Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Cem Özdemir, Oliver Krischer, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/25912 –**

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

Vorbemerkung der Fragesteller

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 CO₂-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 be-

saßen 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 staatlichen 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.

1. Wie viele Plug-in-Hybrid-Pkws und wie viele Pkws insgesamt sind derzeit in Deutschland jeweils zugelassen (bitte jeweils nach Segmenten aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage 1 verwiesen.

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)?

Es wird auf die Anlage 2 verwiesen.

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)?

Es wird auf die Anlage 3 verwiesen.

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)?

Es wird auf die Anlage 4 verwiesen.

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)?

Es wird auf die Anlage 5 verwiesen.

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
- unter 40 km,
 - mehr als 40 km und weniger als 60 km,
 - mehr als 60 km und weniger als 80 km,
 - mehr als 80 km und weniger als 100 km,
 - mehr als 100 km
- (bitte die Teilfragen a bis e nach gewerblichen und privaten Haltern aufschlüsseln)?

Es wird auf die Anlage 6 verwiesen.

7. Wie lang ist nach Kenntnis der Bundesregierung
- die durchschnittliche Wegelänge von (beruflichen) Pendelstrecken, die in Deutschland mit einem Pkw absolviert werden,
 - die durchschnittliche Wegelänge, die in Deutschland mit einem Pkw absolviert wird (bitte wenn möglich nach Anlassgruppen aufschlüsseln),
 - 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
- kürzer als 40 km,
 - länger als 40 km und kürzer als 60 km,
 - länger als 60 km und kürzer als 80 km,
 - länger als 80 km und kürzer als 100 km,
 - länger als 100 km?

Die Fragen 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die Ergebnisse der Studie „Mobilität in Deutschland“ für das Jahr 2017 verwiesen (abrufbar unter www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.html).

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?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Vorteile von Plug-in-Hybridfahrzeugen im Hinblick auf die CO₂-Emissionen hängen im Wesentlichen vom elektrischen Fahranteil ab. Der elektrische Fahranteil sollte daher möglichst hoch sein. Die fahrzeugseitigen und infrastrukturellen Voraussetzungen für einen hohen elektrischen Fahranteil, insbesondere eine hohe elektrische Reichweite der Fahrzeuge, eine hohe Ladeleistung sowie eine gute Verfügbarkeit von nutzerfreundlicher Ladeinfrastruktur, werden künftig in zunehmendem Maße gegeben sein.

11. Bei welchen zehn Plug-in-Hybrid-Pkw-Modellen gab es im Jahr 2020 die meisten Neuzulassungen (bitte die Anzahl der Neuzulassungen, den CO₂-Emissionswert und die elektrische Reichweite pro Modell angeben)?

Es wird auf die Anlage 7 verwiesen.

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 CO₂-Emissionswert und die elektrische Reichweite pro Modell angeben)?

Es wird auf die Anlage 8 verwiesen.

13. Welcher Nutzenfaktor („Utility Factor“) wurde bei den in Frage 12 betroffenen Modellen im Rahmen der Typgenehmigung jeweils festgelegt?

Die Ermittlung des Nutzfaktors für extern aufladbare Hybridelektrofahrzeuge (OVC-HEV) ist in der Verordnung (EU) 2017/1151 im Anhang XXI – Unteranhang 8 – Anlage 5 festgelegt.

14. Teilt die Bundesregierung die Aussage der PHEV-Taskforce der Plattform „Zukunft der Mobilität“, dass bei Plug-in-Hybrid-Pkws „die CO₂-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)?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 2 und 3 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/24605 verwiesen.

15. Welche zehn Plug-in-Hybrid-Pkw-Modelle mit mindestens einer Neuzulassung im Jahr 2020 haben nach Kenntnis der Bundesregierung die höchsten CO₂-Emissionswerte (bitte die Anzahl der Neuzulassungen, den CO₂-Emissionswert und die elektrische Reichweite pro Modell angeben)?

Es wird auf die Anlage 9 verwiesen.

16. Welche Daten besitzt die Bundesregierung, mit denen sich beziffern lässt, inwiefern die CO₂-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 CO₂-Emissionswerten bzw. Verbrauchswerten, die bei der Typgenehmigung ermittelt werden, und den CO₂-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 insbesondere im Rahmen der laufenden Felduntersuchungen des Kraftfahrt-Bundesamtes gewonnen?

Die Fragen 16 bis 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegen für Plug-in-Hybridfahrzeuge nur Ergebnisse von sehr wenigen Fahrzeugen vor, aus denen sich keine allgemeingültigen Aussagen ableiten lassen. Diese Ergebnisse sind auf der Internetseite des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) verfügbar (www.kba.de/DE/Marktueberwachung/marktueberwachung_node.html).

Durch Überprüfungen der Plug-in-Hybridfahrzeuge im Rahmen der Marktüberwachung und durch die seit dem 1. Januar 2021 verpflichtende Ausstattung von Pkw mit Einrichtungen zur fahrzeuginternen Überwachung des Kraftstoff- und/oder Stromverbrauchs wird sich die Datengrundlage über die kommenden Jahre kontinuierlich verbessern.

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 CO₂-Ausstoß von 50 Gramm pro Kilometer oder eine elektrische Mindestreichweite von 40 Kilometern)?

Es wird auf die Anlage 10 verwiesen.

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?

Die Bundesregierung prüft, ob und wie die Voraussetzungen für Bevorrechtigungen für von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge im Elektromobilitätsgesetz angepasst werden.

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?

Die Arbeiten zur Fortschreibung des Elektromobilitätsgesetzes mit den zu beteiligenden Ressorts dauern an.

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?

Nach Daten des KBA lag der Bestand an Personenkraftwagen, die auf gewerbliche Halter zugelassen sind, am 1. Oktober 2020 bei rd. 5,14 Millionen Fahrzeugen. Es wird geschätzt, dass es sich bei rd. 3 Millionen Fahrzeugen um Dienstwagen im steuerlichen Sinne handelt, für die die sog. 1-Prozent-Regelung Anwendung findet.

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?

Nach Daten des KBA lag der Bestand an Plug-in-Hybrid-Personenkraftwagen, die auf gewerbliche Halter zugelassen sind, am 1. Oktober 2020 bei rd. 119 Tausend Fahrzeugen. Es wird geschätzt, dass es sich hiervon bei rd. 95 Tausend Fahrzeugen um Dienstwagen im steuerlichen Sinne handelt, für die die sog. 1-Prozent-Regelung Anwendung findet.

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?

Die Steuermindereinnahmen werden für das Kassenjahr 2019 auf 35 Mio. Euro und für das Kassenjahr 2020 auf 95 Mio. Euro geschätzt.

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?

Die Steuereinnahmen aus der pauschalen Besteuerung des geldwerten Vorteils aufgrund der privaten Nutzung von Dienstfahrzeugen werden im Steueraufkommen nicht separat erfasst. Auch Schätzungen für 2019 und 2020 liegen nicht vor.

26. Welchen CO₂-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 CO₂-Emissionen bei Plug-in-Hybridfahrzeugen, die insbesondere bei Dienstwagen weit über den Herstellerangaben liegen, korrigieren (vgl. <https://theicct.org/publications/pev-real-world-usage-sept2020>, <https://www.transportenvironment.org/publications/plug-hybrids-europe-heading-new-dieselgate>)?

Die Besteuerung von Dienstwagen, die CO₂-Flottenzielwerte für Pkw und der Umweltbonus bzw. die Innovationsprämie sind Maßnahmen, die mit der Förderung der Ladeinfrastruktur gemeinsam wirken. Die Angabe des jeweiligen CO₂-Minderungseffekts für eine einzelne Fördermaßnahme ist daher nicht aussagekräftig.

Die Arbeitsgruppe 1 der Nationalen Plattform zur Zukunft der Mobilität (NPM) wertet derzeit zwei Gutachten zum Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung hinsichtlich des CO₂-Effekts der Maßnahmen mit Blick auf den Verkehrssektor aus. Sie soll auch prüfen, wie sich die bereits getroffenen Maßnahmen zur Erfüllung der Klimaziele im Verkehr weiter beschleunigen und ausbauen lassen.

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?

Die Automobilindustrie war in die Task Force der NPM eingebunden, die im Oktober 2020 den Bericht „Empfehlungen zum optimierten Nutzungsgrad von Plug-in-Hybridfahrzeugen“ vorgelegt hat. Die Automobilindustrie ist ferner in die Erstellung einer Studie zum Monitoring der realen Nutzung von Plug-in-Hybridfahrzeugen eingebunden. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 35 bis 40 verwiesen.

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)?

Es wird auf die Anlage 11 verwiesen.

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?

Derzeit sind für den Umweltbonus inklusive Innovationsprämie staatliche Mittel i.H.v. 4,3 Mrd. Euro vorgesehen.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

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?

Die Ladeleistungen von Plug-In-Hybrid-Pkw (PHEV-Pkw) sind gemäß Marktanalysen geringer als die von rein batterieelektrischen Fahrzeugen. Zudem ist zurzeit der Großteil der PHEV-Pkw nicht schnellladefähig (DC-Laden). Studien zufolge werden PHEV hauptsächlich an nicht-öffentlich zugänglichen Ladepunkten (z. B. privat zu Hause) geladen. Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 35 bis 40 verwiesen.

32. Welche Auswirkungen hat dieses möglicherweise abweichende Ladeverhalten auf die Pläne und Maßnahmen der Bundesregierung zum weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur?

Das spezifische Ladeverhalten von PHEV-Pkw wird in der Aufbaustrategie der Bundesregierung von Ladeinfrastruktur mitberücksichtigt. Gemäß dem Elektromobilitätsgesetz gelten u. a. PHEV als Elektrofahrzeuge und werden in den entsprechenden Förder- und Finanzierungsmaßnahmen der Bundesregierung miteinbezogen. Die Förderung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur orientiert sich jedoch in erster Linie an den Ladebedürfnissen der rein batterieelektrischen Fahrzeuge.

33. Wann wird die Bundesregierung die geplante Novelle der Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung vorlegen?

Die geplante novellierte Pkw-Energieverbrauchskennzeichnungsverordnung soll angesichts des erforderlichen dreimonatigen Notifizierungszeitraums bei der EU-Kommission im zweiten oder dritten Quartal 2021 in Kraft treten.

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?

Welche konkreten Daten auf dem sogenannten Pkw-Label dargestellt werden sollen, wird derzeit innerhalb der Bundesregierung abgestimmt. Wichtige Grundlage für die spezifischen technischen Daten sind die EU-rechtlich festgelegten Zertifizierungsangaben.

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-kaufpr-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?

Die Fragen 35 bis 40 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Als Basis für Anpassungen von Förderinstrumenten und weitere Maßnahmen hat die PHEV-Taskforce in ihrem Bericht vom Oktober 2020 die Durchführung eines Monitoring-Prozesses empfohlen, der eine umfassende Erfassung und Bewertung der Nutzungsdaten von Plug-In-Hybridfahrzeugen umfasst. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur hat einen solchen Monitoring-Prozess durch Beauftragung eines wissenschaftlichen Begleitkonsortiums bereits initiiert. Die Auswertung wird entsprechend der Empfehlungen der NPM die Jahre 2021 und 2022 sowie einen Zwischenbericht über das Jahr 2021 umfassen. Die PHEV-Taskforce der NPM ist in die Erstellung dieses Monitorings eingebunden. Die Erkenntnisse aus dem Monitoring werden die benötigte empirische Grundlage für eine ggfs. notwendige Anpassung der Rahmenbedingungen liefern.

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?

Die Förderregime unterliegen laufenden Evaluationen. Auf deren Grundlage werden ggf. Anpassungen vorgenommen.

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?

Das im Oktober 2019 im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 festgelegte Ziel der Bundesregierung ist es, dass im Jahr 2030 bis zu 10 Millionen Elektrofahrzeuge (BEV, PHEV, H2) in Deutschland zugelassen sein werden.

Anlage 1

Bestand an Personenkraftwagen insgesamt sowie mit der Antriebsart Plug-in-Hybrid am 01. Januar 2020 nach Segmenten

Segmente	Insgesamt	darunter Plug-in Hybrid
Insgesamt	47.715.977	102.175
davon Minis	3.344.523	-
Kleinwagen	8.934.345	8.865
Kompaktklasse	11.983.057	29.859
Mittelklasse	6.286.659	14.309
Obere Mittelklasse	1.923.514	14.662
Oberklasse	269.441	4.138
Geländewagen	2.594.849	9.538
Utilities	1.931.837	2
Wohnmobile	537.223	1
Sportwagen	918.102	1.374
Mini-Vans	1.995.789	55
Großraum-Vans	2.024.873	1
SUVs	3.765.451	18.252
fehlende Angabe	857.045	-
Sonstige	349.269	1.119

Anlage 2

Neuzulassungen von Personenkraftwagen insgesamt sowie mit der Antriebsart Plug-in-Hybrid der Jahre 2015 bis 2020

Antriebsart	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Personenkraftwagen insgesamt	3.206.042	3.351.607	3.441.262	3.435.778	3.607.258	2.917.678
derunter Plug-in Hybrid	11.101	13.744	29.436	31.442	45.348	200.469

Anlage 3

Neuzulassungen von Personenkraftwagen insgesamt sowie mit der Antriebsart Plug-in-Hybrid der Jahre 2015 bis 2020 nach Haltergruppen

Haltergruppe	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Personenkraftwagen insgesamt	3.206.042	3.351.607	3.441.262	3.435.778	3.607.258	2.917.678
davon private Halter	1.098.068	1.173.088	1.224.943	1.249.011	1.244.002	1.082.899
gewerbliche Halter	2.106.839	2.177.451	2.215.208	2.185.695	2.361.992	1.833.562
unbekannte Haltergruppe	1.135	1.068	1.111	1.072	1.264	1.217
darunter Plug-in Hybrid	11.101	13.744	29.436	31.442	45.348	200.469
davon private Halter	1.312	2.590	8.792	10.537	11.017	55.389
gewerbliche Halter	9.782	11.133	20.603	20.821	34.219	144.822
unbekannte Haltergruppe	7	21	41	84	112	258

Anlage 4

Neuzulassungen von NEFZ-geprüften Personenkraftwagen mit der Antriebsart Plug-in-Hybrid der Jahre 2015 bis 2020 mit durchschnittlicher elektrischer Reichweite in km

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Anzahl der Neuzulassungen	11.101	13.744	29.436	20.981	1.729	889
durchschnittliche elektrische Reichweite	60,7	61,1	55,3	49,2	53,6	41,0

Anlage 5

Neuzulassungen von WLTP-geprüften Personenkraftwagen mit der Antriebsart Plug-in-Hybrid der Jahre 2018* bis 2020 mit durchschnittlicher elektrischer Reichweite in km

	2018	2019	2020
Anzahl der Neuzulassungen	10.461	43.619	199.580
durchschnittliche elektrische Reichweite	53,4	47,0	52,9

* Das WLTP-Verfahren für Neuzulassungen findet seit 2018 Anwendung.

Anlage 6

Neuzulassungen von Personenkraftwagen mit der Antriebsart Plug-in-Hybrid im Berichtsjahr 2020 nach elektrischer Reichweite in km sowie Haltergruppen

Haltergruppe	Insgesamt	davon							ohne Angabe zur elektrischen Reichweite
		mit elektrischer Reichweite unter 40 km	mit elektrischer Reichweite von 40 bis 59 km	mit elektrischer Reichweite von 60 bis 79 km	mit elektrischer Reichweite von 80 bis 99 km	mit elektrischer Reichweite ab 100 km	mit elektrischer Reichweite von 80 bis 99 km	mit elektrischer Reichweite ab 100 km	
Insgesamt	200.469	8.136	149.040	28.617	6.178	25	8.473		
davon WLTP geprüfte Fahrzeuge	199.590	8.136	149.039	28.617	6.178	25	7.595		
davon gewerbliche Halter	143.933	5.654	109.874	17.765	5.242	18	5.380		
private Halter	55.389	2.481	38.919	10.851	934	7	2.197		
ohne Haltergruppe	258	1	246	1	2	-	8		
davon NEFZ geprüfte Fahrzeuge	889	-	1	-	-	-	888		
davon gewerbliche Halter	889	-	1	-	-	-	888		
private Halter	-	-	-	-	-	-	-		
ohne Haltergruppe	-	-	-	-	-	-	-		

Anlage 7

10 zulassungsstärksten Modelle von WLTP-geprüften Personenkraftwagen mit der Antriebsart Plug-in Hybrid im Berichtsjahr 2020 mit durchschnittlicher CO₂-Emission in g/km und durchschnittlicher elektrischer Reichweite in km

Fabrikat	Modell	Zahl der Neuzulassungen	durchschnittliche CO ₂ -Emission	durchschnittliche elektrische Reichweite
VW	PASSAT	14.900	33,7	55,2
MERCEDES	E-KLASSE	11.840	44,5	50,6
MERCEDES	A-KLASSE	11.680	28,0	69,6
MERCEDES	GLK, GLC	10.538	56,2	43,7
AUDI	Q5	9.957	56,6	43,1
MERCEDES	C-KLASSE	9.066	42,8	50,9
MITSUBISHI	OUTLANDER	8.155	46,3	45,0
AUDI	A3, S3, RS3	7.522	42,7	41,5
BMW	3ER	6.769	34,9	54,6
VW	GOLF	6.652	29,6	57,6

Anlage 8

10 Modelle von WLTP-geprüften Personenkraftwagen mit der geringsten durchschnittlichen elektrischen Reichweite, die im Berichtsjahr 2020 neu zugelassen wurden, mit der Anzahl der Neuzulassungen, durchschnittlicher CO₂-Emission in g/km und durchschnittlicher elektrischer Reichweite in km

Fabrikat	Modell	Zahl der Neuzulassungen	durchschnittliche CO ₂ -Emission	durchschnittliche elektrische Reichweite
FERRARI	SF90 STRADALE	7	229,1	19,0
PORSCHE	CAYENNE	2.056	89,0	37,4
LAND ROVER	RANGE ROVER SPORT	444	129,0	39,6
LAND ROVER	RANGE ROVER	182	130,7	39,6
FORD	TRANSIT, TOURNEO	128	103,8	40,4
AUDI	A3, S3, RS3	7.522	42,7	41,5
AUDI	Q7	1.849	78,3	41,6
FORD	EXPLORER	922	92,5	42,0
PORSCHE	PANAMERA	1.046	84,5	42,4
MERCEDES	S-KLASSE	173	93,6	42,9

Anlage 9

Die 10 Modelle von WLTP-geprüften Personenkraftwagen, die im Berichtsjahr 2020 neuzugelassen wurden, mit der Antriebsart Plug-in Hybrid und der höchsten durchschnittlichen CO₂-Emission mit durchschnittlicher CO₂-Emission in g/km und durchschnittlicher elektrischer Reichweite in km

Fabrikat	Modell	Zahl der Neuzulassungen	durchschnittliche CO ₂ -Emission	durchschnittliche elektrische Reichweite*
MAN	TGE	1	257,0	.
FERRARI	SF90 STRADALE	7	229,1	19,0
MERCEDES	AMG GT	19	165,9	.
VW	TIGUAN	40	153,8	.
VW	ARTEON	53	143,4	.
CUPRA	FORMENTOR	10	135,6	.
LAND ROVER	RANGE ROVER	182	130,7	39,6
LAND ROVER	RANGE ROVER SPORT	444	129,0	39,6
SEAT	TARRACO	5	127,8	.
BENTLEY	BENTAYGA	38	114,1	.

*Zum überwiegenden Teil der hier ausgewiesenen Pkw liegt keine Typgenehmigung vor, so dass keine Daten zur elektrischen Reichweite aus der Typ-Datenbank ermittelt werden konnten.

Anlage 10

Bestand an Personenkraftwagen mit der Antriebsart Plug-in-Hybrid am 01. Januar 2020 insgesamt sowie mit einem durchschnittlich maximalen CO₂-Ausstoß von 50 g/km oder einer elektrischer Mindestreichweite von 40 km

	Insgesamt	erfüllen die Anforderungen an eine Bevorrückung im Sinne des § 3 Abs. 2 Satz Elektromobilitätsgesetz	davon
Insgesamt	102.175		81.510
davon NEFZ geprüft	52.607		43.736
WLTP geprüft	49.568		37.774

Seite 1 von 1

Anlage 11

Summe ausgezahlte staatliche Prämie in Euro:

Art / Jahr	2016	2017	2018	2019	2020
reine Elektrofahrzeuge	8.362.000	36.570.000	54.772.000	96.447.200	379.497.000
Plug In Hybridfahrzeuge	4.546.500	20.277.000	17.019.750	28.880.325	207.400.525
Brennstoffzellenfahrzeuge	-	24.000	30.000	79.500	179.600