

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Dr. Marcel Klinge, Dr. Martin Neumann, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Thomas Hacker, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Manuel Höferlin, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Oliver Luksic, Hagen Reinhold, Dr. Stefan Ruppert, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP**

### **Konsequenzen der Produktionseinstellung der StreetScooter GmbH**

Im Jahr 2008 begann im Exzellenzcluster Integrative Produktionstechnik für Hochlohnländer der Rheinisch-Westfälischen Technischen Hochschule (RWTH) Aachen die Forschung zu einem möglichst günstigen und effizienten Elektroauto. Im Jahr 2010 wurde schließlich die StreetScooter GmbH gegründet, deren erklärtes Ziel es war, ein Elektroauto zum Preis von unter 10 000 Euro auf den Markt zu bringen. Schon damals war das angedachte Einsatzgebiet die Kurzstrecke. Die Deutsche Post AG sowie die Stadt Aachen gehörten zu den ersten Kunden. Im Dezember 2014 wurde das Unternehmen von der Deutschen Post AG aufgekauft und expandierte daraufhin (<https://www.futurelab-aachen.de/streetscooter-wie-alles-begann/>). Das Ziel der Post, bis 2050 emissionsfrei zu wirtschaften, war eines der maßgeblichen Motive für den Kauf des Unternehmens. Die Elektrifizierung der Auslieferungsflotte war eines der Kernbestandteile der Strategie zu Verwirklichung dieses Plans (<https://www.dp.dhl.com/de/verantwortung/umweltschutz/gogreen-programm.html>). Nachdem zuvor Verhandlungen mit anderen Automobilherstellern gescheitert waren, entschied sich die Post mit dem Kauf der StreetScooter GmbH, die Entwicklung in Eigenverantwortung voranzutreiben. Im Zuge der Expansion stiegen die Fertigungszahlen von 1 906 Fahrzeugen des Modells „StreetScooter Work“ im Jahr 2016 auf insgesamt 20 000 Fahrzeuge jährlich ab 2018 ([https://www.aachenernachrichten.de/nrw-region/streetscooter-eroeffnet-neue-fabrik-fuer-elektroauto-s-in-dueren\\_aid-24526589](https://www.aachenernachrichten.de/nrw-region/streetscooter-eroeffnet-neue-fabrik-fuer-elektroauto-s-in-dueren_aid-24526589)). Im Zuge der Expansion wurde eine Partnerschaft mit dem Automobilkonzern Ford eingegangen, die Unternehmen kooperierten von 2018 bis Ende 2019 bei der Produktion des Modells „Work XL“. Neben dem Standort in Aachen werden seit Mai 2018 auch in einem zweiten Werk in Düren Fahrzeuge gefertigt.

Das Unternehmen StreetScooter GmbH erwirtschaftete 2018 einen Verlust von 70 Mio. Euro. 2019 verbuchte es einen Verlust von 100 Mio. Euro (<https://www.welt.de/wirtschaft/article206214023/Streetscooter-Post-zieht-den-Stecke>

r.html). Seit Oktober 2019 versuchte die Post, die StreetScooter GmbH zu verkaufen, allerdings ohne Erfolg. Am 28. Februar 2020 wurde bekannt, dass die Post die Produktion der Elektrofahrzeuge noch im Jahresverlauf komplett einstellen will. Lediglich die sowieso schon geplante Aufstockung der Elektromobilflotte der Post von zurzeit 11 000 auf 15 000 soll noch durchgeführt werden. Anschließend wird das Unternehmen StreetScooter GmbH nur noch für den Erhalt und die Reparatur der bestehenden Flotte zuständig sein. Dies bedeutet nach Ansicht der Fragesteller voraussichtlich ein Ende der beiden Produktionsstandorte in Aachen und Düren und nicht zuletzt auch eine ungewisse Zukunft für die momentan rund 500 Beschäftigten. Auch eine weitere Kooperation mit Ford zur Entwicklung eines wasserstoffgetriebenen Lieferwagens ist nun ungewiss. Die ersten 100 Auslieferungen sollten ursprünglich bis 2021 erfolgen. Als Reaktion auf die Bekanntgabe des Produktionsaus meldete sich der Gründer der StreetScooter GmbH, Prof. Günther Schuh, und bekundete Interesse an einem Rückkauf des Unternehmens. Schuh hatte zwischenzeitlich ein weiteres Unternehmen, die e.GO Mobile AG, gegründet, das ebenfalls im Bereich Elektromobilität tätig ist.

Hervorgegangen aus dem Exzellenzcluster Integrative Produktionstechnik für Hochlohnländer, einem Forschungsprojekt der RWTH Aachen, hat das Unternehmen von Anfang an von Innovationsförderungen profitiert. In diesem Rahmen sind einerseits Programme wie das von 2016 bis 2018 laufende Förderprogramm „Erneuerbar Mobil“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit besonders mit dem Förderpunkt „CO<sub>2</sub>-freie Zustellung“ zu nennen, dessen Förderbetrag von 17 Mio. Euro nahezu komplett zur StreetScooter GmbH floss (<https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/gelbe-post-flitzer-fuer-gute-luft-479754>). Andererseits sind auch indirekte Kaufanreize, die beispielsweise durch die Umweltbonus-Prämie des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle geschaffen wurde und den Kauf von Elektromobilen mit bis zu 3 000 Euro durch den Bund fördert, zu nennen ([https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Foerderprogramm\\_im\\_Ueberblick/foerderprogramm\\_im\\_ueberblick\\_node.html](https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Foerderprogramm_im_Ueberblick/foerderprogramm_im_ueberblick_node.html)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Mit welcher Summe hat der Bund insgesamt die StreetScooter GmbH bzw. deren Kunden (z. B. Deutsche Post AG und die Stadt Aachen) gefördert (bitte nach Jahren und Förderprogrammen aufschlüsseln)?
2. Fand eine zielgerichtete Förderung durch die Bundesregierung abseits der allgemeinen Förderung der Elektromobilität, z. B. zur Erleichterung des Markteinstiegs, statt?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die öffentliche Förderung der StreetScooter GmbH hinsichtlich Nachhaltigkeit und Effizienz?
4. Zieht die Bundesregierung Konsequenzen aus dem Produktionsaus der StreetScooter GmbH, und wenn ja, welche?
5. Ist der Bundesregierung, die in der jüngeren Vergangenheit mit der StreetScooter GmbH und weiteren Herstellern von elektrisch betriebenen Fahrzeugen Gespräche geführt hatte (vgl. Antwort auf die Schriftliche Frage 38 des Abgeordneten Reinhard Houben auf Bundestagsdrucksache 19/15365), bekannt, ob es ein zukünftiges Nutzungskonzept der jetzigen Produktionsstätten der StreetScooter GmbH gibt?
6. Ist der Bundesregierung bekannt, ob es bei der StreetScooter GmbH zu einer Streichung von Arbeitsplätzen kommen wird?

Falls ja, in welchem Umfang?

7. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung Kooperationen der StreetScooter GmbH ebenfalls eingestellt, und wenn ja, welche?
8. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Projekte, die wiederum durch die StreetScooter GmbH mitgefördert wurden, in ihrer Finanzierung gefährdet, und wenn ja, welche?
9. Ist die Bundesregierung im Austausch mit der e.GO Mobile AG bezüglich Möglichkeiten einer öffentlichen Förderung bzw. einer Unterstützung im Rahmen des Wirtschaftstabilisierungsfonds?  
Wenn ja, welche Maßnahmen werden diskutiert?
10. Sieht die Bundesregierung Marktchancen für ein batteriebetriebenes Lieferfahrzeug für den innerörtlichen Verkehr?  
Welche öffentliche Förderung ist aus Sicht der Bundesregierung hierfür notwendig?
11. Welche Fahrzeugbauunternehmen arbeiten nach Kenntnis der Bundesregierung an entsprechenden Modellen bzw. bieten bereits solche an?

Berlin, den 1. April 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

