

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Reinhard Houben, Michael Theurer, Dr. Marcel Klinge, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/18502–**

Konsequenzen der Produktionseinstellung der StreetScooter GmbH

Vorbemerkung der Fragesteller

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.dpdhl.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.aachener-nachrichten.de/nrw-region/streetscooter-eroeffnet-neue-fabrik-fuer-elektroautos-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-Stecker.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 „CO₂-freie Zustellung“ zu nennen, dessen Förderbetrag von 17 Mio. Euro nahezu komplett zur Street-Scooter GmbH floss (<https://www.bundesregierung.de/breg-d/e/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).

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)?

Vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie wurde die Streetscooter GmbH im Rahmen des Förderprogramms „ElektroMobil“ seit 2013 mit 1.544.987 Euro gefördert. Es erfolgte seit 2015 eine Förderung über das Energieforschungsprogramm des Bundes in Höhe von 547.217 Euro. Die Streetscooter GmbH erhielt zudem seit 2012 eine Förderung über das Programm „IKT für Elektromobilität“ in Höhe von 1.409.634 Euro und seit 2017 über das Förderprogramm „Neue Fahrzeug- und Systemtechnologien“ in Höhe von 693.696 Euro.

Im Rahmen des Förderprogramms „Erneuerbar Mobil“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit wurden die Streetscooter GmbH seit 2012 mit 3,1 Mio. Euro und die Deutsche Post AG mit 19,9 Mio. Euro gefördert. Im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“ wurde darüber hinaus die Anschaffung von Streetscooter-Fahrzeugen mit 4,8 Mio. Euro unterstützt.

Im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur wurden seit 2018 die Streetscooter GmbH mit 100.019 Euro und Kunden der Streetscooter GmbH (z. B. die Deutsche Post AG) für die Beschaffung von Streetscooter-Fahrzeugen mit 2,9 Mio. Euro (davon 2,8 Mio. Euro im Rahmen des Sofortprogramms „Saubere Luft“) gefördert.

Durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung wurden die Streetscooter GmbH und die Streetscooter Research GmbH seit 2014 mit insgesamt 352.792 Euro gefördert, innerhalb der Programme „Vom Material zur Innovation“ sowie „IKT 2020 – Forschung für Innovationen“.

2. Fand eine zielgerichtete Förderung durch die Bundesregierung abseits der allgemeinen Förderung der Elektromobilität, z. B. zur Erleichterung des Markteinstiegs, statt?

Fahrzeuge der Streetscooter GmbH waren im Rahmen der Kaufprämie (Umweltbonus) förderfähig. In Summe der jeweiligen Jahre ergaben sich ein Bundesanteil an den Umweltboni für die Käufer in folgender Höhe:

2017	28.000 Euro
2018	1.774.000 Euro
2019	13.062.000 Euro
2020	5.295.500 Euro

3. Wie bewertet die Bundesregierung die öffentliche Förderung der StreetScooter GmbH hinsichtlich Nachhaltigkeit und Effizienz?

Streetscooter hat zu einem sehr frühen Zeitpunkt elektrisch betriebene leichte Nutzfahrzeuge auf den Markt gebracht, als Wettbewerber solche Fahrzeugmodelle noch nicht im Angebot hatten. Die o. g. Förderprojekte in der Frühphase des Unternehmens haben einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung emissionsarmer, umweltschonender elektrischer Nutzfahrzeuge geleistet.

4. Zieht die Bundesregierung Konsequenzen aus dem Produktionsaus der StreetScooter GmbH, und wenn ja, welche?

Die Eigentümerin Deutsche Post AG hat bislang lediglich angekündigt, dass die Produktion von Streetscooter im Laufe des Jahres 2020 eingestellt wird und dass das Unternehmen Streetscooter künftig für die Wartung der Streetscooter-Flotte der Deutschen Post zuständig sein soll. Kaufinteressenten haben sich an die Deutsche Post mit Angeboten für das Unternehmen Streetscooter gewandt, um die Produktion weiter zu betreiben.

5. Ist der Bundesregierung, die in der jüngeren Vergangenheit mit der Street-Scooter 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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

6. Ist der Bundesregierung bekannt, ob es bei der StreetScooter GmbH zu einer Streichung von Arbeitsplätzen kommen wird?

Falls ja, in welchem Umfang?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen. Wie viele Beschäftigte für die Instandhaltung der bestehenden Flotte weiterbeschäftigt werden sollen, ist noch nicht bekannt.

7. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung Kooperationen der StreetScooter GmbH ebenfalls eingestellt, und wenn ja, welche?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

8. Sind nach Kenntnis der Bundesregierung Projekte, die wiederum durch die StreetScooter GmbH mitgefördert wurden, in ihrer Finanzierung gefährdet, und wenn ja, welche?

Das Projekt 3connect wurde im April 2019 abgeschlossen. Das Projekt BatterieMan wurde im Januar 2019 abgeschlossen. Darüber hinaus liegen keine Erkenntnisse vor.

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?

Seitens der Bundesregierung bestehen hierzu keine Kontakte.

10. Sieht die Bundesregierung Marktchancen für ein batteriebetriebenes Lieferfahrzeug für den innerörtlichen Verkehr?

Welche öffentliche Förderung ist aus Sicht der Bundesregierung hierfür notwendig?

In den vergangenen Jahren sind zahlreiche Hersteller (siehe die Antwort zu Frage 11) in den Markt für batteriebetriebene Lieferfahrzeuge eingetreten. Leichte elektrische Nutzfahrzeuge sind im Rahmen der Richtlinie zur Förderung des Absatzes elektrisch betriebener Fahrzeuge (Umweltbonus) förderfähig.

Auch das Land Nordrhein-Westfalen sieht grundsätzlich gute Marktchancen für ein batteriebetriebenes Lieferfahrzeug und fördert den Markthochlauf über das Programm *progres.NRW – Emissionsarme Mobilität für Unternehmen und Kommunen*. Das Programm ist kumulierbar mit dem Umweltbonus des Bundes.

11. Welche Fahrzeugbauunternehmen arbeiten nach Kenntnis der Bundesregierung an entsprechenden Modellen bzw. bieten bereits solche an?

Im Segment Vans und Transporter, die sich für diesen Zweck eignen würden, werden folgende Fahrzeuge angeboten (ohne Gewähr auf Vollständigkeit):

ARI 458

Citroën Berlingo Electric (L1)

Citroën Berlingo Electric (L2)

Goupil G4

Iveco Daily Electric

MAN eTGE

Mercedes eSprinter

Mercedes eVito

Nissan e-NV200

Opel Vivaro-e

Peugeot e-Expert

Peugeot Partner Electric (L1)

Peugeot Partner Electric (L2)

Renault Kangoo Z.E.

Renault Master Z.E.

Saic Maxus EV80

Streetscooter:

Work Pickup (20 kWh)

Work Pickup (40 kWh)

Work Box (20 kWh)

Work Box (40 kWh)

Work L Pickup (40 kWh)

Work L Box (40 kWh)

Tropos ABLE XR

Volkswagen / ABT e-Caddy

Volkswagen / ABT e-Transporter

Volkswagen e-Crafter

