

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Kerstin Andreae, Dieter Janecek, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Thomas Gambke, Matthias Gastel, Peter Meiwald, Harald Ebner, Anja Hajduk, Bärbel Höhn, Dr. Tobias Lindner, Beate Müller-Gemmeke, Brigitte Pothmer, Markus Tressel, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Industriepolitische Konsequenzen aus dem VW-Abgasskandal**

Der Abgasskandal bei der Volkswagen AG (VW) markiert eine industriepolitische Zeitenwende. Er zeigt auf, dass die Strategie der Hersteller, gleichzeitig Gewicht und Motorisierung zu erhöhen und CO<sub>2</sub>- bzw. Spritverbrauch zu senken, an Grenzen stößt. Grenzen, die durch das zwingend erforderliche Umsteuern zu mehr Klima- und Gesundheitsschutz und die endliche Verfügbarkeit fossiler Kraftstoffe gegeben sind. Grenzen, zu denen sich die westliche Welt und insbesondere auch Deutschland bekannt haben. Die Antwort eines Hochtechnologiekonzerns wie VW auf diese Herausforderungen kann nur die Entwicklung von Antriebstechnologien sein, die auf fossile Kraftstoffe gänzlich verzichten. Das Auto von morgen fährt elektrisch. Der Staat muss mit ambitionierten Grenzwerten und insbesondere deren konsequenter Überwachung den Rahmen setzen, in dem sich im Wettbewerb neue Technologien entwickeln und am Markt durchsetzen lassen.

VW hat nicht nur ein Management-, sondern ein Strukturproblem. Beim Aufbruch in neue Mobilitätsformen und Antriebstechnologien steht VW nicht an erster Stelle. An den Stamsäulen stehen oftmals französische oder japanische Autos; Carsharingmodelle kommen aus Bayern und Baden-Württemberg. Ein amerikanischer Newcomer auf dem Automobilmarkt dringt mit einem mutigen Schritt in die Elektromobilität in den Bereich der Luxusautos vor, in dem VW Millionen verbrannt hat, aber keinen Erfolg verbuchen konnte. Der VW-Skandal zeigt überdeutlich, dass Realitätsverweigerung im globalen Wettbewerb in die Sackgasse führt. Der Schaden ist da – den Konzern erwarten hohe Strafzahlungen, eine kostenintensive Rückholaktion aller betroffenen Fahrzeuge und ein Imageverlust, dessen Ausmaß noch unkalkulierbar ist. Auswirkung auf Arbeitsplätze bei VW und Zulieferern sind noch ungewiss. Die Landesbank Baden-Württemberg (LBBW) schätzt den Gesamtschaden auf bis zu 47 Mrd. Euro ([www.zeit.de](http://www.zeit.de) vom 29. September 2015 „Ein Weltkonzern wankt“). VW musste bereits Rückstellungen in Milliardenhöhe bilden. Diese Mittel wären deutlich besser in Zukunftstechnologien angelegt.

Zukunftsfähige Industriepolitik muss Unternehmen neue Türen öffnen, statt sich gegen den unvermeidlichen Wandel zu stemmen. Ein solcher neuer Entwicklungspfad für die deutsche Automobilbranche ist die Elektromobilität. Wer Elektromobilität will, muss sie fördern. Zum Beispiel mit einem flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur. Um den Rückstand zu anderen Autonationen, wie den USA und Japan, bei Elektroautos aufzuholen, braucht es mehr Dynamik. Der

Marktanteil von Elektroautos bei Neuwagen in Deutschland muss entscheidend gesteigert werden.

Dienstwagen haben einen großen Einfluss auf den Kfz-Bestand und auf den Gebrauchtwagenmarkt. Die ökologische Ausrichtung der Dienstwagenbesteuerung am CO<sub>2</sub>-Ausstoß hat deshalb eine hohe Bedeutung für den Klima- und Gesundheitsschutz. Neue, effizientere Mobilitätsformen, wie das Carsharing, sind weitere Elemente hin zu einem effektiven Klimaschutz. Um diese zu stützen, müssen rechtssichere und bundeseinheitliche Grundlagen für die Kommunen entwickelt werden. Ambitionierte Grenzwerte für den Spritverbrauch bis zum Jahr 2025 sind ein Innovationstreiber. Sie stehen für kontinuierlichen Veränderungsdruck und zeichnen einen geordneten, planungssicheren und realistisch machbaren Weg für die Automobilbranche zu mehr Nachhaltigkeit. Ambitionierte Grenzwerte unterstützen die deutsche Automobilbranche dabei, sich zukunftsfähig aufzustellen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Zieht die Bundesregierung Lehren aus dem VW-Abgasskandal?  
Wenn ja, welche?  
Wenn nein, warum nicht?
2. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, die Hinweise darauf geben, dass auch andere Automobilhersteller Abschaltanlagen verwendet haben?
3. Erwartet die Bundesregierung Auswirkungen auf den Absatz von Autos mit Dieselmotoren im Zuge des Manipulationsskandals?
4. Sind für die Bundesregierung bereits Liquiditätsprobleme oder andere Schwierigkeiten insbesondere bei kleinen und mittelständischen Zulieferern erkennbar?
5. Welche Möglichkeiten allgemeiner und einzelbetrieblicher Hilfen der Bundesregierung stehen prinzipiell in solchen Fällen zur Verfügung?
6. Welcher Anteil der Förderungen des Bundes, die direkt an Unternehmen der Automobilbranche gehen, entfällt auf die Weiterentwicklung bzw. Optimierung von Verbrennungsmotoren?
7. In welcher Höhe haben VW und verbundene Unternehmen in den letzten zehn Jahren Fördermittel aus dem Bundeshaushalt erhalten?  
Aus welchen Titeln wurden diese Mittel gewährt, und wofür?
8. Wer koordiniert die Aufarbeitung der industriepolitischen Auswirkungen und die politischen Maßnahmen im Zuge des VW-Abgasskandals in der Bundesregierung?
9. Hält die Bundesregierung strengere CO<sub>2</sub>- und Verbrauchsgrenzwerte und die wirkungsvolle Kontrolle von deren Einhaltung für industriepolitisch sinnvoll?
10. Wird die Bundesregierung jetzt ein Marktanzreizprogramm auflegen, das mit Kaufzuschüssen für Elektroautos und Plug-in-Hybrid-Autos einen deutlich höheren Marktanteil von E-Autos bei den Neuwagen befördert?  
Falls ja, wann und wie, und falls nein, warum nicht?
11. Wird die Bundesregierung weitere Anreize zur Förderung von Elektromobilität verabschieden?  
Falls ja, wann und wie, und falls nein, warum nicht?
12. Wird die Bundesregierung die Förderung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur für Elektroautos ausweiten, und falls die Bundesregierung dies nicht plant, warum nicht?

13. Plant die Bundesregierung insbesondere ein Investitionsprogramm zum Ausbau flächendeckender Ladepunkte aufzulegen?  
Falls ja, wann und wie, und falls nein, warum nicht?
14. Welche anderen Anreizstrukturen hält die Bundesregierung für geeignet, neue Antriebstechnologien in der konkreten Umsetzung (also dem Fahrzeug auf der Straße) zu fördern?
15. Wird die Bundesregierung jetzt die Dienstwagenbesteuerung am CO<sub>2</sub>-Ausstoß ausrichten und so sparsame und klimafreundliche Dienstwagen gezielt zulasten von umweltschädlichen Dienstwagen fördern?  
Falls ja, wann und wie, und falls nein, warum nicht?
16. Wird die Bundesregierung jetzt ein Carsharinggesetz einbringen, um den Kommunen eine rechtssichere und bundeseinheitliche Grundlage für Carsharingstationen, insbesondere in Verbindung mit Ladesäulen für Elektroautos, zu garantieren?  
Falls ja, wann und wie, und falls nein, warum nicht?
17. Wird die Bundesregierung ab jetzt ihr selbstgestecktes Ziel erfüllen, dass zehn Prozent der neu gekauften oder gemieteten Dienstwagen der Bundesministerien elektrisch fahren sollen, und plant die Bundesregierung als Konsequenz aus dem Abgasskandal, dieses Ziel zu erhöhen?

Berlin, den 14. Oktober 2015

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

