

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Kerstin Andreae, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/1041 –**

Beschleunigung der Energie- und Verkehrswende durch eigene Batterieproduktion

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Rahmen der Energiewende kommt Batterien zur Speicherung von Energie eine immer größere Bedeutung zu. Das gilt nicht nur für den Heimspeicher für die Speicherung volatiler Stromerzeugung, etwa durch PV-Anlagen (PV = Photovoltaik) auf dem Dach, sondern auch im Rahmen der Verkehrswende bei Elektrofahrzeugen.

Doch bisher gibt es keine eigene Zellproduktion in Deutschland oder der Europäischen Union. Neun von zehn Batteriezellen auf dem Weltmarkt werden in den Werken von Unternehmen wie Samsung, Panasonic oder CATL in China produziert (siehe Handelsblatt vom 23. Februar 2018 „Europa will Batterien bauen“). Um jedoch auf dem Markt der Zukunft erfolgreich zu sein, neue Arbeitsplätze zu schaffen und ressourcenschonend und umweltfreundlich zu produzieren, bedarf es nach Auffassung der Fragesteller einer ambitionierten und konsistenten Förderpolitik.

1. Liegen der Bundesregierung Informationen über die Bereitschaft der deutschen Industrie zur Batterieproduktion bzw. Zellproduktion vor, und falls ja, welche?

Im Rahmen des „Batterieforum Deutschland“ im Jahr 2017 hat sich beispielsweise eine Initiative aus Unternehmen der Chemiebranche, des Maschinen- und Anlagenbaus, Zulieferern und Anwendern von Batteriezellen zusammengefunden. Das Ziel ist der Aufbau einer großskaligen, wettbewerbsfähigen Zellfertigung in Deutschland. Diese Initiative hat zur Gründung des Unternehmens Terra E geführt. Zudem hat das Unternehmen VARTA Microbattery im Oktober 2017 eine Kapitalerhöhung durchgeführt. Die eingenommenen Mittel sollen nach Kenntnis der Bundesregierung für den Ausbau der dortigen Batteriezellfertigung eingesetzt werden. Darüber hinaus sind weitere mittelständische Zellforscher in Deutschland angesiedelt.

2. Teilt die Bundesregierung die Skepsis des Zentralverbands der Deutschen Elektronikindustrie hinsichtlich einer Möglichkeit zum baldigen Aufbau einer Großfertigung von Lithium-Ionen-Zellen, und wenn ja, wie realistisch schätzt die Bundesregierung das vom EU-Kommissionsvizepräsidenten Maroš Šefčovič formulierte Ziel, bis 2025 eine europaweite Produktionskapazität von 100 Gigawattstunden für Batteriezellen aufzubauen, ein (siehe http://bizz-energy.com/elektrolobby_geringe_chancen_fuer_gigafactory_deutschland/)?

Die Bundesregierung teilt die Skepsis des Zentralverbands der Deutschen Elektronikindustrie zum Aufbau einer Großfertigung von Lithium-Ionen-Zellen nicht, denn die Nachfrage für Batteriezellen wird zukünftig weiter steigen. Neben Batteriezellen für Elektrofahrzeuge besteht ein ebenso steigender Bedarf an Batteriezellen etwa für stationäre Energiespeicher, Industrieanwendungen (z. B. Gabelstapler), Hochleistungswerkzeuge, tragbare Elektronik und die Medizintechnik. Eine Prognose des Fraunhofer ISI (Energiespeicher-Roadmap) zeigt beispielsweise, dass ab 2025 ein massiver Ausbau an Batteriezellproduktionskapazitäten notwendig wird, da es sonst zu einer Unterversorgung der Industrie mit Batteriezellen kommen kann. Nach Kenntnis der Bundesregierung gibt es bereits jetzt in einigen Bereichen Versorgungsengepässe bei Batteriezellen.

Nach Einschätzung der Bundesregierung ist das vom Vizepräsidenten der EU-Kommission Šefčovič formulierte Ziel einer Produktionskapazität von 100 GWh/a bis zum Jahr 2025 aus heutiger Sicht zwar ambitioniert, aber bei einem entsprechenden industriellen Engagement erreichbar.

3. Welche Gründe sieht die Bundesregierung dafür, dass der Markt für Batteriezellen derzeit fest in asiatischer Hand ist (siehe Energiate-Meldung vom 13. Februar 2018 „Europäischer Batterie-Champion lässt auf sich warten“), und welche Strategien hat sie, um dies zu ändern?

Nach der Kommerzialisierung der Lithium-Ionen-Technologie durch die Firma Sony im Jahr 1991 wurden große Fertigungskapazitäten für Batterien für die Unterhaltungselektronik in Asien aufgebaut. Damit wurde auch die Grundlage für die Fertigung von Batteriezellen für die Elektromobilität gelegt, die auf derselben, inzwischen jedoch weiterentwickelten Lithium-Ionen-Technologie beruht.

Die Bundesregierung verfolgt die Strategie, die industrielle Wertschöpfungskette der Batterie im Hinblick auf eine Batteriezellproduktion zu schließen, und setzt dazu auf Forschung und Innovationen. Seit 2008 wird die Forschungslandschaft im Bereich Batterie in Deutschland durch gezielte Förderprogramme wieder erfolgreich aufgebaut. Es gilt nun, die Ergebnisse in die industrielle Anwendung zu bringen. Die Bundesregierung unterstützt auch diesen Schritt im Rahmen der Projektförderung.

4. Befürwortet die Bundesregierung Staatsbeihilfen für die Batterieindustrie, und falls ja, wie sollen diese konkret aussehen, und falls nein, warum nicht?

Die Bundesregierung sieht es als wichtige Aufgabe an, durch die Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich der Batterietechnologie inkl. der zugehörigen Fertigungsverfahren die Voraussetzungen für die erfolgreiche Ansiedlung einer Batteriezellproduktion in Deutschland zu schaffen. Hierfür wurden seit 2008 rund 450 Millionen Euro aufgewendet. Heute zählt Deutschland wieder zur Weltspitze der grundlegenden Forschung, insbesondere bei Batteriematerialien und -zellsystemen, Leistungselektronik für Batteriemanagementsysteme und Fertigungsprozessen. In den geförderten Verbundprojekten haben Unternehmen und

Forschungseinrichtungen gemeinsam Lösungen für Materialien und Prozesstechnologien für neue Batteriegenerationen entwickelt. Die Bundesregierung wird ihre Förderstrategie konsequent weiterverfolgen.

Darüber hinausgehende Unterstützungsmaßnahmen von staatlicher Seite werden im europäischen Rahmen erörtert. Hier ist die Bundesregierung beteiligt. Die abschließende Meinungsbildung erfolgt auf der Grundlage dieser Gesprächsergebnisse.

5. Welche konkreten Finanzierungsmöglichkeiten werden innerhalb der Bundesregierung für die Batterieproduktion in Deutschland bisher diskutiert (bitte einzeln nach aktuellem Diskussionsstand aufschlüsseln)?

Die Bundesregierung wird die Forschungsaktivitäten in Deutschland weiterhin mit geeigneten Maßnahmen zielgerichtet unterstützen. Im Rahmen der Projektförderung sollen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben zum Aufbau einer Batteriezellproduktion weiterhin unterstützt werden. Aufgebaut werden kann auf mehrere Forschungsstandorte in Deutschland, darunter die Forschungsproduktionsanlage am ZSW in Ulm, an der Batteriezellproduktion im industrietauglichen Maßstab erprobt werden kann.

6. Wird sich die Bundesregierung – ähnlich wie die schwedische Regierung für eine Demonstrationslinie für die Zellfertigung – für eine Finanzierung durch die Europäische Investitionsbank (EIB) oder andere Fördermöglichkeiten einsetzen, und falls ja, wie, und in welchem Umfang (s. www.electrive.net/2018/02/13/northvolt-holt-europaeische-investitionsbank-mit-ins-boot/)?

Die Bundesregierung sieht die Batteriezellproduktion als wichtiges Element in der Wertschöpfungskette „Batterie“ in Deutschland an. Im Hinblick auf den Aufbau einer Batteriezellproduktion werden aktuell im Kontext der europäischen Batterie-Allianz mit der Europäischen Kommission Gespräche geführt, um mögliche Szenarien mit der Industrie auszuloten. Die Finanzierung durch die EIB steht auch deutschen Unternehmen offen.

7. Welche Vertreter von Seiten der Bundesregierung nahmen beim zweiten Batterie Gipfel des EU-Kommissionsvizepräsidenten Maroš Šefčovič in Brüssel im Februar 2018 teil?

Beim zweiten Batterie-Gipfel im Februar 2018 nahm Staatssekretär Matthias Machnig (Bundesministerium für Wirtschaft und Energie) teil.

8. Welche konkreten Vereinbarungen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung auf dem Batterie Gipfel getroffen?

Die Europäische Kommission wird ihre Roadmap zur Batteriezellfertigung vervollständigen und der Öffentlichkeit präsentieren.

9. Welche Vorschläge und Maßnahmen haben die Vertreter der Bundesregierung bei dem Batterie Gipfel präsentiert, und welche von anderen Teilnehmern vorgestellten Maßnahmen haben sie unterstützt?

Die Bundesregierung befindet sich in engem Austausch mit den Unternehmen, die für ein Cluster zur Zellfertigung prinzipiell in Betracht kommen. Sie flankiert Gespräche der Unternehmen in Deutschland und in weiteren europäischen Mit-

gliedsländern, um die Realisierbarkeit einer Zellfertigung zu sondieren. Des Weiteren ist das Thema regelmäßig auf der Tagesordnung von Gesprächen mit Vertretern der Regierungen Schwedens, Frankreichs, Italiens und Polens. In Brüssel wurde dafür geworben, dass es für die EU wichtig ist, mehrere EU-Standorte für jeweils eine Batteriezellfertigung vorzusehen und gegebenenfalls durch eine praxisgerechte Anwendung des EU-Beihilferechts zu fördern.

10. Welche Maßnahmen bevorzugt die Bundesregierung bei der Weiterentwicklung der Batterieproduktion auf europäischer Ebene?

Die Bundesregierung unterstützt die Errichtung einer europäischen Batterie-Allianz und wird sich dafür einsetzen, dass auch deutsche Partner hier ihre Kompetenzen einbringen. Mit dem Instrument der „Wichtigen Vorhaben von gemeinsamem europäischem Interesse“ (IPCEI: Important Project of Common European Interest) hat die Europäische Kommission bereits das beihilferechtliche Instrument, um innovative Hightech-Investitionen von europäischer Bedeutung unter besonderen Voraussetzungen zu ermöglichen. Hiervon könnten auch deutsche Unternehmen profitieren.

11. Welche konkreten Schritte will die Bundesregierung bis zum dritten Batterieipfel unternehmen?

Es besteht Einvernehmen unter den europäischen Mitgliedstaaten, dass eine Zellfertigung getragen werden muss von Unternehmen, die das Thema auch unter Berücksichtigung des Kriteriums der Wirtschaftlichkeit voranbringen wollen. Dieser Prozess wird von der Bundesregierung und von den Regierungen anderer europäischer Mitgliedstaaten aktiv unterstützt.

12. Welche Gespräche hat die Bundesregierung mit deutschen Autoherstellern in den vergangenen zwölf Monaten über den Aufbau einer eigenen Batterieproduktion in Deutschland geführt (bitte nach Datum, Teilnehmerinnen und Teilnehmern und Inhalt bzw. Ergebnis des Gesprächs aufschlüsseln)?

Aufgabenbedingt pflegen Mitglieder der Bundesregierung, Parlamentarische Staatssekretärinnen und Parlamentarische Staatssekretäre, Staatsministerinnen und Staatsminister sowie Staatssekretärinnen und Staatssekretäre der Bundesministerien in jeder Wahlperiode Kontakte mit einer Vielzahl von Akteuren. Die Bundesregierung, insbesondere das Bundeskanzleramt, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie das Bundesministerium für Bildung und Forschung, steht grundsätzlich mit allen Vertretern aus dem energie- und verkehrspolitischen, energie- und verkehrswirtschaftlichen, wissenschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Bereich im ständigen Austausch. Darunter fallen Termine mit Vertretern u. a. von Unternehmen, Forschungsinstitutionen, Bürgerinitiativen, Vereinen, Gewerkschaften und Verbänden. Eine Verpflichtung zur Erfassung entsprechender Daten (z. B. Erfassung sämtlicher Veranstaltungen, Sitzungen und Einzelgespräche nebst Teilnehmerinnen und Teilnehmern) besteht nicht und eine solche umfassende Dokumentation wurde auch nicht durchgeführt.

Es kann auch nicht ausgeschlossen werden, dass es am Rande von Veranstaltungen oder sonstigen Terminen zu persönlichen Kontakten mit Vertreterinnen und Vertretern von Unternehmen, Verbänden, Nichtregierungsorganisationen und anderen Akteuren gekommen ist. Inwieweit dies tatsächlich der Fall war, kann aus den o. g. Gründen nicht nachvollzogen werden. In diesem Zusammenhang ist zudem darauf hinzuweisen, dass Lücken bei der Beantwortung u. a. dadurch nicht

ausgeschlossen werden können, dass Vertreterinnen und Vertreter der genannten Unternehmen und Verbände sowie Nichtregierungsorganisationen und anderen Akteure z. B. auch als Gast oder Beauftragte eines Dritten an einer Gremiensitzung oder einer Veranstaltung ohne Teilnehmerliste teilgenommen haben können und bei dieser Gelegenheit mit Mitgliedern der Bundesregierung in Kontakt getreten sein können. Die Angaben zu den Gesprächspartnern richten sich zudem nach der Anmeldung bei Terminvereinbarung, kurzfristige Änderungen der anwesenden Teilnehmerinnen und Teilnehmer können nicht mehr in jedem Einzelfall nachvollzogen werden.

Die Bundesregierung ist insbesondere im Rahmen der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) im ständigen Kontakt mit Autoherstellern. Die NPE hat im Rahmen einer Roadmap „Batteriezellproduktion“ die Voraussetzungen für den erfolgreichen Aufbau einer Batteriezellproduktion in Deutschland beschrieben.

Parallel finden Gespräche mit den Gründern der Firma Terra E und dem Unternehmen selbst statt. Auch mit Varta Microbattery stand die Bundesregierung vielfach in Kontakt. Darüber hat die Bundesregierung auf Leitungsebene mit der Autoindustrie und wichtigen Zulieferunternehmen Einzelgespräche geführt. Die aufgeführten Angaben erfolgen auf der Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse sowie vorhandener Unterlagen und Aufzeichnungen.

Teilnehmerkreis seitens der Automobilbranche	Teilnehmerinnen/ Teilnehmer Bundesregierung	Termin	Inhalt
Firma Phoenix Contact Prof. Dr. Thomas Weber (Daimler AG), Matthias Wissmann (VDA)	St Matthias Machnig,	04.04.2017	Lenkungskreis der Nationalen Plattform Elektromobilität: Möglichkeit einer zeitnahen Entscheidung für eine Batteriezellproduktion in Deutschland
Dr. Nicolas Peter (BMW AG)	BM'in Brigitte Zypries	31.05.2017	Möglichkeiten einer Allianz sondieren
Vertreter der Betriebsräte der Automobil- und Zulieferbranche	BM'in Brigitte Zypries, BM'in Dr. Barbara Hendricks	25.08.2017	Strategischer Austausch
Michael Brecht (Gesamtbetriebsrat Daimler AG) Martin Hennig (Gesamtbetriebsrat Ford Werke GmbH) Jörg Hofmann (IG Metall) Uwe Hück (Gesamtbetriebsrat Porsche AG) Peter Mosch (Gesamtbetriebsrat Audi AG) Bernd Osterloh (Gesamt- und Konzernbetriebsrat VW AG) Lothar Sorger in Vertretung für Dr. Wolfgang Schäfer-Klug (Betriebsrat Opel GmbH) Manfred Schoch (Gesamtbetriebsrat BMW AG)	BK'in Dr. Angela Merkel BM Peter Altmaier BM Sigmar Gabriel BM Alexander Dobrindt BM'in Dr. Barbara Hendricks BM'in Brigitte Zypries St Rainer Sontowski St Rainer Bomba St Jochen Flasbarth St Matthias Machnig	06.09.2017	Strategischer Austausch zur Zukunft der Automobilindustrie im Rahmen eines Gesprächs der BK'in mit den Betriebsratsvorsitzenden der in Deutschland produzierenden Automobilunternehmen
Dr. Oliver Blume (Porsche AG) Dr. Daniel Böhmer (Meiller Fahrzeug- und Maschinenfabrik GmbH & Co. KG und VDA) Klaus Bräunig (VDA) Dr. Rolf Breidenbach (Hella KGaA Hueck & Co.) Dr. Joachim Damasky (VDA) Dr. Elma Degenhart (Continental AG) Dr. Volkmar Denner (Robert Bosch GmbH) Gunnar Herrmann (Ford-Werke GmbH) Arndt Kirchhoff (Kirchhoff Holding GmbH & Co und VDA) Harald Krüger (BMW Group) Dr. Kay Lindemann (VDA) Michael Lohscheller (Opel Automobile GmbH) Gertrud Moll-Möhrstedt, (Akkumulatorenfabrik MOLL GmbH + Co. KG) Matthias Müller (Volkswagen AG) Dr. Stefan Sommer (ZF Friedrichshafen AG) Prof. Rupert Stadler (Audi AG) Matthias Wissmann (VDA) Dr. Stefan Wolf (ElringKlinger AG) Dr. Dieter Zetsche (Daimler und VDA)	BK'in Dr. Angela Merkel BM Alexander Dobrindt	14.09.2017	Strategischer Austausch zur Zukunft der Automobilindustrie im Rahmen eines Gesprächs mit dem Vorstand des Verbandes der deutschen Automobilindustrie sowie der Geschäftsführung des Verbandes der deutschen Automobilindustrie während der Internationalen Automobilausstellung

Teilnehmerkreis seitens der Automobilbranche	Teilnehmerinnen/ Teilnehmer Bundesregierung	Termin	Inhalt
Dr. Ulrich Eichhorn (Volkswagen AG)	St Matthias Machnig	27.09.2017	Möglichkeiten einer Allianz sondieren
Wilko Stark (Daimler AG), Klaus Fröhlich (BMW AG), Dr. Ulrich Eichhorn (Volkswagen AG)	St Matthias Machnig	11.10.2017	High Level Group der EU-KOM zur Zellfertigung: Möglichkeiten einer Allianz sondieren
Dr. Ulrich Eichhorn (Volkswagen AG), Klaus Fröhlich (BMW AG), Professor Dr. Thomas Weber (Daimler AG), Matthias Wissmann (VDA)	St Dr. Georg Schütte St Rainer Bomba	24.10.2017	Lenkungskreis der Nationalen Plattform Elektromobilität: Diskussion des Berichts der Arbeitsgruppe „Batterietechnologie“
Bosch, BASF, Daimler Vertreter der Firma Daimler AG	St Dr. Georg Schütte	12.01.2018	Festkörper-Batterien
Prof. Dr. Thomas Weber (Daimler), Vertreter von Acatech	St Rainer Bomba	19.01.2018	Information zur Rohstoffverfügbarkeit für eine Batteriezellproduktion in Deutschland
Vertreter der Firmen BMW AG und Daimler AG	St Dr. Georg Schütte	23.01.2018	Industriegespräch „Batterieforschung in Deutschland – Impulse für Innovationen“: Austausch zu Forschungsbedarfen für die Batterie- / Batteriezellproduktion entlang der Wertschöpfungskette Batterie

13. Wurden in Gesprächen der Bundesregierung mit den deutschen Autoherstellern auch Fragen der Standardisierung besprochen, und falls ja, bis wann erwartet die Bundesregierung, dass sich die Automobilhersteller, wie von führenden Batteriezellenherstellern gewünscht (siehe WELT, „Eine deutsche Gigafactory – nur ein Traum?“, vom 14. Februar 2018, www.welt.de/wirtschaft/article173586317/Elektromobilitaet-Batterierhersteller-ziehen-nicht-mit.html), auf einen Standard für Zelltechnologie einigen könnten?
14. Nimmt die Bundesregierung in der Frage der Standardisierung eine aktive Rolle ein (bitte begründen)?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für die Produktstrategie der Industrie ist die Standardisierung von besonderer Bedeutung. Die Standardisierung muss daher schon im Forschungsstadium mitgedacht werden. Aktivitäten zur Normung und Standardisierung werden im Rahmen der Projektförderung durch die Bundesregierung unterstützt. Die Ergebnisse wurden von der Nationalen Plattform Elektromobilität aufgegriffen und publiziert.

Die Bundesregierung selbst setzt keine Standards, dies übernehmen die Normungsorganisationen basierend auf dem Normungsvertrag, welcher mit der Bundesrepublik Deutschland geschlossen wurde.

15. Mit welchem Umsatzvolumen im globalen Batteriemarkt rechnet die Bundesregierung in den kommenden 20 Jahren (bitte nach Jahren aufschlüsseln), und auf welche Berechnungen/Studien bezieht sie sich dabei?
16. Welchen Marktanteil für die deutsche Wirtschaft hält die Bundesregierung dabei für realistisch?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine belastbaren Informationen vor.

17. Wie viele Elektroautos sind in Deutschland aktuell zugelassen?

Am 1. Januar 2018 waren in Deutschland laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) 98 280 Elektro-Pkw zugelassen. Im Übrigen wird auf die auf der Internetseite des KBA abrufbaren Statistiken verwiesen.

18. Wie viele Elektrobusse sind in Deutschland aktuell zugelassen?

Zum 1. Februar 2018 waren laut KBA (ohne Berücksichtigung ggf. erfolgter Abmeldungen im Zeitraum 1. Januar 2017 bis 31. Januar 2018) in Deutschland 209 Elektrobusse zugelassen, davon 114 Batterie-, 15 Brennstoffzellen- und 80 Oberleitungsbusse. Zusätzlich gibt es einen Bestand von 369 Hybridbussen.

19. Hält die Bundesregierung weiter am Ziel „Eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen bis 2020“ (www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Fragen-Antworten/7_Verkehr/_node.html) fest, und falls ja, mit welchen konkreten Maßnahmen will sie dieses Ziel erreichen?

Die Bundesregierung hat sich gemeinsam mit der Nationalen Plattform Elektromobilität, in der Industrie, Gewerkschaften und Wissenschaft vertreten sind, ehrgeizige Ziele gesetzt. Es ist nach wie vor das Ziel der Bundesregierung zügig möglichst viele Elektroautos auf die Straße zu bringen. Vor diesem Hintergrund ist das 2020-Ziel als politische Richtgröße nach wie vor gültig. Industrie und Bundesregierung müssen ihre Anstrengungen fortsetzen und gegebenenfalls anpassen, um hier erfolgreich zu sein.

Das bestehende Marktanzreizpaket unterstützt die Verbreitung von umweltschonenden Elektrofahrzeugen im Markt. Es umfasst Kaufanreize für rein elektrische und von außen aufladbare Hybride in Höhe von bis zu 4 000 Euro, die die Industrie zur Hälfte finanziert. Zu den Maßnahmen gehören auch der Ausbau der Ladeinfrastruktur, steuerliche Anreize sowie eine kontinuierliche Erhöhung des Anteils von Elektrofahrzeugen in der öffentlichen Beschaffung. Flankiert wird das Marktanzreizpaket seit Ende 2017 von dem „Sofortprogramm Saubere Luft 2017 bis 2020“ für besonders von Stickoxiden belastete Kommunen, das u. a. die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und den Aufbau von Ladeinfrastruktur fördert. Im Koalitionsvertrag für die 19. Wahlperiode wurden zudem weitere Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität vereinbart. Dazu zählen u. a. die rechtliche Erleichterung des Einbaus von Ladepunkten für Mieter und Wohnungseigentümer, die Reduzierung der pauschalen Dienstwagenbesteuerung für Elektroautos, die Einführung einer Sonder-AFA für gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge sowie die Erhöhung der Kaufprämie für Elektrotaxis und leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb.

20. Mit welcher Zahl von Elektrobussen rechnet die Bundesregierung bis zum Jahr 2020?

Der Bundesregierung liegt keine Prognose zur Anzahl von Elektrobussen für das Jahr 2020 vor. Angesichts der großen Resonanz auf Förderprogramme der Bundesregierung ist mit einem deutlichen Anstieg der Fahrzeugzahlen in den kommenden Jahren zu rechnen.

