für welche Regionen sieht die Bundesregierung besonderen Handlungsbedarf für den sich abzeichnenden Strukturwandel?

d) Wie viele Haushaltsmittel plant die Bundesregierung für die Begleitung des Transformationsprozesses der deutschen Automobilindustrie ein, und wie plant die Bundesregierung die Verwendung der veranschlagten Fördergelder?

Die Fragen 19 bis 19d werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Fortsetzung der Konzertierte Aktion Mobilität ist nicht vorgesehen. Zur Begleitung der Transformation plant die Bundesregierung die Einrichtung einer „Strategieplattform Transformation Automobilwirtschaft“.

Die Bundesregierung unterstützt den Wandel zu den Technologien der Mobilität der Zukunft mit einem breit angelegten Bündel an Förderprogrammen. In diesem Kontext hat die Bundesregierung für stark von der Automobilindustrie geprägte Regionen unter anderem ein Förderprogramm für regionale Transformationsnetzwerke aufgesetzt, mit dem alle Akteurinnen und Akteure vor Ort Transformationsstrategien für ihre Region erarbeiten und umsetzen können.

20. Mit welchen Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Autofahrerinnen und Autofahrer beim Ausbau einer barrierefreien Ladeinfrastruktur?

Im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr führt die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur einen Netzwerk- und Dialogprozess mit relevanten Akteuren durch, um konkrete Normen und Standards zur Umsetzung eines barrierefreien Zugangs zu Ladeinfrastruktur zu entwickeln.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co. KG, Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333