

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Cem Özdemir, Oliver Krischer, Stefan Gelbhaar, Lisa Paus, Matthias Gastel, Markus Tressel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Klimabilanz und Regulierung der Plug-in-Hybrid-Technologie im Automobilverkehr**

Die Bundesregierung hat sich im Klimaschutzprogramm 2030 zum Ziel gesetzt, dass bis zum Jahr 2030 zwischen 7 Millionen und 10 Millionen Elektrofahrzeuge zugelassen sind. Dazu zählt die Bundesregierung auch Plug-in-Hybrid-Pkws (PHEV), auch wenn diese nur teilweise elektrisch fahren, da sie bei leerer Antriebsbatterie den konventionellen Verbrennungsmotor nutzen. Auch die deutsche Automobilwirtschaft setzt zu großen Teilen auf diese Technologie, da Plug-in-Hybrid-Pkws einerseits unabhängig von ihrer tatsächlichen Nutzung die Erreichung der europäischen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte erleichtern und andererseits den Transformationsdruck in der automobilen Wertschöpfungskette, insbesondere mit Blick auf die Beschäftigung, abfedern können.

Zurzeit fördert die Bundesregierung die Anschaffung von Plug-in-Hybrid-Pkws mit einer Kaufprämie. Sie werden zudem im Rahmen der Dienstwagenbesteuerung begünstigt. Außerdem können Bevorrechtigungen im Straßenverkehr in Anspruch genommen werden. Der tatsächliche Nutzen von Plug-in-Hybrid-Pkws für den Klimaschutz hängt wesentlich davon ab, wie hoch der elektrisch gefahrene Anteil ist. Die Subvention der Plug-in-Hybrid-Pkws erfolgt jedoch bislang ohne Konditionierung an die tatsächliche Nutzung des Fahrzeuges, also unabhängig davon, ob und zu welchem Anteil tatsächlich elektrisch gefahren wird, und damit auch unabhängig vom tatsächlichen Beitrag für den Klimaschutz.

Laut des Berichts einer sogenannten PHEV-Taskforce der von der Bundesregierung eingesetzten Plattform „Zukunft der Mobilität“ haben private Plug-in-Hybride im Schnitt einen elektrischen Fahranteil von nur 43 Prozent. Bei Dienstwagen wird sogar nur ein Anteil von 18 Prozent erreicht (vgl. <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/10/NPM-Empfehlungen-zum-optimierten-Nutzungsgrad-von-Plug-in-Hybridfahrzeugen.pdf>). Voraussetzung für einen hohen elektrischen Fahranteil ist auch, dass die elektrische Mindestreichweite des Fahrzeugs so hoch ist, dass Alltagsstrecken absolviert werden können. Der o. g. Bericht empfiehlt eine elektrische Mindestreichweite von ca. 80 bis 100 km im Realbetrieb. Nur 2,5 Prozent der zwischen Januar und September 2020 neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkws besaßen jedoch eine Reichweite von 80 km und mehr (vgl. <https://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/hybridmotoren-elektroantrieb-oezdemir-1.5122460>).

Aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller stehen diese Angaben im Widerspruch zur klimapolitischen Zielsetzung, die mit der umfangreichen staatli-

chen Förderung verbunden ist. Die fehlende Konditionierung der Förderung an eine tatsächliche klimafreundliche Fahrweise droht das Konzept des Plug-in-Hybrids sowohl in Bezug auf den Klimaschutz als auch bei Verbraucherinnen und Verbrauchern zu diskreditieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Plug-in-Hybrid-Pkws und wie viele Pkws insgesamt sind derzeit in Deutschland jeweils zugelassen (bitte jeweils nach Segmenten aufschlüsseln)?
2. Wie viele Plug-in-Hybrid-Pkws und wie viele Pkws insgesamt wurden seit dem Jahr 2015 in Deutschland jeweils neu zugelassen (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?
3. Wie verteilen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die seit dem Jahr 2015 neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkws sowie die seit dem Jahr 2015 insgesamt neu zugelassenen Pkws jeweils auf gewerbliche und private Halter (bitte jeweils nach Jahren aufschlüsseln)?
4. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche elektrische Reichweite aller neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkws, für die über den Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ermittelte Werte vorliegen, seit dem Jahr 2015 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
5. Wie hoch war nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche elektrische Reichweite aller neu zugelassenen Plug-in-Hybrid-Pkws, für die über den Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelte Werte vorliegen, seit dem Jahr 2015 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
6. Wie viele Plug-in-Hybrid-Pkws wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2020 zugelassen, und wie viele dieser Pkws besitzen eine elektrische Reichweite von
  - a) unter 40 km,
  - b) mehr als 40 km und weniger als 60 km,
  - c) mehr als 60 km und weniger als 80 km,
  - d) mehr als 80 km und weniger als 100 km,
  - e) mehr als 100 km(bitte die Teilfragen a bis e nach gewerblichen und privaten Haltern aufschlüsseln)?
7. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung
  - a) die durchschnittliche Wegelänge von (beruflichen) Pendelstrecken, die in Deutschland mit einem Pkw absolviert werden,
  - b) die durchschnittliche Wegelänge, die in Deutschland mit einem Pkw absolviert wird (bitte wenn möglich nach Anlassgruppen aufschlüsseln),
  - c) die durchschnittliche Tagesstrecke, die in Deutschland mit einem Pkw absolviert wird?
8. Wie viel Prozent der Tagesstrecken, die in Deutschland mit einem Pkw absolviert werden, sind nach Kenntnis der Bundesregierung
  - a) kürzer als 40 km,
  - b) länger als 40 km und kürzer als 60 km,

- c) länger als 60 km und kürzer als 80 km,
  - d) länger als 80 km und kürzer als 100 km,
  - e) länger als 100 km?
9. Welcher elektrische Fahranteil sollte aus Sicht der Bundesregierung mit einem Plug-in-Hybrid-Pkw absolviert werden, um den mit der staatlichen Förderung dieser Fahrzeuge verbundenen Zielsetzungen gerecht zu werden, und welche Studien, Einschätzungen oder anderweitigen Erkenntnisse liegen dieser Ansicht zugrunde?
  10. Welcher elektrische Fahranteil sollte aus Sicht der Bundesregierung mit einem Plug-in-Hybrid-Pkw absolviert werden, um im Einklang mit den Prognosen der Bundesregierung sowie den nationalen und internationalen Verpflichtungen zum Klimaschutz im Verkehr zu stehen, und welche Studien, Einschätzungen oder anderweitigen Erkenntnisse liegen dieser Ansicht zugrunde?
  11. Bei welchen zehn Plug-in-Hybrid-Pkw-Modellen gab es im Jahr 2020 die meisten Neuzulassungen (bitte die Anzahl der Neuzulassungen, den CO<sub>2</sub>-Emissionswert und die elektrische Reichweite pro Modell angeben)?
  12. Welche zehn Plug-in-Hybrid-Pkw-Modelle mit mindestens einer Neuzulassung im Jahr 2020 haben nach Kenntnis der Bundesregierung die geringsten elektrischen Reichweiten (bitte die Anzahl der Neuzulassungen, den CO<sub>2</sub>-Emissionswert und die elektrische Reichweite pro Modell angeben)?
  13. Welcher Nutzenfaktor („Utility Factor“) wurde bei den in Frage 12 betroffenen Modellen im Rahmen der Typgenehmigung jeweils festgelegt?
  14. Teilt die Bundesregierung die Aussage der PHEV-Taskforce der Plattform „Zukunft der Mobilität“, dass bei Plug-in-Hybrid-Pkws „die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Vergleich zur realen Nutzung deutlich unterschätzt“ werden, weil „bereits bei geringen elektrischen Reichweiten ein hoher Nutzenfaktor unterstellt“ wird (vgl. <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/wp-content/uploads/2020/10/NPM-Empfehlungen-zum-optimierten-Nutzungsgrad-von-Plug-in-Hybridfahrzeugen.pdf>, S. 15)?
  15. Welche zehn Plug-in-Hybrid-Pkw-Modelle mit mindestens einer Neuzulassung im Jahr 2020 haben nach Kenntnis der Bundesregierung die höchsten CO<sub>2</sub>-Emissionswerte (bitte die Anzahl der Neuzulassungen, den CO<sub>2</sub>-Emissionswert und die elektrische Reichweite pro Modell angeben)?
  16. Welche Daten besitzt die Bundesregierung, mit denen sich beziffern lässt, inwiefern die CO<sub>2</sub>-Emissionswerte sowie die elektrische Reichweite bei Plug-in-Hybrid-Pkws durch die Umstellung auf das WLTP-Messverfahren realistischer geworden sind, und welche Erkenntnisse hat sie dazu insbesondere im Rahmen der laufenden Felduntersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamtes gewonnen?
  17. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkws nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den CO<sub>2</sub>-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten, die bei der Typgenehmigung ermittelt werden, und den CO<sub>2</sub>-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten im Realbetrieb im Schnitt aus, und welche Erkenntnisse hat sie dazu insbesondere im Rahmen der laufenden Felduntersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamtes gewonnen?
  18. Wie hoch fällt bei Plug-in-Hybrid-Pkws nach Kenntnis der Bundesregierung der Unterschied zwischen den elektrischen Reichweiten, die bei der Typgenehmigung ermittelt werden, und den elektrischen Reichweiten im Realbetrieb im Schnitt aus, und welche Erkenntnisse hat sie dazu insbe-

sondere im Rahmen der laufenden Felduntersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamtes gewonnen?

19. Wie viele Plug-in-Hybrid-Pkws erfüllen derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung die Anforderungen an eine Bevorrechtigung im Sinne des § 3 Absatz 2 Satz 1 des Elektromobilitätsgesetzes (ein maximaler CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 50 Gramm pro Kilometer oder eine elektrische Mindestreichweite von 40 Kilometern)?

20. Plant die Bundesregierung, bei einer Novellierung des Elektromobilitätsgesetzes die geforderte elektrische Mindestreichweite für Plug-in-Hybridfahrzeuge, um Bevorrechtigungen in Anspruch nehmen zu können, anzuheben?

Wenn ja, welche Anhebungen für welche Jahre plant die Bundesregierung?

Wenn nein, warum nicht?

21. Welchen neuen Verfahrensstand hat die angekündigte „Fortschreibung des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG)“ (vgl. Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Enak Ferlemann zu Frage 11 des Abgeordneten Stephan Kühn in der Fragestunde vom 17. Juni 2020) zwischenzeitlich erreicht?

22. Wie viele Dienstfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland zugelassen, und wie viele dieser Dienstfahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung auch privat genutzt?

23. Wie viele Plug-in-Hybridfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland als Dienstfahrzeuge zugelassen, und wie viele dieser Dienstfahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung auch privat genutzt?

24. Wie hoch fielen im Jahr 2019 die Steuermindereinnahmen aus, da der geldwerte Vorteil aufgrund der privaten Nutzung von Plug-in-Hybriddienstfahrzeugen von 1 Prozent auf 0,5 Prozent des Fahrzeuglistenpreises gesenkt wurde, und von welcher Entwicklung geht die Bundesregierung für das Jahr 2020 aus?

25. Wie hoch fielen im Jahr 2019 die Steuereinnahmen durch die pauschale Besteuerung des geldwerten Vorteils aufgrund der privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen insgesamt aus, und von welcher Entwicklung geht die Bundesregierung für das Jahr 2020 aus?

26. Welchen CO<sub>2</sub>-Minderungseffekt bis zum Jahr 2030 strebt die Bundesregierung durch günstigere Besteuerung von Dienstwagen an, und inwiefern wird sie ihre Prognose vor dem Hintergrund der nun im Rahmen verschiedener Studien ermittelten realen CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Plug-in-Hybridfahrzeugen, die insbesondere bei Dienstwagen weit über den Herstellerangaben liegen, korrigieren (vgl. <https://theicct.org/publications/phev-real-world-usage-sept2020>, <https://www.transportenvironment.org/publications/plug-hybrids-europe-heading-new-dieselgate>)?

27. Gab es bereits Gespräche zwischen der Bundesregierung und der Automobilindustrie über die in Frage 26 genannten Studie?

Wenn ja, zu welchen Ergebnissen haben diese Gespräche geführt?

Wenn nein, warum nicht, und inwiefern sind solche Gespräche geplant?

28. Wie hoch fallen die über die sogenannte Kaufprämie ausgezahlten staatlichen Mittel für Plug-in-Hybridfahrzeuge, für rein elektrische Fahrzeuge und für Brennstoffzellenfahrzeuge seit ihrer Einführung aus (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

29. Mit welchen Größenbereichen an staatlichen Mitteln rechnet die Bundesregierung für die Kaufförderung von Plug-in-Hybridfahrzeugen, rein elektrischen Fahrzeugen und Brennstoffzellenfahrzeugen infolge der Verlängerung der Kaufprämie bis zum Jahr 2025, wenn sich der eingetretene Markthochlauf verstetigt?
30. Mit welcher Marktverschiebung zugunsten rein elektrischer Fahrzeuge rechnet die Bundesregierung, wenn die Förderung von Plug-in-Hybridfahrzeugen im Jahr 2022 bzw. 2025 an eine erforderliche Mindestreichweite gekoppelt wird?
31. Welche Unterschiede im Ladeverhalten bestehen aus Sicht der Bundesregierung bei der Nutzung von Plug-in-Hybrid-Pkws im Gegensatz zur Nutzung von rein batterieelektrischen Pkws, und welche Studien hat die Bundesregierung zu dieser Fragestellung in Auftrag gegeben?
32. Welche Auswirkungen hat dieses möglicherweise abweichende Ladeverhalten auf die Pläne und Maßnahmen der Bundesregierung zum weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur?
33. Wann wird die Bundesregierung die geplante Novelle der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung vorlegen?
34. Inwiefern wird die Bundesregierung in der Novelle festlegen, dass auf dem sogenannten Pkw-Label von Plug-in-Hybrid-Pkws eigenständige Angaben für eine Fahrzeugnutzung ausschließlich im elektrischen Fahrmodus und ausschließlich im Verbrennermodus vorgenommen werden?
35. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Bericht der PHEV-Taskforce der Plattform „Zukunft der Mobilität“ insbesondere hinsichtlich des Beitrags von Plug-in-Hybrid-Pkws bei der Dekarbonisierung des Verkehrssektors?
36. Welchen Handlungsbedarf im eigenen Zuständigkeitsbereich leitet die Bundesregierung aus diesem Bericht ab, und welche Überarbeitung von regulatorischen oder förderpolitischen Rahmenbedingungen wird die Bundesregierung bis wann auf den Weg bringen?
37. Welche Maßnahmen hat insbesondere das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur seit der Aussage von Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer (CSU) von Anfang Oktober 2020, dass „Förderung und steuerliche Begünstigung so ausgestaltet werden [müssen], dass das Ladekabel nicht nur eine symbolische Beigabe für das eigene Gewissen ist, sondern das Maximum aus der Technologie herausholt“, angestoßen (vgl. <https://de.reuters.com/article/deutschland-kauf-pr-mie-hybride-idDEKBN26U1FR>)?
38. Wie müssen „Förderung und steuerliche Begünstigung“ aus Sicht der Bundesregierung im Sinne der Aussage des Bundesverkehrsministers Andreas Scheuer ausgestaltet werden?
39. Wird die Bundesregierung den im Bericht der PHEV-Taskforce der Plattform „Zukunft der Mobilität“ formulierten Vorschlag umsetzen, die vollständige Auszahlung des Umweltbonus bzw. der Innovationsprämie vom Nachweis einer überwiegenden elektrischen Nutzung abhängig zu machen?

Wenn ja, wann, und auf welche Weise?

Wenn nein, warum nicht?

40. Wird die Bundesregierung den im Bericht der PHEV-Taskforce der Plattform „Zukunft der Mobilität“ formulierten Vorschlag umsetzen, die Dienstwagenbesteuerung in Abhängigkeit vom elektrischen Fahranteil zu dynamisieren?

Wenn ja, wann, und auf welche Weise?

Wenn nein, warum nicht?

41. Inwiefern hält die Bundesregierung die Plug-in-Hybridtechnologie für eine Brückentechnologie, bis wann wird diese Brückentechnologie aus Sicht der Bundesregierung benötigt, und wie wird die Bundesregierung diese zeitliche Perspektive durch entsprechende Anpassungen in der Förderkulisse abbilden?

42. Bleibt die Bundesregierung bei ihrer Zielmarke von 7 Millionen bis 10 Millionen zugelassenen Elektrofahrzeugen (inklusive PHEV) bis 2030, insbesondere vor dem Hintergrund der Studie der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf“ (<https://nationale-leitstelle.de/wp-content/pdf/broschuere-lis-2025-2030-final-web.pdf>), die von einem anderen Szenario (14,8 Millionen E-Fahrzeuge) ausgeht?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, was ist die neue Zielmarke?

Berlin, den 15. Dezember 2021

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**



