

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Lisa Paus, Stefan Schmidt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/3743 –**

Verbesserung von Anreizen und weiteren Rahmenbedingungen für den Hochlauf der Elektromobilität

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat sich im Jahr 2009 in ihrem Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität vorgenommen, dass bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren sollen. Von diesem Ziel ist die Bundesregierung jedoch weit entfernt, sodass die Nationale Plattform Elektromobilität Medienberichten zufolge nunmehr davon ausgeht, dass dieses Ziel erst im Jahr 2022 erreicht wird (vgl. www.electrive.net/2018/03/19/stromaufwaerts-absatz-prognose-fuer-e-autos-in-deutschland/).

Der Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD sieht vor, bestimmte Rahmenbedingungen im Sinne der Förderung der Elektromobilität anzupassen. Das betrifft beispielsweise die Erhöhung der Kaufprämie für bestimmte Elektrofahrzeuge, die Einführung einer befristeten Sonder-AfA (AfA = Absetzung für Abnutzung und die Senkung des Steuersatzes bei der pauschalen Dienstwagenbesteuerung von Elektrofahrzeugen. Im Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“ wird bereits die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und Elektrobussen gefördert. Die Fragesteller möchten wissen, inwiefern diese Förderung bislang in Anspruch genommen wurde.

Die Elektromobilität sorgt bei der Automobilindustrie nach Ansicht der Fragesteller für einen Transformationsprozess, der politisch gestaltet werden muss, damit gute Arbeit in der Branche erhalten bleibt. Offen ist, von welcher Entwicklung die Bundesregierung in diesem Zusammenhang ausgeht und welche Maßnahmen sie ergreift, um insbesondere die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bei dieser Transformation zu unterstützen.

Zudem rücken zunehmend Aspekte des Recyclings von Antriebsbatterien in die Diskussion, ohne dass klar wäre, auf welche Weise die Bundesregierung sicherstellen will, dass auch künftig eine hohe Recyclingeffizienz gewährleistet wird und gleichzeitig Anwendungen für eine Nachnutzung der Batterien in anderen Anwendungsbereichen („Second Life“) möglich bleiben.

Bestand von Elektrofahrzeugen und Ziele der Bundesregierung

1. Wie hat sich die Zahl der zugelassenen Pkw und wie hat sich die Zahl der rein batterieelektrisch betriebenen Pkw in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?

Bestand an Personenkraftwagen nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2009 - 2018

Bundesland	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Schleswig-Holstein	1.432.290	1.452.553	1.476.405	1.499.358	1.517.779	1.534.917	1.555.863	1.583.822	1.613.213	1.639.337
Hamburg	711.450	715.480	725.845	731.283	738.610	742.320	750.510	761.655	771.573	783.255
Niedersachsen	4.058.368	4.110.328	4.175.413	4.255.217	4.320.354	4.383.401	4.451.016	4.528.650	4.602.743	4.674.059
Bremen	259.335	261.172	265.066	269.995	273.406	276.270	280.107	284.484	290.136	290.188
Nordrhein-Westfalen	8.820.040	8.902.315	9.029.180	9.153.264	9.264.268	9.354.668	9.478.829	9.639.714	9.807.338	9.950.324
Hessen	3.243.845	3.279.051	3.325.303	3.372.935	3.414.865	3.441.406	3.483.965	3.539.412	3.598.862	3.658.894
Rheinland-Pfalz	2.195.226	2.223.969	2.256.812	2.290.720	2.320.090	2.343.457	2.374.497	2.410.786	2.449.404	2.482.960
Baden-Wuerttemberg	5.663.963	5.718.717	5.794.361	5.897.054	5.989.716	6.070.405	6.171.168	6.282.597	6.410.321	6.521.643
Bayern	6.772.212	6.862.802	6.958.119	7.110.701	7.214.493	7.311.093	7.427.661	7.550.273	7.695.182	7.845.761
Saarland	575.317	582.159	587.008	594.513	599.509	603.331	608.463	615.611	622.819	629.613
Berlin	1.088.221	1.105.732	1.120.360	1.135.704	1.149.520	1.154.106	1.165.215	1.178.417	1.195.149	1.202.829
Brandenburg	1.295.571	1.308.910	1.321.092	1.330.774	1.337.091	1.343.315	1.353.356	1.369.736	1.387.847	1.407.031
Mecklenburg-Vorpommern	801.800	809.762	815.906	819.575	820.717	821.255	825.797	832.708	840.968	848.812
Sachsen	2.049.158	2.061.040	2.072.636	2.081.384	2.084.165	2.086.828	2.094.414	2.107.126	2.122.324	2.135.861
Sachsen-Anhalt	1.180.629	1.185.187	1.190.052	1.191.910	1.190.580	1.188.376	1.189.962	1.193.889	1.199.771	1.205.202
Thüringen	1.146.044	1.151.673	1.157.305	1.160.958	1.162.296	1.161.592	1.163.737	1.167.684	1.174.517	1.179.434
Sonstige	5.359	5.522	5.782	5.681	5.686	5.755	5.554	5.616	5.654	5.686
Unbekannt	22.343	1.255	24.918	26.621	27.979	28.735	23.010	19.029	15.739	13.705
Insgesamt	41.321.171	41.737.627	42.301.563	42.927.647	43.431.124	43.851.230	44.403.124	45.071.209	45.803.560	46.474.594

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Bestand an Elektro-Personenkraftwagen nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2009 - 2018

Bundesland	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Schleswig-Holstein	57	60	56	88	145	325	500	740	1.073	1.806
Hamburg	16	17	35	194	231	430	673	858	956	1.387
Niedersachsen	139	134	190	436	705	1.699	2.006	2.484	3.076	4.757
Bremen	3	5	50	80	97	181	258	264	263	307
Nordrhein-Westfalen	249	341	501	830	1.282	1.860	2.976	4.163	5.283	9.058
Hessen	134	153	208	412	598	902	1.426	1.966	2.592	4.139
Rheinland-Pfalz	71	68	83	165	268	374	622	966	1.423	2.221
Baden-Wuerttemberg	306	297	406	763	1.377	2.391	4.042	4.769	6.667	10.568
Bayern	317	336	518	928	1.407	2.400	4.053	5.760	8.175	12.953
Saarland	12	12	16	98	134	108	164	220	303	478
Berlin	22	29	93	165	328	657	849	1.445	1.668	2.007
Brandenburg	38	37	39	47	107	177	303	426	568	967
Mecklenburg-Vorpommern	12	13	13	22	61	76	126	176	252	418
Sachsen	43	51	55	210	213	369	591	735	984	1.501
Sachsen-Anhalt	14	18	27	50	78	86	150	232	310	522
Thüringen	17	17	15	52	82	111	199	285	415	731
Sonstige	-	-	-	-	-	7	7	9	9	32
Unbekannt	2	-	2	1	1	3	3	4	5	9
Insgesamt	1.452	1.588	2.307	4.541	7.114	12.156	18.948	25.502	34.022	53.861

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Als E-Fahrzeuge gelten jene PKW, die dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) entsprechen. Laut EmoG handelt es sich dabei um:

- (1) Reine Batterie-Elektrofahrzeuge = BEV;
- (2) Besonders umweltfreundliche und von außen aufladbare Hybride (Plug-In) = PHEV;
- (3) Brennstoffzellenfahrzeuge = H2BZ.

2. Welche Pkw-Modelle, die in Deutschland zugelassen werden dürfen, sind rein batterieelektrisch betrieben, und welche maximale Ladeleistung besitzen diese Modelle jeweils?

Elektro-Personenkraftwagen nach Modellreihen

AUDI	FIAT SEICENTO	MG ROVER	SEAT MARBELLA
AUDI A 2	FORD	MINI	SKODA
AUDI A3, S3, RS3	FORD FOCUS	MITUSBISHI I-MIEV	SKODA FABIA
AUDI A4, S4, RS4	FORD FUSION	NISSAN LEAF	SKODA FAVORIT
AUDI A8, S8	FORD KA	NISSAN NV200	SMART FORFOUR
AUDI Q2	FORD TRANSIT; TOURNEO	OPEL	SMART FORTWO
AUDI R8	HONDA CIVIC	OPEL AGILA	SUZUKI
AUDI TT	HYUNDAI IONIQ	OPEL AMPERA	SUZUKI SAMURAI
AUSTIN MINI	HYUNDAI KONA	OPEL CORSA	SUZUKI SPLASH
BMW	JEEP WRANGLER	PEUGEOT 106	TESLA MODEL S
BMW 1ER	KIA NIRO	PEUGEOT 205	TESLA MODEL X
BMW 3ER	KIA SOUL	PEUGEOT ION	TESLA ROADSTER
BMW I3	LADA NIVA	PEUGEOT PARTNER	TOYOTA MR-2
BMW Z3	LAND ROVER	PORSCHE	TOYOTA YARIS VERSO
CHEVROLET MATIZ	LOTUS ELISE	PORSCHE 911	VOLVO
CHEVROLET VOLT	MAZDA MX-5	PORSCHE BOXSTER	VOLVO C30
CITROEN AX	MERCEDES	RENAULT	VW
CITROEN BERLINGO	MERCEDES 190	RENAULT CLIO	VW ARTEON
CITROEN C-ZERO	MERCEDES A-KLASSE	RENAULT FLUENCE	VW CADDY
CITROEN C1	MERCEDES B-KLASSE	RENAULT KANGOO	VW FOX
CITROEN C3	MERCEDES C-KLASSE	RENAULT MASTER	VW GOLD
CITROEN SAXO	MERCEDES E-KLASSE	RENAULT RAPID	VW LUPO
FIAT	MERCEDES MB 100	RENAULT SCENIC	VW PASSAT
FIAT 500	MERCEDES SL	RENAULT TWINGO	VW POLO
FIAT CINQUECENTO	MERCEDES SLS AMG	RENAULT ZOE	VW TOURAN
FIAT FIORINO	MERCEDES SPRINTER	SAAB	VW TRANSPORTER
FIAT PANDA	MERCEDES VIANO	SAAB 9-3	VW UP
FIAT PUNTO	MERCEDES VITO	SACHSENRING	SONSTIGE

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Informationen zur maximalen Ladeleistung von Elektro-Fahrzeugen liegen nicht vor.

3. Wie hat sich die Zahl der zugelassenen Taxen und wie hat sich die Zahl der rein batterieelektrisch betriebenen Taxen in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?

Bestand an Kraftfahrzeugen mit der Verwendungsart "Taxi" nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2010 - 2018									
Bundesland	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Schleswig-Holstein	84	709	1.280	1.703	1.923	1.964	2.032	2.097	2.079
Hamburg	152	623	1.523	2.085	2.269	2.532	2.711	2.803	2.845
Niedersachsen	197	1.492	2.672	3.451	3.870	3.939	3.808	3.659	3.560
Bremen	61	237	383	501	578	619	641	664	649
Nordrhein-Westfalen	208	2.910	5.825	7.765	8.977	9.609	9.894	10.110	10.399
Hessen	370	1.784	2.913	3.458	3.841	4.036	4.142	4.256	4.289
Rheinland-Pfalz	146	682	1.058	1.287	1.431	1.492	1.556	1.591	1.560
Baden-Wuerttemberg	39	1.105	2.205	2.891	3.358	3.748	4.065	4.324	4.488
Bayern	359	2.716	4.823	5.393	5.489	5.402	5.144	5.383	6.341
Saarland	5	133	249	344	390	412	420	425	441
Berlin	1.660	2.905	3.685	4.408	5.001	5.347	5.635	5.816	5.814
Brandenburg	84	372	718	948	1.107	1.170	1.222	1.284	1.283
Mecklenburg-Vorpommern	48	264	949	962	967	967	977	975	954
Sachsen	89	793	1.473	1.918	2.251	2.344	2.471	2.606	2.650
Sachsen-Anhalt	53	436	660	816	943	995	1.024	1.058	1.049
Thüringen	24	223	431	582	699	771	823	883	909
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Unbekannt	-	-	2	3	3	3	2	2	2
Insgesamt	3.579	17.384	30.849	38.515	43.091	45.350	46.567	47.936	49.312

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Bestand an Elektro-Kraftfahrzeugen mit der Verwendungsart "Taxi" nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2010 - 2018									
Bundesland	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Schleswig-Holstein	-	-	1	2	2	2	1	2	2
Hamburg	-	-	-	-	4	6	6	1	1
Niedersachsen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bremen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Nordrhein-Westfalen	-	-	1	2	1	1	-	-	4
Hessen	-	-	-	-	1	1	1	1	1
Rheinland-Pfalz	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Baden-Wuerttemberg	-	-	-	-	1	1	5	15	15
Bayern	-	-	1	-	-	-	4	5	8
Saarland	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Berlin	-	2	2	2	2	2	4	2	1
Brandenburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mecklenburg-Vorpommern	-	-	-	-	-	-	-	1	2
Sachsen	-	-	-	-	1	1	1	2	3
Sachsen-Anhalt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Thüringen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Unbekannt	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	-	2	5	6	12	14	22	29	38

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Als E-Fahrzeuge gelten jene PKW, die dem Elektromobilitätsgesetz (EmoG) entsprechen. Laut EmoG handelt es sich dabei um:

- (1) Reine Batterie-Elektrofahrzeuge = BEV;
- (2) Besonders umweltfreundliche und von außen aufladbare Hybride (Plug-In) = PHEV;
- (3) Brennstoffzellenfahrzeuge = H2BZ.

4. Welche Taximodelle, die in Deutschland zugelassen werden dürfen, sind rein batterieelektrisch betrieben, und welche maximale Ladeleistung besitzen diese Modelle jeweils?

Elektro-Kraftfahrzeuge mit der Verwendungsart „Taxi“ nach Modellreihen:

- HYUNDAI IONIQ
- MERCEDES B-KLASSE
- NISSAN LEAF
- NISSAN NV200

- RENAULT FLUENCE
- RENAULT ZOE
- TESLA MODEL S
- VW UP
- SONSTIGE.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Informationen zur maximalen Ladeleistung von Elektro-Fahrzeugen liegen nicht vor.

- Wie hat sich die Zahl der zugelassenen leichten Nutzfahrzeuge und wie hat sich die Zahl der rein batterieelektrisch betriebenen leichten Nutzfahrzeuge in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?

Bestand an Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3.500 kg nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2009 - 2018

Bundesland	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Schleswig-Holstein	70.636	72.606	75.156	78.204	80.473	82.563	85.471	89.407	93.914	98.545
Hamburg	37.973	38.035	38.432	39.078	39.530	40.711	41.591	43.693	45.596	48.027
Niedersachsen	167.976	173.023	179.884	187.774	194.005	198.845	205.814	216.587	227.381	239.628
Bremen	12.158	12.118	12.284	12.565	12.872	13.003	13.031	13.534	14.690	15.039
Nordrhein-Westfalen	350.456	360.517	374.534	392.047	406.864	420.059	441.406	463.713	487.939	512.395
Hessen	126.166	129.244	133.099	138.730	141.006	144.830	149.965	157.120	163.810	172.435
Rheinland-Pfalz	83.537	86.233	89.548	93.409	95.981	98.392	101.438	105.710	111.210	116.397
Baden-Wuerttemberg	206.689	211.680	218.114	227.422	234.426	241.510	250.902	262.767	276.052	289.759
Bayern	257.356	265.427	275.673	289.361	298.198	307.491	319.181	334.932	351.892	374.125
Saarland	21.339	21.924	22.805	23.571	24.097	24.384	25.061	25.917	27.228	28.389
Berlin	59.784	60.131	60.816	63.878	66.262	67.941	70.513	74.153	77.522	81.021
Brandenburg	87.322	89.386	91.446	94.668	96.686	98.761	101.667	106.043	110.433	115.122
Mecklenburg-Vorpommern	53.698	55.299	57.164	59.306	60.683	61.957	64.029	66.259	68.640	71.170
Sachsen	128.887	131.709	134.205	137.841	139.940	142.130	145.207	149.244	154.285	159.292
Sachsen-Anhalt	68.826	70.144	72.052	74.681	76.191	77.603	79.766	82.917	85.723	88.857
Thuringen	69.175	71.213	73.390	76.038	77.580	78.772	80.753	83.004	86.365	89.598
Sonstige	287	292	344	336	335	355	370	372	383	385
Unbekannt	292	117	262	288	305	528	448	390	352	336
Insgesamt	1.802.557	1.849.098	1.909.208	1.989.197	2.045.434	2.099.835	2.176.613	2.275.762	2.383.415	2.500.520

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Bestand an Elektro-Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3.500 kg nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2009 - 2018

Bundesland	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Schleswig-Holstein	30	30	38	43	79	88	104	124	142	181
Hamburg	7	8	11	64	60	99	132	149	156	178
Niedersachsen	41	70	126	123	195	242	301	353	353	680
Bremen	1	-	3	10	14	26	31	31	24	28
Nordrhein-Westfalen	63	78	117	241	350	513	727	1.127	2.882	6.936
Hessen	42	39	50	52	166	242	243	282	315	396
Rheinland-Pfalz	24	26	28	40	107	132	164	210	233	292
Baden-Wuerttemberg	125	130	146	214	391	470	554	606	715	906
Bayern	98	101	132	160	414	436	541	633	793	1.037
Saarland	1	2	3	5	19	22	27	30	51	59
Berlin	17	13	44	64	77	83	98	121	155	178
Brandenburg	19	19	20	23	42	55	60	61	68	94
Mecklenburg-Vorpommern	14	15	18	18	27	33	39	51	63	69
Sachsen	22	24	32	42	70	85	100	115	131	177
Sachsen-Anhalt	5	8	8	10	21	20	35	38	55	71
Thuringen	3	3	4	7	20	31	48	65	73	100
Sonstige	-	-	-	-	-	6	6	8	10	16
Unbekannt	2	-	2	2	-	2	2	2	2	1
Insgesamt	514	566	782	1.118	2.052	2.585	3.212	4.006	6.221	11.399

- Welche Modelle leichter Nutzfahrzeuge, die in Deutschland zugelassen werden dürfen, sind rein batterieelektrisch betrieben, und welche maximale Ladeleistung besitzen diese Modelle jeweils?

Elektro-Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3 500 kg nach Herstellern:

- ALLG.ELEKTR.GES-AEG
- BARKAS-VEB

- BLEICHERT,KOELN
- BORGWARD
- CITROEN (F)
- ECOCRAFT
- ESSLINGEN
- FIAT (I)
- FORD (USA)
- GENERAL MOT-GMC(CDN)
- GENERAL MOT-GMC(USA)
- HAKO
- KIEFER
- LEYLAND (GB)
- LINDE
- MASCHINENBAU ULM
- MECALAC (F)
- MIA ELECTRIC (F)
- MOWAG (CH)
- NISSAN (E)
- PABST
- PEFRA
- PEUGEOT (F)
- PIAGGIO (I)
- POHLIG-HECKEL-BLEI.
- POLARIS (USA)
- RENAULT (F)
- SE FAHRZEUGWERKE
- SPYKSTAAL (NL)
- STEINBOCK
- STILL
- STREETSCOOTER
- TORO (USA)
- VOLK
- VOLKSWAGEN-VW
- SONST.KFZ.HERSTELLER.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Informationen zur maximalen Ladeleistung von Elektro-Fahrzeugen liegen nicht vor.

7. Wie hat sich die Zahl der zugelassenen schweren Nutzfahrzeuge und wie hat sich die Zahl der rein batterieelektrisch betriebenen schweren Nutzfahrzeuge in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?

Bestand an Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse ab 3.501 kg nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2009 - 2018

Bundesland	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Schleswig-Holstein	17.148	17.138	17.332	17.641	17.479	17.310	17.183	17.222	17.470	17.364
Hamburg	9.653	9.038	9.032	9.148	8.722	8.661	8.649	8.589	8.536	8.600
Niedersachsen	50.909	50.301	50.295	50.879	50.332	49.700	49.162	48.781	48.850	48.680
Bremen	3.648	3.533	3.480	3.475	3.286	3.229	3.266	3.172	3.153	3.032
Nordrhein-Westfalen	114.732	112.337	111.482	112.402	111.004	109.550	107.832	107.878	108.898	108.767
Hessen	41.359	40.071	39.535	39.774	38.789	38.587	38.273	38.105	38.108	38.451
Rheinland-Pfalz	28.352	28.240	27.941	28.450	28.180	27.996	27.775	27.512	27.706	27.620
Baden-Wuerttemberg	72.123	70.597	70.035	70.604	69.885	69.578	68.873	69.181	69.881	70.466
Bayern	89.495	89.007	88.452	89.938	89.625	89.018	88.969	89.461	90.694	91.117
Saarland	7.414	7.320	7.231	7.302	7.177	6.967	6.808	6.688	6.591	6.569
Berlin	14.144	13.524	13.729	14.489	14.823	14.830	15.151	15.726	15.619	15.855
Brandenburg	18.967	18.872	18.486	18.999	18.742	18.849	18.776	18.964	19.046	19.235
Mecklenburg-Vorpommern	10.269	10.245	10.100	10.357	10.257	10.163	10.034	9.918	9.939	9.937
Sachsen	31.196	31.182	30.868	31.188	30.549	30.601	30.190	30.307	30.491	30.511
Sachsen-Anhalt	16.241	16.066	15.956	16.116	15.884	15.931	15.720	15.723	15.721	15.896
Thüringen	17.921	17.989	17.687	18.202	17.917	17.889	17.582	17.343	17.361	17.269
Sonstige	501	477	437	400	377	353	345	323	308	293
Unbekannt	45	40	45	48	48	121	100	81	77	66
Insgesamt	544.117	535.977	532.123	539.412	533.076	529.333	524.688	524.974	528.449	529.728

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Bestand an Elektro-Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse ab 3.501 kg nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2009 - 2018

Bundesland	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Schleswig-Holstein	24	26	26	27	27	28	28	16	10	7
Hamburg	9	10	10	8	8	8	8	7	6	6
Niedersachsen	39	40	40	40	36	29	24	19	19	27
Bremen	3	1	1	1	1	1	1	2	2	1
Nordrhein-Westfalen	97	92	95	92	93	111	117	143	155	174
Hessen	22	21	18	16	16	15	14	15	15	16
Rheinland-Pfalz	7	7	7	7	6	6	6	7	8	7
Baden-Wuerttemberg	54	49	46	43	45	43	39	36	41	45
Bayern	39	38	43	42	44	48	56	53	53	54
Saarland	-	-	-	-	-	-	3	2	2	2
Berlin	31	33	33	33	31	28	30	30	30	40
Brandenburg	9	7	8	7	8	9	9	10	10	10
Mecklenburg-Vorpommern	2	5	5	2	2	3	3	2	2	2
Sachsen	17	18	17	17	15	13	15	13	16	16
Sachsen-Anhalt	3	3	3	4	5	4	4	4	3	5
Thüringen	2	2	2	-	-	-	2	2	2	2
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Unbekannt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	358	352	354	339	337	346	359	361	374	414

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

8. Welche Modelle schwerer Nutzfahrzeuge, die in Deutschland zugelassen werden dürfen, sind rein batterieelektrisch betrieben, und welche maximale Ladeleistung besitzen diese Modelle jeweils?

Elektro-Lastkraftwagen mit einer zulässigen Gesamtmasse ab 3.501 kg nach Herstellern:

- BLEICHERT,KOELN
- DAIMLER (D)
- DAIMLERCHRYSLER (D)
- ESSLINGEN
- GUELDNER
- HAKO
- IVECO (I)
- KAMAG
- LINDE
- MAFI INDUSTRIEFAHRZ.
- MIAG
- PEFRA
- POHLIG-HECKEL-BLEI.
- SE FAHRZEUGWERKE
- SPYKSTAAL (NL)
- STILL
- VOLK
- VOLKSWAGEN-VW
- SONST.KFZ.HERSTELLER.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Informationen zur maximalen Ladeleistung von Elektro-Fahrzeugen liegen nicht vor.

9. Wie hat sich die Zahl der zugelassenen Busse und wie hat sich die Zahl der rein batterieelektrisch betriebenen Busse in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern, Jahren sowie nach ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr – und anderen Bussen aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage zu Frage 9 verwiesen.

10. Welche Busmodelle, die in Deutschland zugelassen werden dürfen, sind rein batterieelektrisch betrieben, und welche maximale Ladeleistung besitzen diese Modelle jeweils?

Elektro-Kraftomnibusse nach Herstellern:

- AUWAERTER, GOTTLOB
- DAIMLER (D)
- DAIMLER-BENZ
- DAIMERCHRYSLER (D)
- EVOBUS
- GAUBSCHAT
- GOEPPEL BUS
- IKARUS (H)
- MAN NUTZFAHRZEUGE
- MASCH.F. A.-NUERNB-MAN
- PMC
- RHEINSTAHL HENSCHEL
- SILEO
- SKODA (CZ)
- SOLARIS (PL)
- STILL
- VAN HOOL (B)
- VDL BUS & COACH (NL)
- SONST. KFZ.HERSTELLER.

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt.

Informationen zur maximalen Ladeleistung von Elektro-Fahrzeugen liegen nicht vor.

11. Wie hat sich die Zahl der in Deutschland zugelassenen Sattelzugmaschinen und wie hat sich die Zahl der rein batterieelektrisch betriebenen Sattelzugmaschinen in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?

Bestand an Sattelzugmaschinen nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2009 - 2018										
Bundesland	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Schleswig-Holstein	8.846	8.305	8.120	8.163	8.178	8.270	8.429	8.603	8.897	9.090
Hamburg	3.339	3.163	3.235	3.206	3.173	3.266	3.280	3.355	3.498	3.681
Niedersachsen	22.660	22.323	24.459	25.277	25.474	25.757	26.499	26.879	27.975	29.535
Bremen	2.164	1.960	1.931	2.011	1.918	1.976	1.918	1.982	1.927	1.943
Nordrhein-Westfalen	39.466	37.973	39.550	40.873	41.022	41.656	42.619	43.991	45.557	47.579
Hessen	10.138	9.497	10.010	10.503	10.275	10.280	10.392	11.043	11.611	12.379
Rheinland-Pfalz	8.007	7.793	8.062	8.729	8.505	8.679	8.921	9.351	9.560	9.931
Baden-Wuerttemberg	17.746	17.307	18.236	18.893	19.082	19.142	19.663	20.638	21.604	22.934
Bayern	24.356	23.462	24.126	24.698	25.117	25.606	26.073	27.362	28.809	30.145
Saarland	1.917	1.896	1.914	1.910	1.894	1.850	1.827	1.902	1.894	1.924
Berlin	3.134	2.692	3.194	4.093	3.363	3.129	3.429	3.577	3.906	3.997
Brandenburg	6.874	6.622	6.557	6.669	6.543	6.739	6.807	7.000	7.276	7.678
Mecklenburg-Vorpommern	5.622	5.408	5.494	5.723	5.626	5.555	5.602	5.699	5.794	5.947
Sachsen	9.627	9.749	9.883	9.919	9.471	9.386	9.617	9.851	10.139	10.347
Sachsen-Anhalt	7.641	7.626	7.816	7.997	7.612	7.763	7.897	7.828	8.094	8.271
Thuringen	5.317	5.105	5.438	5.633	5.553	5.513	5.480	5.298	5.413	5.530
Sonstige	21	20	19	19	19	19	22	21	21	20
Unbekannt	8	10	6	5	4	3	6	6	9	10
Insgesamt	176.883	170.911	178.050	184.321	182.829	184.589	188.481	194.386	201.984	210.941
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt										
Bestand an Elektro-Sattelzugmaschinen nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2009 - 2018										
Bundesland	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Schleswig-Holstein	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hamburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Niedersachsen	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1
Bremen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Nordrhein-Westfalen	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hessen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Rheinland-Pfalz	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Baden-Wuerttemberg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Bayern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5
Saarland	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Berlin	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Brandenburg	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mecklenburg-Vorpommern	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sachsen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Sachsen-Anhalt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Thuringen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Unbekannt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	2	1	1	1	1	2	2	2	1	11
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt										

12. Welche Modelle von Sattelzugmaschinen, die in Deutschland zugelassen werden dürfen, sind rein batterieelektrisch betrieben, und welche maximale Ladeleistung besitzen diese Modelle jeweils?

Zu den Elektro-Sattelzugmaschinen werden weder die Modellreihe noch der Hersteller als solche erfasst. Informationen zur maximalen Ladeleistung von Elektrofahrzeugen liegen nicht vor.

13. Wie hat sich die Zahl der privat zugelassenen, rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeuge und wie hat sich die Zahl der gewerblich zugelassenen, rein batterieelektrisch betriebenen Fahrzeuge in Deutschland seit 2009 entwickelt (bitte jeweils nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage zu Frage 13 verwiesen.

14. Welche Fahrzeugklassen und Antriebsarten tragen zum Ziel der Bundesregierung bei, „dass bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren“ (Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität der Bundesregierung, S. 2)?

Bei der Zielerreichung der Bundesregierung werden elektrisch betriebene Fahrzeuge im Sinne des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG) angerechnet.

15. Wie viele Fahrzeuge, die zum in Frage 14 genannten Ziel beitragen, waren seit 2009 jeweils zugelassen und sind derzeit zugelassen (bitte nach Bundesländern und Jahren aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage zu Frage 15 verwiesen.

16. Geht die Bundesregierung weiterhin davon aus, dass das in Frage 14 genannte Ziel erreicht wird, und wenn nein, warum nicht?

Ziel der Bundesregierung ist es, zügig möglichst viele Elektroautos auf die Straße zu bringen. Vor diesem Hintergrund ist das Ziel 2020 als politische Richtgröße nach wie vor gültig.

Förderung von Elektrofahrzeugen

17. Aus welchem Grund ist geplant, lediglich bei „Taxen und leichten Nutzfahrzeugen den Umstieg auf emissionsarme Antriebe technologieoffen im bestehenden Finanzrahmen durch eine Erhöhung der bestehenden Kaufprämie bei Elektrofahrzeugen“ (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD) zu fördern, und wieso ist die Erhöhung nicht für alle Fahrzeugtypen vorgesehen, die bereits heute die Kaufprämie in Anspruch nehmen können?
18. Um welchen Betrag soll die Kaufprämie für welche Fahrzeugtypen und Antriebsarten erhöht werden, und inwiefern ist eine Befristung oder Begrenzung dieser Erhöhung vorgesehen?
19. Wann wird die Bundesregierung einen Vorschlag vorlegen, um diese Erhöhungen umzusetzen (bitte unter Nennung eines genauen Datums oder alternativ eines Monats oder Quartals beantworten)?
20. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Laufzeit der Richtlinie zur Kaufprämie über den 30. Juni 2019 hinaus zu verlängern?
Wenn ja, bis wann soll die Laufzeit der Richtlinie verlängert werden?
Wenn nein, warum nicht?
21. Inwiefern beabsichtigt die Bundesregierung, bei der Überarbeitung der Kaufprämie die Finanzierung der Kaufprämie durch ein Bonus-Malus-System sicherzustellen?

Die Fragen 17 bis 21 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung prüft zurzeit, ob und inwieweit eine Verlängerung des Umweltbonus (sog. Kaufprämie) auch mit Blick auf andere bereits vorhandene Fördermöglichkeiten von Bund und Ländern sinnvoll ausgestaltet werden kann. Im Rahmen dieser Prüfung wird auch die Ausweitung auf andere Fahrzeuge und Nutzergruppen geprüft.

22. Wann wird die Bundesregierung einen Vorschlag vorlegen, um die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angekündigte und auf fünf Jahre befristete Sonder-AfA von 50 Prozent im Jahr der Anschaffung für gewerblich genutzte Elektrofahrzeuge einzuführen (bitte unter Nennung eines genauen Datums oder alternativ eines Monats oder Quartals beantworten)?
23. Welche Fahrzeugklassen sollen gemäß dieses Vorschlags der Bundesregierung von dieser Sonder-AfA profitieren können, wie viele Fahrzeuge in diesen Fahrzeugklassen werden derzeit gewerblich genutzt, und wie viele davon wurden im letzten verfügbaren Kalenderjahr neu zugelassen (bitte nach Fahrzeugklassen aufschlüsseln)?

Die Fragen 22 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Abstimmung zu diesem Vorhaben innerhalb der Bundesregierung ist noch nicht abgeschlossen.

24. Inwiefern nimmt die Bundesregierung die Anpassung des Steuersatzes bei der pauschalen Dienstwagenbesteuerung von E-Fahrzeugen zum Anlass, den Steuersatz mittelfristig direkt an die CO₂-Emissionswerte von Fahrzeugen zu koppeln, sodass für alle Antriebsarten steuerliche Anreize gesetzt werden, dass die Fahrzeuge möglichst wenig CO₂ emittieren?

Mit dem Regierungsentwurf des Gesetzes zur Vermeidung von Umsatzsteuerausfällen beim Handel mit Waren im Internet und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften ist die Umsetzung der Maßnahme aus dem Koalitionsvertrag zur Absenkung des Prozentsatzes bei der privaten Nutzung von Elektro- und Hybrid-elektrofahrzeugen von 1 Prozent auf 0,5 Prozent des Bruttolistenpreises geplant.

25. Wird die Bundesregierung sich dafür einsetzen, dass die Absenkung der Dienstwagenbesteuerung auf 0,5 Prozent auch für E-Fahrräder bzw. für Fahrräder im Erlass der obersten Finanzbehörden der Länder (Erlass vom 23. November 2012 – S 2334, BStBl 2012 I S. 1224) übernommen wird?

Wenn ja, wann und wie konkret?

Falls nein, warum nicht?

Der Markt für Fahrräder und Elektrofahrräder hat sich gut entwickelt und die Nachfrage ist hoch. Staatliche Eingriffe in diesen Markt sind deshalb sorgfältig abzuwägen. Diese Situation ist nicht mit Elektrofahrzeugen oder von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (sog. Plug-In-Hybridfahrzeuge) vergleichbar.

26. Wie viele Fahrzeuge, die im Rahmen der pauschalen Dienstwagenbesteuerung versteuert werden, sind derzeit in Deutschland zugelassen, und wie viele dieser Fahrzeuge sind Elektro- oder Hybridfahrzeuge (bitte nach Antriebsart aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Ergebnisse der überarbeiteten Förderrichtlinie Elektromobilität für kommunale Akteure

27. Bei wie vielen Fahrzeugen wurden seit der Überarbeitung der Förderrichtlinie Elektromobilität im Dezember 2017 Zuwendungen aus dieser Förderrichtlinie bewilligt, und wie hoch fallen die Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern und Förderaufrufen sowie unter separater Angabe der Anzahl von Bussen und anderen Fahrzeugen aufschlüsseln)?

In den Betrachtungszeitraum fallen Zuwendungen des Förderaufrufs zum Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 bis 2020“ vom 15. Dezember 2017. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick über die bewilligten Fahrzeugkategorien nach Bundesländern bis Anfang Juli 2018.

Anmerkung: In der Anzahl Pkw/Streetscooter in Nordrhein-Westfalen sind weit über 1 400 Streetscooter enthalten, die in ganz Deutschland eingesetzt werden.

Bundesland	Pkw/Street-scooter	Bus	Lkw	Sonderfzg	Bundesmittel ges
Baden-Württemberg	45	2	1	3	1.246.257,00 €
Bayern	269	-	-	-	2.100.026,00 €
Berlin	30			79	12.263.464,00 €
Bremen		5			1.008.300,00 €
Hamburg	120	104	-	-	26.974.743,00 €
Hessen	64	-	8	4	2.146.881,00 €
Niedersachsen	217	-	-	-	3.151.405,00 €
Nordrhein-Westfalen	1.508	2	-	2	16.527.022,00 €
Rheinland-Pfalz	24			4	792.095,00 €
Sachsen	53	-	-	-	734.329,00 €
Schleswig-Holstein	11	-	-	2	433.673,00 €
Summe	2.341	113	9	94	67.378.195,00 €

28. Wie viele Fahrzeuge, für deren Beschaffung Zuwendungen bewilligt wurden, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung seither tatsächlich beschafft bzw. werden bereits eingesetzt (bitte nach Bundesländern und Förderaufrufen sowie unter separater Angabe der Anzahl von Bussen und anderen Fahrzeugen aufschlüsseln)?

Der erste Anfang August 2018 im Rahmen des Aufrufs von Dezember 2017 zum Sofortprogramm angeschaffte Pkw wird als Taxi in Nordrhein-Westfalen eingesetzt.

29. Bei wie vielen Fahrzeugen, für die Zuwendungen beantragt wurden, wurde noch nicht über die Gewährung von Zuwendungen entschieden, und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern und Förderaufrufen sowie unter separater Angabe der Anzahl von Bussen und anderen Fahrzeugen aufschlüsseln)?
30. Bei wie vielen Fahrzeugen, für die Zuwendungen beantragt wurden, wurden die Zuwendungen nicht bewilligt, und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern und Förderaufrufen sowie unter separater Angabe der Anzahl von Bussen und anderen Fahrzeugen aufschlüsseln)?

Die Fragen 29 bis 30 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der noch laufenden Bewilligungsverfahren sind belastbare Angaben nicht möglich.

31. Wie viele Fördermittel stehen im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität seit der Überarbeitung im Dezember 2017 zur Verfügung (bitte unter Nennung der Gesamtsumme sowie ggf. Teilsommen für die einzelnen Förderaufufe beantworten)?

Jährlich stehen für die Förderrichtlinie Elektromobilität etwa 30 Mio. Euro zur Verfügung. Darüber hinaus hat der Bund im Jahr 2017 das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“ aufgelegt. Die Bundesregierung unterstützt im Rahmen ihres Sofortprogramms insbesondere Kommunen, die von zu hohen Stickstoffbelastungen bedroht sind durch geeignete Fördermaßnahmen mit bis zu 1 Mrd. Euro. Als Teil des Sofortprogramms fördert das BMVI mit seinem Aufruf vom 15. Dezember 2017 zur Förderrichtlinie Elektromobilität gezielt Maßnahmen (Beschaffung von Fahrzeugen einschließlich der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur) in den betroffenen Kommunen. Hierfür stellte der Bund im Jahr 2018 zusätzlich insgesamt 175 Mio. Euro bereit.

Ergebnisse der Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr

32. Bei wie vielen Elektrobussen wurden im Rahmen der Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr Zuwendungen aus dieser Förderrichtlinie bewilligt, und wie hoch fallen die Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern und Förderaufrufen aufschlüsseln)?
33. Wie viele Elektrobusse, für deren Beschaffung Zuwendungen bewilligt wurden, wurden seither tatsächlich beschafft bzw. werden bereits eingesetzt (bitte nach Bundesländern und Förderaufrufen aufschlüsseln)?
34. Bei wie vielen Elektrobussen, für die Zuwendungen beantragt wurden, wurde noch nicht über die Gewährung von Zuwendungen entschieden, und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern und Förderaufrufen aufschlüsseln)?
35. Bei wie vielen Elektrobussen, für die Zuwendungen beantragt wurden, wurden die Zuwendungen nicht bewilligt, und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern und Förderaufrufen aufschlüsseln)?

Die Fragen 32 bis 35 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV des BMU wurde am 8. März 2018 veröffentlicht. Im Rahmen des zweistufig aufgebauten Antragsverfahrens haben insgesamt 63 Interessenten bis zum 30. April 2018 Projektskizzen mit einem beantragten Fördervolumen von insgesamt ca. 400 Mio. Euro eingereicht. Eine Entscheidung über die Gewährung einer Zuwendung wurde noch nicht getroffen.

36. Wie viele Fördermittel stehen im Rahmen der Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr zur Verfügung (bitte unter Nennung der Gesamtsumme sowie ggf. Teilsommen für die einzelnen Förderaufufe beantworten)?

Für die Umsetzung der Förderrichtlinie zur Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV stehen in den Jahren 2018 bis einschließlich 2020 insgesamt 92 Mio. Euro zur Verfügung.

Wertschöpfung und Arbeitsplätze in der Automobilindustrie

37. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass die deutsche Automobilindustrie oder ihre Zulieferer technologisch in der Lage sind, eine eigene Batteriezellproduktion in Deutschland zu betreiben?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass deutsche Unternehmen technologisch in der Lage sind, eine eigene Batteriezellproduktion zu betreiben.

38. Ist die Batteriezellproduktion nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland wirtschaftlich darstellbar (bitte begründen)?

Ja. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 41 und 42 verwiesen.

39. Aus welchen Gründen erfolgt nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland weiterhin keine Batteriezellproduktion durch die deutsche Automobilindustrie oder die deutsche Zulieferindustrie?

Für eine wirtschaftliche Batteriezellproduktion müssen verschiedene Unternehmen zusammenarbeiten. Zurzeit bilden sich entsprechende Unternehmensverbände.

40. Wie viele der „10 bis 20 Giga-Firmen (für die Batteriemassenherstellung)“ (COM(2018) 293 final), die die EU-Kommission angesichts des Bedarfs in der EU für nötig hält, sollen nach Ansicht der Bundesregierung in Deutschland errichtet werden?

Aus Sicht der Bundesregierung ist es wünschenswert, für die Batteriezellherstellung so viele Kapazitäten wie möglich am Standort Deutschland zu verwirklichen. Die Bundesregierung zeigt sich offen sowohl für europäische Initiativen wie auch internationalen Investitionen. Die Errichtung einer Batteriezellproduktion bleibt aber eine Entscheidung privater Unternehmen, die nur bedingt durch die Bundesregierung beeinflusst werden kann.

41. Welche Gründe bzw. Standortvorteile haben nach Kenntnis der Bundesregierung den Ausschlag dafür gegeben, dass der chinesische Hersteller CATL die Errichtung einer Batteriezellproduktion in Thüringen plant?
42. Auf welche Weise hat die Bundesregierung die geplante Errichtung unterstützt?

Die Fragen 41 und 42 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ansiedlung einer Batteriezellproduktion in Thüringen durch die Firma CATL beruht auf einer unternehmerischen Entscheidung. Die Bundesregierung hat keine Kenntnis darüber, welche Gründe bzw. Vorteile den Ausschlag für den Standort Thüringen gebracht haben.

Die Bundesregierung begrüßt und begleitet ausländische Direktinvestitionen in Deutschland. Dies trifft auch auf die Investition von CATL in Thüringen zu. So hat der Chef des Bundeskanzleramtes, Helge Braun, ein Gespräch mit dem Präsidenten von CATL geführt und Bundesminister Altmaier hat im Anschluss ein Schreiben an diesen versandt.

Insbesondere hat die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesregierung Germany Trade & Invest (GTAI) gemäß ihrem Dienstleistungsangebot für ausländische Unternehmen das Ansiedlungsprojekt von CATL u. a. bei folgenden

Aspekten unterstützt: Information zu Investitionsrahmenbedingungen (z. B. Fragen zu Lohn-, Energie- und Logistikkosten, Arbeitsrecht, Steuern und Fördermöglichkeiten), Suche nach geeigneten Standorten (z. B. Standortvorschläge, Koordination von Standortbesuchen, Standortvergleiche), Unterstützung beim Projektmanagement (z. B. Vermittlung von relevanten Kontakten).

43. Wie erklärt die Bundesregierung die Tatsache, dass eine Batteriezellproduktion in Deutschland durch ein chinesisches Unternehmen erfolgen wird, obwohl die deutsche Automobilindustrie bzw. deutsche Zulieferer auf die mangelnde Wirtschaftlichkeit einer solchen Produktion verweisen (vgl. www.welt.de/wirtschaft/article179072276/In-Deutschland-wird-doch-eine-Batteriefabrik-fuer-E-Autos-gebaut.html)?

Es wird auf die Antwort zu Frage 38 verwiesen.

44. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über den Umfang und die Entlohnung der Arbeitsplätze dieser geplanten Batteriezellproduktion?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine konkreten Zahlen vor.

45. Wie hoch fällt die Wertschöpfung im Bereich der Batteriezellproduktion für Elektrofahrzeuge nach Kenntnis der Bundesregierung gemessen an der gesamten Wertschöpfung bei der Herstellung von Elektrofahrzeugen aus?
46. Wie viele Arbeitsplätze gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland derzeit im Bereich elektrischer Antriebsstränge, und wie viele Arbeitsplätze gibt es in Deutschland derzeit im Bereich konventioneller Verbrennungsmotoren?
47. Von welchen Auswirkungen durch die Elektrifizierung der Antriebsstränge auf die Beschäftigungssituation bei Autoherstellern und Zulieferern geht die Bundesregierung auf Basis ihrer eigenen Prognosen zum Hochlauf der Elektromobilität derzeit aus?
48. Welche Auswirkungen haben andere Veränderungen, zum Beispiel allgemeine Produktivitätssteigerungen oder geändertes Mobilitätsverhalten, nach Einschätzung der Bundesregierung auf die Beschäftigungssituation bei Autoherstellern und Zulieferern, und in welchem Verhältnis stehen sie zu den Auswirkungen durch die Elektrifizierung der Antriebsstränge?
49. Mit welchen Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung Unternehmen und ihre Beschäftigten, um negative Effekte auf Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen zu vermeiden, und von welchem Potenzial dieser Maßnahmen geht die Bundesregierung in Hinblick auf die Beschäftigungssituation bei Autoherstellern und Zulieferern aus?

Die Fragen 45 bis 49 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMWi hat im Dezember 2017 den Forschungsauftrag „Automobile Wertschöpfung 2030/2050“ vergeben. Mit dem Forschungsvorhaben sollen u.a. durch alternative Antriebstechnologien, automatisiertes Fahren und Digitalisierung resultierende strukturverändernde Entwicklungen in der Automobilindustrie in Deutschland untersucht werden. Veränderungen in der automobilen Wertschöpfung und der Beschäftigung in Deutschland sind Untersuchungsgegenstand des Forschungsvorhabens. Die Forschungsergebnisse werden auch zur Entwicklung erforderlicher Maßnahmen der Bundesregierung genutzt werden. Das Forschungsvorhaben hat eine Laufzeit von 18 Monaten.

Weiternutzung und Recycling von Antriebsbatterien

50. Auf welche Weise ist nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit sichergestellt, dass Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge nach Nutzung in den Fahrzeugen auf andere Weise weitergenutzt oder recycelt werden?

Antriebsbatterien aus Elektrofahrzeugen sind Industriebatterien im Sinne des Gesetzes über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Batterien und Akkumulatoren (BattG). Gemäß § 14 BattG sind alle gesammelten und identifizierbaren Altbatterien nach dem Stand der Technik zu behandeln und stofflich zu verwerten. Hierbei sind die in der Verordnung zur Durchführung des Batteriegesetzes (BattGDV) festgelegten Mindestanforderungen zu erfüllen.

51. Wie viel Prozent der Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge werden derzeit nach ihrer Nutzung über die zuständigen Stellen zurückgenommen, und um welche Stellen handelt es sich?
52. Wie viel Prozent dieser zurückgenommenen Batterien können dem Recycling zugeführt werden (stoffliche Verwertung), anstatt sie anderweitig zu beseitigen?

Die Fragen 51 und 52 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alt-Antriebsbatterien aus Elektrofahrzeugen fallen u.a. bei Werkstätten für Kfz sowie bei Behandlungseinrichtungen für Elektro- und Elektronik-Altgeräte und Altfahrzeuge an.

Der Bundesregierung liegen keine Daten zum Anfall von Alt-Antriebsbatterien aus Elektrofahrzeugen vor.

53. Inwiefern wird die Bundesregierung Vorschläge unterbreiten, um im Batteriegesetz oder auf sonstige Weise Sammelziele für Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge festzulegen?

Die Europäische Kommission hat für das Jahr 2020 einen Entwurf zur Änderung der Batterierichtlinie in Aussicht gestellt. Im Rahmen der öffentlichen Konsultation in diesem Zusammenhang hat die Bundesregierung gegenüber der Kommission angeregt zu prüfen, ob und inwieweit die Einführung einer Sammelquote für Industriebatterien unter Beachtung ökologischer und ökonomischer Auswirkungen sinnvoll ist.

54. Inwiefern wird die Bundesregierung dabei sicherstellen, dass durch Sammelziele eine Weiternutzung dieser Batterien für andere Anwendungszwecke („Second Life“) nicht konterkariert wird?

Vor dem Hintergrund der potenziellen „second life-Anwendungen“ hat die Bundesregierung im Rahmen der öffentlichen Konsultationen zur Bewertung der Batterierichtlinie angeregt, Möglichkeiten zu prüfen, die zweite Stufe der Abfallhierarchie für Industrie- und Fahrzeugbatterien in der Batterierichtlinie zu verankern. Dies böte die Möglichkeit, „second life-Anwendungen“ zu fördern und hierfür Qualitätskriterien vorzuschlagen.

55. Welche in den Batterien verbauten Materialien werden derzeit zurückgewonnen, und in welcher durchschnittlichen Höhe erfolgt dies jeweils?

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Informationen werden Nickel-Metallhydrid-Akkus (NiMH) und Lithium-Ionen-Akkus (Li-Ion) als Antriebsbatterien in Elektrofahrzeugen eingesetzt.

Die jeweiligen zurückgewonnenen Sekundärrohstoffe aus lithiumhaltigen Batterien sind Nickel, Kobalt, Kupfer, Eisen und Aluminium und betragen mit Blick auf die Inputmasse dieser Stoffe aus den lithiumhaltigen Altbatterien den der Bundesregierung vorliegenden Informationen zufolge nahezu 100 Prozent. Aus Nickel-Metallhydrid-Altbatterien werden bis zu 100 Prozent des Nickels, Eisens und Kobalts zurückgewonnen.

56. Welche Recyclingeffizienz wird nach Kenntnis der Bundesregierung bei der Verwertung von Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge insgesamt erreicht (bitte unter Angabe jährlicher Werte für die vergangenen fünf Jahre beantworten)?

Der nachfolgenden Tabelle sind die erreichten Recyclingeffizienzen für Lithium-Ionen- und Nickel-Metallhydrid-Altbatterien für die Jahre 2014 bis 2017 zu entnehmen. Für das Jahr 2013 liegen keine entsprechenden Informationen vor.

Anlage/ Standort	Batteriearten	Berichtsjahr 2014	Berichtsjahr 2015	Berichtsjahr 2016	Berichtsjahr 2017
		Recyclingeffizienz gesamt (%)	Recyclingeffizienz gesamt (%)	Recyclingeffizienz gesamt (%)	Recyclingeffizienz gesamt (%)
1	Alkalimangan, Zinkkohle, Zink- Luft, NiMH *	62,67	81,22	84,68	Standort wurde 2017 geschlossen
2	Lithiumhaltige Batterien **	66,36	53,23	53,14	65,42
3	Lithiumhaltige Batterien **	71,13	73,62	75,13	83,40
4	Lithiumhaltige Batterien **	Standort erst seit 2017 in Betrieb	Standort erst seit 2017 in Betrieb	Standort erst seit 2017 in Betrieb	56,98

* Es liegen hier keine separaten Daten für NiMH-Batterien, sondern nur für das genannte Batteriegemisch vor.

** Es liegen hier keine separaten Daten für Industriebatterien in diesen Anlagen vor. Die Daten beziehen sich auf sämtliche Batteriearten.

57. Welche Vorgaben existieren derzeit in Bezug auf die Recyclingeffizienz bei Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge, und inwiefern hält die Bundesregierung diese für angemessen, um eine möglichst hohe Recyclingeffizienz sicherzustellen?
58. Inwiefern wird die Bundesregierung Vorschläge unterbreiten, eigene Quoten für die Recyclingeffizienz bei Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge festzulegen, welche Höhe soll die Quote besitzen und inwiefern soll sie regelmäßig an die technischen Möglichkeiten angepasst werden?
60. Inwiefern hält die Bundesregierung den deutschen und den europäischen Rechtsrahmen, um Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge dem Recycling zuzuführen, derzeit für angemessen, und auf welche Weise setzt sich sie ggf. für Verbesserungen ein?

Die Fragen 57, 58 und 60 werden gemeinsam beantwortet.

Anforderungen an die Recyclingeffizienz werden in Umsetzung EU-rechtlicher Vorgaben durch die BattGDV festgelegt. Demnach ist bei der Verwertung von „sonstigen Batterien“, zu denen u. a. Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge gehören, eine Mindestrecyclingeffizienz von 50 Prozent zu erreichen.

Im Rahmen der öffentlichen Konsultation zur Bewertung der Batterierichtlinie hat die Bundesregierung gegenüber der Kommission angeregt, die bestehenden Vorgaben für die Recyclingeffizienzen angesichts des sich ändernden Batteriemarktes auch im Hinblick auf den steigenden Anteil von lithiumhaltigen Batterien zu überprüfen.

59. Auf welche Weise fördert die Bundesregierung die Verbesserung der Recyclingverfahren, und welche Annahmen besitzt sie zur weiteren Verbesserung der Recyclingeffizienz?

Die Bundesregierung fördert bereits seit 2009 nachfolgende Forschungs- und Entwicklungsprojekte im Rahmen der Elektromobilitätsforschung für die zukünftig benötigten Recyclingtechniken für Lithium-Ionen-Batterien:

- LithoRec (www.erneuerbar-mobil.de/projekte/lithorec)
- LiBRi (www.erneuerbar-mobil.de/projekte/libri)
- LithoRec II (erneuerbar-mobil.de/projekte/lithorec-ii)
- EcoBatRec (www.erneuerbar-mobil.de/projekte/ecobatrec)
- StaTrak (www.erneuerbar-mobil.de/node/133)
- ABattReLife (www.vehiculedufutur.com/abattrelife/)
- New-Bat (www.r4-innovation.de/de/new-bat.html)
- „Batterie 2020“ (www.bmbf.de/foerderungen/bekanntmachung-1436.html).

Anlage zu Frage 9

Bestand an Kraftomnibussen nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2009 - 2018 sowie ausgewählten Merkmalen

Table with columns for years (2009-2018) and sub-columns for 'davon' (OPNV, Sonstige) and 'Insg.' (total). Rows list German states and 'Insgesamt'.

* II, KBA-Definition
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Bestand an Elektro-Kraftomnibussen nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2009 - 2018 sowie ausgewählten Merkmalen

Table with columns for years (2009-2018) and sub-columns for 'davon' (OPNV, Sonstige) and 'Insg.' (total). Rows list German states and 'Insgesamt'.

* II, KBA-Definition
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

Bayern	Insgesamt	831	943	1.269	1.806	3.051	4.321	6.309	8.250	11.123	16.412
	Gewerbliche Halter	373	426	707	1.152	1.946	2.686	3.823	4.555	5.714	8.003
	Private Halter	458	517	561	653	1.104	1.634	2.485	3.694	5.408	8.409
	keine Angabe	-	-	1	1	1	1	1	1	1	-
	Insgesamt	275	373	476	568	1.066	1.311	1.526	1.659	1.941	2.170
	Gewerbliche Halter	70	120	195	239	476	548	628	620	646	667
	Private Halter	205	253	281	329	590	763	898	1.039	1.295	1.503
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Insgesamt	317	336	518	928	1.407	2.400	4.053	5.760	8.175	12.953
	Gewerbliche Halter	84	93	268	643	971	1.624	2.583	3.246	4.245	6.284
	Private Halter	233	243	249	284	435	775	1.469	2.513	3.929	6.669
	keine Angabe	-	-	1	1	1	1	1	1	1	-
	Insgesamt	3	2	2	1	2	3	3	3	4	12
	Gewerbliche Halter	3	2	2	1	2	3	3	3	4	12
	Private Halter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Insgesamt	137	139	175	202	458	484	597	686	846	1.091
	Gewerbliche Halter	119	122	153	177	404	416	511	580	698	894
	Private Halter	18	17	22	25	54	68	86	106	148	197
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	36	38	45	57	66	72	74	83	91	102	
Gewerbliche Halter	34	35	37	44	44	47	45	50	58	66	
Private Halter	2	3	8	13	22	25	29	33	33	36	
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Insgesamt	63	55	53	50	52	51	56	58	65	84	
Gewerbliche Halter	63	54	52	48	49	48	53	55	62	80	
Private Halter	-	1	1	2	3	3	3	3	3	4	
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt											

		Insgesamt	310	327	423	662	1.169	1.649	2.256	2.895	3.643	5.343
Insgesamt	Gewerbliche Halter	139	144	225	426	756	1.015	1.293	1.523	1.740	2.380	2.380
	Private Halter	171	183	196	232	409	629	959	1.367	1.898	2.958	2.958
	keine Angabe	-	-	2	4	4	5	4	5	5	5	5
	Insgesamt	83	85	119	145	353	447	531	588	674	742	742
Krafträder	Gewerbliche Halter	24	27	43	65	153	167	173	172	180	180	184
	Private Halter	59	58	74	78	198	278	356	414	492	556	556
	keine Angabe	-	-	2	2	2	2	2	2	2	2	2
	Insgesamt	134	153	208	412	598	902	1.426	1.966	2.592	4.139	4.139
Personenkraftwagen	Gewerbliche Halter	34	41	99	272	413	593	867	1.066	1.256	1.825	1.825
	Private Halter	100	112	109	138	183	307	557	898	1.334	2.312	2.312
	keine Angabe	-	-	-	2	2	2	2	2	2	2	2
	Insgesamt	-	-	-	1	1	1	1	-	-	-	-
Kraftomnibusse	Gewerbliche Halter	-	-	-	1	1	1	1	-	-	-	-
	Private Halter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Insgesamt	64	60	68	68	182	257	257	297	330	412	412
Lastkraftwagen	Gewerbliche Halter	54	49	57	55	158	221	220	252	269	334	334
	Private Halter	10	11	11	13	24	35	37	44	60	77	77
	keine Angabe	-	-	-	-	-	1	-	1	1	1	1
	Insgesamt	7	8	11	17	15	21	20	21	22	25	25
Zugmaschinen	Gewerbliche Halter	5	6	9	14	12	13	11	10	10	12	12
	Private Halter	2	2	2	3	3	8	9	11	12	13	13
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Insgesamt	22	21	17	19	20	21	21	23	25	25	25
Sonstige Kfz	Gewerbliche Halter	22	21	17	19	19	20	21	21	23	25	25
	Private Halter	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Hessen

Mecklenburg-Vorpommern	Insgesamt	42	55	58	67	132	155	217	282	378	565
	Gewerbliche Halter	26	35	38	44	99	107	153	190	240	316
	Private Halter	16	20	20	23	33	48	64	92	138	249
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Insgesamt	4	9	11	14	29	28	33	36	43	57
	Gewerbliche Halter	-	3	4	5	14	11	14	16	20	20
	Private Halter	4	6	7	9	15	17	19	20	23	37
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Insgesamt	12	13	13	22	61	76	126	176	252	418
	Gewerbliche Halter	3	3	3	13	50	53	89	112	149	218
	Private Halter	9	10	10	9	11	23	37	64	103	200
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Insgesamt	2	4	2	2	4	4	5	4	4	4
	Gewerbliche Halter	2	3	1	1	4	4	4	4	4	4
	Private Halter	-	1	1	1	-	-	-	-	-	-
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Insgesamt	16	20	23	20	29	36	42	53	65	71
	Gewerbliche Halter	13	17	21	16	22	28	34	45	54	60
	Private Halter	3	3	2	4	7	8	8	8	11	11
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Insgesamt	5	5	5	5	5	8	8	9	11	12
	Gewerbliche Halter	5	5	5	5	5	8	8	9	10	11
	Private Halter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Insgesamt	3	4	4	4	4	3	3	4	4	3	
Gewerbliche Halter	3	4	4	4	4	3	3	4	4	3	
Private Halter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt											

Bestand an Elektro-Kraftfahrzeugen nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2009 - 2018 sowie privaten und gewerblichen Haltern		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Bundesland	Fahrzeugklasse	Haltergruppe										
	Insgesamt	38	45	49	143	231	206	283	356	472	654	
	Gewerbliche Halter	19	21	22	105	164	111	146	173	227	284	
	Private Halter	19	24	27	38	67	95	137	183	245	370	
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Insgesamt	14	22	20	29	67	68	82	97	109	109	
	Gewerbliche Halter	4	9	5	8	29	25	33	37	37	35	
	Private Halter	10	13	15	21	38	43	49	60	72	74	
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	Insgesamt	12	12	16	98	134	108	164	220	303	478	
	Gewerbliche Halter	3	2	6	84	111	61	83	103	140	197	
	Private Halter	9	10	10	14	23	47	81	117	163	281	
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Insgesamt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Gewerbliche Halter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Private Halter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Insgesamt	1	2	3	5	19	22	30	32	53	61		
Gewerbliche Halter	1	1	1	3	15	18	24	27	44	47		
Private Halter	-	1	2	2	4	4	6	5	9	14		
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Insgesamt	1	1	2	3	3	2	2	2	2	2		
Gewerbliche Halter	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1		
Private Halter	-	-	-	1	2	1	1	1	1	1		
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Insgesamt	10	8	8	8	8	6	5	5	5	4		
Gewerbliche Halter	10	8	8	8	8	6	5	5	5	4		
Private Halter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Saarland

	Insgesamt	31	43	57	96	179	192	288	373	478	717
Insgesamt	Gewerbliche Halter	17	24	36	73	132	138	198	225	284	423
	Private Halter	14	19	21	23	47	54	90	148	194	294
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Krafträder	Insgesamt	7	12	17	30	73	79	96	96	107	116
	Gewerbliche Halter	2	5	9	20	51	51	55	49	54	52
	Private Halter	5	7	8	10	22	28	41	47	53	64
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Personenkraftwagen	Insgesamt	14	18	27	50	78	86	150	232	310	522
	Gewerbliche Halter	6	7	14	37	55	60	104	136	176	299
	Private Halter	8	11	13	13	23	26	46	96	134	223
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sachsen-Anhalt	Insgesamt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Gewerbliche Halter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kraftomnibusse	Private Halter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Lastkraftwagen	Insgesamt	8	11	11	14	26	24	39	42	58	76
	Gewerbliche Halter	7	10	11	14	24	24	36	37	51	69
	Private Halter	1	1	-	-	2	-	3	5	7	7
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zugmaschinen	Insgesamt	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3
	Gewerbliche Halter	1	2	2	2	2	3	3	3	3	3
	Private Halter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Kfz	Insgesamt	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Gewerbliche Halter	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Private Halter	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt											

Anlage zu Frage 15

Bestand an ausgewählten Kraftfahrzeugen nach Bundesländern am 01. Januar der Jahre 2009 - 2018 sowie bestimmten Kraftstoffarten lt. EmoG

Bundesland	Kraftstoffart	Fahrzeugklasse	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Insgesamt	Elektro, Plug-In-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	3.870	4.315	5.692	8.755	15.264	22.859	34.997	48.983	71.228	120.796
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	3.160 1.500 710 950	3.610 1.642 765 1.203	4.998 2.376 1.001 1.621	8.081 4.650 1.383 2.048	14.544 7.616 4.566 4.600	20.777 12.342 2.328 5.534	33.043 23.004 3.550 6.489	46.105 34.504 4.392 7.209	66.383 51.354 6.644 8.885	111.328 90.251 11.900 9.177
	Elektro, Plug-In-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	791	843	1.054	1.595	2.923	4.371	6.767	8.667	13.005	22.017
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	677 330 174 173	734 326 180 228	952 443 201 308	1.499 806 276 417	2.818 1.477 456 885	4.045 2.446 542 1.057	6.443 4.585 636 1.222	8.053 6.005 703 1.345	11.702 9.307 818 1.577	19.304 16.563 1.017 1.724
Bayern	Elektro, Plug-In-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	835	947	1.272	1.808	3.127	4.735	7.914	11.516	16.985	26.750
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	735 321 140 274	854 340 144 370	1.175 521 181 473	1.714 930 220 564	3.025 1.480 486 1.059	4.223 2.410 514 1.299	7.305 5.171 622 1.512	10.718 8.349 725 1.644	15.603 12.789 894 1.920	24.587 21.278 1.160 2.149
	Elektro, Plug-In-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	118	123	241	364	627	982	1.299	2.092	2.762	3.947
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	82 22 28 32	85 29 21 35	202 98 49 55	325 184 73 68	588 360 86 142	920 693 95 132	1.230 979 110 141	1.999 1.700 133 166	2.594 2.230 162 202	3.629 3.221 193 215
Brandenburg	Elektro, Plug-In-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	99	99	119	134	272	378	599	816	1.192	2.061
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	68 39 23 6	71 38 23 10	87 40 24 23	107 48 29 30	241 118 48 75	325 177 60 88	556 384 66 106	765 576 66 123	1.118 887 74 157	1.917 1.640 100 177
	Elektro, Plug-In-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	12	14	73	116	160	267	377	448	502	688
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	4 3 1 -	7 5 - 2	66 50 4 12	105 80 11 14	148 99 15 34	250 181 28 41	363 283 33 47	417 333 33 51	435 363 26 46	581 503 32 46
Bremen	Elektro, Plug-In-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	48	64	92	313	398	682	1.051	1.451	1.827	2.883
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	31 16 7 8	43 17 8 18	77 36 12 29	296 204 65 27	379 252 61 66	640 454 100 86	1.010 768 133 109	1.364 1.100 154 110	1.689 1.408 162 119	2.580 2.282 184 114
	Elektro, Plug-In-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	314	331	428	678	1.227	1.806	2.798	3.861	5.314	8.789
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	272 138 54 80	291 157 52 82	393 213 64 116	645 428 74 143	1.194 655 188 351	1.635 922 270 443	2.691 1.898 269 524	3.701 2.809 309 583	5.054 4.040 344 670	8.245 7.080 428 737
Hamburg	Elektro, Plug-In-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	31	43	77	296	379	640	1.010	1.364	1.689	2.580
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	16 7 8	17 8 18	36 12 29	204 65 27	252 61 66	454 100 86	768 133 109	1.100 154 110	1.408 162 119	2.282 184 114
	Elektro, Plug-In-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	314	331	428	678	1.227	1.806	2.798	3.861	5.314	8.789
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	272 138 54 80	291 157 52 82	393 213 64 116	645 428 74 143	1.194 655 188 351	1.635 922 270 443	2.691 1.898 269 524	3.701 2.809 309 583	5.054 4.040 344 670	8.245 7.080 428 737
Hessen	Elektro, Plug-In-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	314	331	428	678	1.227	1.806	2.798	3.861	5.314	8.789
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	272 138 54 80	291 157 52 82	393 213 64 116	645 428 74 143	1.194 655 188 351	1.635 922 270 443	2.691 1.898 269 524	3.701 2.809 309 583	5.054 4.040 344 670	8.245 7.080 428 737

Mecklenburg-Vorpommern	Elektro, Plug-in-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	44	56	59	68	141	175	270	367	542	913
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	33 14 16 3	40 14 18 8	45 14 21 10	57 23 21 13	128 70 30 28	142 77 38 27	253 178 43 32	348 257 57 34	519 407 72 40	866 736 79 51
	Elektro, Plug-in-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	333	372	505	782	1.405	2.564	3.433	4.819	6.494	11.071
Niedersachsen	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	278 148 51 79	314 144 79 91	445 199 139 107	725 445 138 142	1.345 738 217 390	2.432 1.709 263 460	3.323 2.464 325 534	4.627 3.627 380 620	6.210 5.086 384 740	10.498 8.993 724 781
	Elektro, Plug-in-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	711	852	1.137	1.668	2.909	4.007	6.012	8.646	13.340	26.160
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	510 251 86 173	654 343 106 205	938 506 151 281	1.470 836 282 352	2.704 1.384 393 927	3.567 1.882 566 1.119	5.624 3.551 783 1.290	8.109 5.502 1.188 1.419	12.588 7.988 2.949 1.651	24.429 15.591 7.014 1.824
Nordrhein-Westfalen	Elektro, Plug-in-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	181	187	224	334	618	839	1.306	1.940	2.871	4.770
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	160 72 51 37	168 69 54 45	207 84 56 67	320 166 69 85	602 283 123 196	787 376 147 264	1.266 761 180 325	1.872 1.271 231 370	2.784 2.085 257 442	4.550 3.762 313 475
	Elektro, Plug-in-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	38	45	49	143	232	215	311	415	597	953
Saarland	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	31 12 5 14	38 12 4 22	42 16 6 20	136 98 9 29	225 135 23 67	202 109 25 68	297 185 30 82	401 271 33 97	577 415 54 108	921 751 62 108
	Elektro, Plug-in-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	122	139	155	327	430	666	1.056	1.410	1.942	3.131
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	93 43 25 25	109 51 26 32	127 55 33 39	300 210 43 47	400 228 72 100	567 370 88 109	961 717 103 141	1.309 1.020 118 171	1.832 1.492 133 207	2.939 2.521 184 234
Sachsen-Anhalt	Elektro, Plug-in-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	32	44	58	97	190	220	345	476	724	1.298
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	28 15 7 6	40 19 10 11	54 28 10 16	92 51 12 29	183 89 23 71	186 87 23 76	333 202 38 93	460 326 41 93	700 537 58 105	1.228 1.040 74 114
	Elektro, Plug-in-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	152	164	185	240	432	698	1.027	1.455	2.171	3.614
Schleswig-Holstein	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	122 57 34 31	131 61 35 35	151 56 42 53	204 88 49 67	394 161 86 147	623 328 100 195	964 605 119 240	1.380 945 138 297	2.062 1.590 164 308	3.393 2.854 209 330
	Elektro, Plug-in-Hybrid, Brennstoffzelle	Insgesamt	33	32	34	78	166	227	406	564	903	1.629
	darunter Fahrzeuge bevorrechtigt nach EmoG	Zusammen Personenkraftwagen N1-Fahrzeuge (bis 3.500 kg) Kraftfräher	30 17 4 9	29 17 3 9	31 15 4 12	77 52 8 17	164 86 21 57	210 111 34 65	398 261 51 86	543 394 69 80	865 700 77 88	1.550 1.351 106 93

