

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Alexander Müller, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Das Konjunkturpaket der Bundesregierung und E-Mobilität

Die Corona-Pandemie stellt die Bundesrepublik Deutschland vor enorme Herausforderungen in allen Lebensbereichen. Auch der Verkehrssektor ist davon und durch die Einschränkungen des öffentlichen Lebens, in der Wirtschaft und im Privaten sowie durch Grenzkontrollen und gestörte Lieferketten schwer betroffen. Gleichzeitig hat sich die Bedeutung eines leistungsfähigen und flexiblen Verkehrs in der Krise der vergangenen Monate noch einmal bestätigt. Die Erhaltung der Versorgungssicherheit für die Bevölkerung und die Industrie sowie die Möglichkeit der Personenbeförderung innerhalb der Bundesrepublik Deutschland als auch über ihre Grenzen hinweg sind von besonderer Wichtigkeit für den Standort Deutschland und für seine Bürger.

Die Bundesregierung hat in Reaktion auf die Corona-Pandemie am 3. Juni 2020 ein Konjunkturpaket vorgestellt. Neben vielen Impulsen für eine kurzfristige Ankurbelung der Binnenwirtschaft setzt sich dieses auch das Ziel, als „Krisenbewältigungspapier“ nach dem Abflachen der Infektionskurve in Deutschland die Auswirkungen der Pandemie so weit als möglich einzudämmen. Auch der Verkehrssektor ist diesbezüglich durch eine Vielzahl von Maßnahmen direkt wie indirekt betroffen. Nach Ansicht der Fragesteller findet sich in diesem Programm in Bezug auf den Verkehrssektor neben einer Vielzahl grundsätzlich sinnvoller, aber wenig konkreter Vorschläge eine Weiterführung der bisherigen einseitigen und ineffektiven Subventionspolitik der Bundesregierung sowie versteckte Mehrbelastungen für die Bürger.

Die aktuelle Krise setzt gerade den Automobilstandort Deutschland und die vielen direkt und indirekt beteiligten Unternehmen stark unter Druck. Gemeinsam mit der verschärfenden wirtschaftlichen und regulatorischen Entwicklung der letzten Jahre sind so Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Deutschland gefährdet. Die Bundesregierung intensiviert in dieser Situation den bereits ausgeprägten staatlichen Ausbau der Elektromobilität. So nennt das Konjunkturpaket neben der Erhöhung der bestehenden Kaufprämien für E-Autos weitere grup-

penspezifische Kaufprämien und Subventionen sowie eine Umgestaltung der Kfz-Steuer.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse hat die Bundesregierung aus den bestehenden Kaufprämien für den Erwerb von E-Fahrzeugen sowie aus anderen Subventionen für E-Mobilität gezogen, insbesondere im Hinblick auf den Abruf der Mittel, die bürokratischen Abläufe und Verfahren, auf die Annahme und Akzeptanz beim Kunden sowie die Wirkung auf die Automobilwirtschaft und deren Produktionskapazitäten (bitte aufschlüsseln)?
2. Plant die Bundesregierung bei einer weiteren Optimierung des elektrischen Nutzungsgrades von Plug-In-Hybriden eine Anpassung der bestehenden Förderkulisse an die von Elektrofahrzeugen?
3. Wie bewertet die Bundesregierung die Bedeutung von Plug-In-Hybriden auf die deutsche Wertschöpfungstiefe, und findet sich deren Bedeutung in den Beratungen der Nationalen Plattform der Mobilität (NPM) wieder?
4. Hat die Bedeutung der Wertschöpfungskette von Plug-In-Hybriden Auswirkungen auf die Beratungen der NPM, oder werden dort vornehmlich technische Lösungen zur Optimierung des elektrischen Nutzungsgrades beraten?
5. Welche konkreten Projekte, Maßnahmen, Technologien, Verfahren und Anlagen sollen vom angekündigten Bonus-Programm für Fahrzeughersteller und Zulieferer profitieren, und wie sind die Zugangsbedingungen für interessierte Unternehmen gestaltet?
6. Welche Modelle wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bisher bei Fahrzeugverkäufen unter Inanspruchnahme der bestehenden Kaufprämien für den Erwerb von E-Fahrzeugen erworben (bitte nach Anzahl, Modell, Hersteller, Art der Elektrifizierung – Battery Electric Vehicle [BEV], Plug-in Hybrid Electric Vehicle [PHEV] oder Fuel Cell Electric Vehicle [FCEV] – und Jahren aufschlüsseln)?
7. Wie soll der Zugang zum Bonus-Programm gerade für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) gewährleistet bzw. unterstützt werden?
8. Mit welchen Auswirkungen durch das angekündigte Bonus-Programm rechnet die Bundesregierung, insbesondere im Hinblick auf die deutsche Automobilindustrie und deren technologische Kompetenz?
9. Wie setzt sich der im Konjunkturprogramm angegebene Finanzbedarf von 2 Mrd. Euro für das Bonus-Programm zusammen?
10. Wie sollen die Mittel des Bonus-Programms verteilt werden?
Gibt es bereits eine Minimal- oder Maximalsumme, die als Förderung pro Projekt oder pro Unternehmen erteilt werden soll?
11. Beschränkt sich das Flottenaustauschprogramm „Sozial & Mobil“ auf reine Elektrofahrzeuge, oder werden auch Plug-In-Hybride und andere emissionsarme Antriebstechnologien mit einbezogen?
12. Wie begründet die Bundesregierung die Schwerpunktsetzung im Flottenaustauschprogramm „Sozial & Mobil“ auf den Stadtverkehr, insbesondere im Hinblick auf den Anspruch der Gleichbehandlung von Stadt und Land?
13. Plant die Bundesregierung spezifische Maßnahmen für alternative Antriebe und deren Infrastrukturen im ländlichen Raum?

14. Wie setzt sich der im Konjunkturprogramm angegebene Finanzbedarf von 200 Mio. Euro für das Flottenaustauschprogramm „Sozial & Mobil“ zusammen?
15. Gibt es bereits einen Zeitplan sowie einen vorläufigen Finanzbedarf für das im Konjunkturprogramm angekündigte Flottenaustauschprogramm für Handwerker und KMU mit E-Fahrzeugen bis 7,5 t?
16. Wieso ist das Flottenaustauschprogramm für Handwerker und KMU allein auf E-Mobilität ausgelegt?
Wieso sind keine anderen Antriebstechnologien förderwürdig?
17. Welche Schlüsse hat die Bundesregierung aus den bestehenden Subventionen für den Erwerb von E-Bussen und E-Lkw gezogen, insbesondere im Hinblick auf den Abruf der Mittel, die bürokratischen Abläufe und Verfahren sowie die Wirkung auf die Automobilwirtschaft?
18. Wie setzt sich der im Konjunkturprogramm angegebene Finanzbedarf von 1,2 Mrd. Euro für das Bus- und Lkw-Flotten-Modernisierungsprogramm zusammen?
19. Welche Bus- und Lkw-Modelle wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bisher bei Fahrzeugverkäufen unter Inanspruchnahme bestehender Förderprogramme für den Erwerb von E-Fahrzeugen erworben (bitte nach Anzahl, Modell, Hersteller, Art der Elektrifizierung – BEV, PHEV oder FCEV – und Jahren aufschlüsseln)?
20. Wann soll die im Konjunkturprogramm angekündigte Versorgungsaufgabe für Ladesäulen an Tankstellen veröffentlicht werden, ab wann soll sie gelten, und wie soll sie genau ausgestaltet werden?
21. Mit welchen Auswirkungen durch die angekündigte Versorgungsaufgabe rechnet die Bundesregierung?
22. Wie viele Tankstellen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland, und wie viele davon verfügen aktuell nicht über Ladepunkte?
23. Mit welchen Kosten pro neu mit einem Ladepunkt auszustattende Tankstelle rechnet die Bundesregierung im Durchschnitt und mit welchen Gesamtkosten für diese Maßnahme?
24. Hält die Bundesregierung weiterhin an ihrem Ziel fest, auch unabhängig von der wirtschaftlichen Rentabilität, an allen Tankstellen Ladepunkte für Elektrofahrzeuge verpflichtend zu machen?
25. Wird es diesbezüglich Unterstützung von Seiten des Bundes geben, und ist es möglich bestehende Fördermaßnahmen für die E-Ladeinfrastruktur für die Umsetzung der Versorgungsaufgabe zu verwenden?
26. Auf welcher Rechtsgrundlage und mit welchen konkreten Kriterien zur Umsetzung bzw. Anrechnung soll die Errichtung von Schnellladesäulen als Dekarbonisierungsmaßnahme behandelt werden?
27. Wie setzt sich der im Konjunkturprogramm angegebene Finanzbedarf von 2,5 Mrd. Euro für Ladesäulen-Infrastruktur, Batteriezellenfertigung sowie weitere Aspekte der E-Mobilität zusammen?
28. Welche Lösungsmöglichkeiten sieht die Bundesregierung im Falle einer Kollision der Versorgungsaufgabe mit den Rechten und Interessen der jeweiligen Vermieter?

29. Wie stellt sich die Bundesregierung zu Überlegungen, im Herbst erneut über die Situation der Automobilindustrie und mögliche Kaufprämien für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren beraten zu wollen?
30. Warum sieht das Konjunkturpaket des Bundes keinerlei konkrete Maßnahmen und Investitionen für regenerative Kraftstoffe vor, und sind diese dennoch im Rahmen des Konjunkturpakets vorgesehen (bitte aufschlüsseln)?
31. Hält die Bundesregierung die Bemessungsgrundlage bei der steuerlichen Forschungsförderung von 4 Mio. Euro für forschende Unternehmen für ausreichend?
32. Wie beurteilt die Bundesregierung etwaige Benachteiligungen von Unternehmen bei der steuerlichen Forschungsförderung, die bereits heute signifikant höhere Ausgaben in der Forschung und Entwicklung (F&E) von Zukunftstechnologien aufbieten?
33. Warum wurde bei der Erhöhung der steuerlichen Forschungsförderung von einer prozentualen Lösung, die sich an den F&E-Budgets der Unternehmen orientiert, Abstand genommen?
34. Gab es eine Abschätzung darüber, ob die nun umgesetzte Förderung der E-Mobilität vor dem Hintergrund einer weitgehend ausgelasteten Kapazität in der Industrie überhaupt einen Effekt haben kann?
 - a) Welchen konjunkturellen Stimulus erwartet die Bundesregierung sowohl kurz- wie auch langfristig hierdurch?
 - b) Welchen Klimaschutzbeitrag erwartet die Bundesregierung sowohl kurz- wie auch langfristig hierdurch?
35. Hat eine Abwägung hinsichtlich Konjunkturwirkung und Klimawirkung mit anderen Maßnahmen oder Ausgestaltungsmöglichkeiten, z. B. Förderung von effizienten Verbrennern (geknüpft an Bedingungen, wie z. B. Energielabel A/A+) oder auch Förderung von regenerativen Kraftstoffen, stattgefunden, und wenn ja, wie begründen sich die gewonnenen Erkenntnisse?
36. Gab es eine Abschätzung der Kosten pro vermiedener Tonne CO₂ im Fahrzeugbausektor sowie im Vergleich zwischen verschiedenen Antriebstechnologien?

Berlin, den 26. August 2020

Christian Lindner und Fraktion