

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **Haltung des Bundesministers für Digitales und Verkehr zu E-Autos**

Um die nationalen und internationalen Klimaschutzziele zu erreichen, hat die Bundesregierung 2021 umfassende Klimaschutzmaßnahmen beschlossen. Sie hat sich das Ziel gesetzt, den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2030 um 65 Prozent (gegenüber 1990) zu reduzieren und bis 2045 die Treibhausgasneutralität zu erreichen („Dekarbonisierung des Mobilitätsbereichs“ – vgl. Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, S. 48). Laut dem Klimaschutzgesetz müssen jährlich in allen Sektoren die Emissionsmengen gesenkt werden. Auch im Verkehrssektor müssen die Treibhausgasemissionen sinken. Deswegen hat die Koalition der Fraktionen der SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP die Unterstützung eines „Transformationsprozess[es] der deutschen Automobilindustrie“ angekündigt (vgl. Koalitionsvertrag, S. 51).

In diesem Zusammenhang irritiert nach Ansicht der Fragesteller der Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing derzeit mit widersprüchlichen Aussagen (vgl. u. a. Bild-Zeitung, 15. Januar 2022, S. 2). Am Vormittag des 13. Januar 2022 setzte er bei der Dekarbonisierung der Pkws voll und ganz auf Elektroautos (vgl. <https://www.tagesspiegel.de/politik/wissing-haelt-e-fuel-s-fuer-autos-nicht-fuer-sinnvoll-die-entscheidung-fuer-die-e-mobilitaet-ist-laen-gst-gefallen/27969590.html>). Ergänzt wurde dies durch die Meldung „Wissing warnt vor Verbrenner-Kauf“ (vgl. <https://www.auto-motor-und-sport.de/verkehr/wissing-setzt-auf-elektroauto/>). Am 13. Januar 2022 am frühen Abend im Plenum des Deutschen Bundestages sprach sich der Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing hingegen für einen technologieoffenen Ansatz aus: „Wir wollen die Klimaschutzziele im Verkehrsbereich einhalten. Die Elektromobilität im Pkw-Bereich ist dafür ein wichtiger Baustein. Gleiches gilt aber auch für strombasierte Kraftstoffe, E-Fuels, nicht nur im Flugverkehr, sondern auch im Schiffsverkehr, bei den Nutzfahrzeugen und natürlich auch in den Bestandsflotten der Pkw. Jeder Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Reduktion ist wichtig.“ (vgl. Plenarprotokoll 20/11, S. 663 ff.). Dementsprechend ergänzte er am 17. Januar 2022 beim „Handelsblatt“-Energie-Gipfel in Berlin – wobei er sich auf den Koalitionsvertrag bezog –, dass unter elektrisch betriebenen Fahrzeugen auch Hybridfahrzeuge zu verstehen seien. Von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hieß es dagegen, dass zur Erreichung der Klimaziele „ein klares Ziel von mindestens 15 Millionen vollelektrischen Pkw bis 2030“ vereinbart worden sei (17. Januar 2022, Reuters).

Die Fraktion der CDU/CSU erwartet in Bezug auf dieses wichtige Thema eine klare Aussage des Bundesministers für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing. Zudem möchte die Fraktion der CDU/CSU konkret erfahren, welche Haltung die Bundesregierung bei der Dekarbonisierung der Pkws einnimmt,

oder ob es sich bei den oben erwähnten Aussagen um eine Einzelmeinung des Bundesministers für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing handelt. Verbraucherinnen und Verbraucher benötigen für eine Kaufentscheidung eine klare Aussage in Bezug auf die Zukunft der Verbrenner und der Elektromobilität. Die Automobilwirtschaft braucht Klarheit, ob es eine technologieoffene Strategie der Bundesregierung gibt oder eine einseitige Festlegung auf die Elektromobilität.

Die durch den Bundesminister für Digitales und Verkehr Dr. Volker Wissing verursachte Unklarheit und die verspätete Einreichung des nationalen GAP-Strategieplans führen zu deutlichen Planungsunsicherheiten bei den Landwirten in Deutschland, die schnellstmöglich wissen müssen, welche konkreten Regeln, Prämien und Förderungen ab 2023 gelten.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Setzt die Bundesregierung beim motorisierten Individualverkehr (Pkws) einseitig auf die Elektromobilität, um die Klimaziele zu erreichen?
  - a) Wenn ja, welche Maßnahmen und Anreize plant die Bundesregierung, um mehr E-Autos auf die Straße zu bringen, und bedeutet die einseitige Förderung von E-Autos zugleich, dass bisherige Förder- und Anreizmaßnahmen für andere Antriebstechnologien durch die Bundesregierung auslaufen bzw. eingestellt werden?
  - b) Wenn nein, welche anderen Antriebstechnologien kommen für die Bundesregierung infrage, und wie plant die Bundesregierung, alternative Antriebstechnologien zu fördern?
2. Wie soll die im Wahlprogramm der FDP beschriebene „technologieoffene Verkehrspolitik“ (vgl. Das Programm der Freien Demokraten zur Bundestagswahl 2021, S. 22) umgesetzt werden, und was genau ist in Bezug auf Pkws damit gemeint?
3. Ist das im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP vereinbarte Ziel von „mindestens 15 Millionen Elektro-Pkw im Jahr 2030“ (vgl. ebd., S. 51) auf vollelektrische Pkws bezogen, oder sind damit auch Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge erfasst?
4. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die vom Bundesminister für Wirtschaft und Klimaschutz Dr. Robert Habeck angekündigte Steigerung des elektrischen Fahrleistungsanteils und eine weitere Minderung der THG-Emissionen im Pkw-Verkehr durch Plug-in-Hybride mit auf das elektrische Fahren optimierter Reichweite und Nutzung zu erreichen, und wie sind hierzu die Prognosen der Bundesregierung?
5. Wie möchte die Bundesregierung, die im Koalitionsvertrag angekündigte eingeschränkte Förderung bei der Dienstwagenbesteuerung umsetzen, dass zukünftig Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge nur noch privilegiert werden (Entnahmewert 0,5 Prozent), wenn das Fahrzeug überwiegend (mehr als 50 Prozent) auch im rein elektrischen Fahrantrieb betrieben wird?

Ist ein solcher Nachweis bei einem Plug-in-Hybrid-Fahrzeug technisch überhaupt möglich?
6. Gilt die von Bundesverkehrsminister Dr. Volker Wissing angesprochene Technologieoffenheit in Bezug auf Pkws bis 2030 als Übergangslösung oder auch darüber hinaus?
7. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Emissionen im Pkw-Flottenbestand zu senken?

8. Plant die Bundesregierung bei der aktuellen Bestandsflotte von bis zu 48 Millionen Pkws in Deutschland einen verstärkten Einsatz von klimaneutralen synthetischen Kraftstoffen (E-Fuels)?
  - a) Wenn ja, mit welchem Umfang und mit welchen Kosten wird gerechnet?
  - b) Welche Produktionskapazitäten sind vorhanden, bzw. welche sind zukünftig geplant?
  - c) Wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung den Einsatz von E-Fuels in anderen Verkehrsbereichen?
9. Plant die Bundesregierung bei der aktuellen Bestandsflotte von bis zu 48 Millionen Pkws in Deutschland einen verstärkten Einsatz der Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Technologie?
  - a) Wenn ja, mit welchem Umfang und mit welchen Kosten wird gerechnet?
  - b) Wenn nein, warum nicht, und plant die Bundesregierung den Einsatz von Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Technologie in anderen Verkehrsbereichen?
  - c) Plant die Bundesregierung bei der Bestandsflotte eine stärkere Förderung von Umrüstungen auf die Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Technologie?
10. Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass die Elektromobilität für alle Bürgerinnen und Bürger bezahlbar bleibt?
11. Ist nach Ansicht der Bundesregierung eine weitere Novellierung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes notwendig, um die E-Mobilität in Deutschland zu fördern, und wenn ja, welche Änderungen plant die Bundesregierung, vorzunehmen?
12. Mit welchen Maßnahmen plant die Bundesregierung, die Ladeinfrastruktur für Elektromobilität in Deutschland, wie vom Bundesverkehrsminister Dr. Robert Habeck am 11. Januar 2021 angekündigt, schneller auszubauen, und wie hoch werden die Kosten für die entsprechenden Maßnahmen sein?
13. Müssen nach Einschätzung der Bundesregierung für den schnelleren Ausbau der Ladeinfrastruktur Leistungskapazitäten der örtlichen Verteilnetze ausgebaut werden, und wie hoch werden die Kosten für diesen Verteilnetzausbau sein?
14. Wie kann aus Sicht der Bundesregierung sichergestellt werden, dass der deutschen Automobilwirtschaft langfristig ausreichend Batterien und Rohstoffe zur Herstellung von Elektroautos zur Verfügung stehen?
15. Was würde nach Auffassung der Bundesregierung eine Festlegung auf die Elektromobilität für die deutsche Automobilindustrie (Hersteller und Zulieferbetriebe) bedeuten?
16. Was würde nach Auffassung der Bundesregierung eine Festlegung auf die Elektromobilität für die Mitarbeiter der Automobilwirtschaft (Hersteller und Zulieferbetriebe) bedeuten, und wie viele Mitarbeiter wären betroffen?
17. Plant die Bundesregierung, Maßnahmen auf den Weg zu bringen, um die Automobilwirtschaft dabei zu unterstützen, ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter angesichts der zu erwartenden Transformation in der Automobilbranche hin zur Elektromobilität umzuschulen, um Arbeitsplätze zu sichern, und wenn ja, welche Maßnahmen bzw. Anreize werden bei der industrie- und beschäftigungspolitischen Begleitung dieser zu erwartenden Transformation konkret ergriffen?

18. Wie plant die Bundesregierung den Produktkreislauf von E-Fahrzeugen sowie das Recycling von Batterien klima- und umweltfreundlich zu gestalten, oder liegt nach Auffassung der Bundesregierung die gesamte Verantwortung bei der Automobilwirtschaft?
19. Plant die Bundesregierung, die Konzertierte Aktion Mobilität (KAM) in der 20. Legislaturperiode weiterzuführen, und wenn ja, gibt es bereits einen Zeitplan?
  - a) Welche Vertreter der Fahrzeughersteller und der Zulieferindustrie werden an weiteren Gesprächen der KAM teilnehmen?
  - b) Wie plant die Bundesregierung, den Herausforderungen des sich abzeichnenden Strukturwandels in den betroffenen Regionen zu begegnen?
  - c) Für welche Regionen sieht die Bundesregierung besonderen Handlungsbedarf für den sich abzeichnenden Strukturwandel?
  - d) Wie viele Haushaltsmittel plant die Bundesregierung für die Begleitung des Transformationsprozesses der deutschen Automobilindustrie ein, und wie plant die Bundesregierung die Verwendung der veranschlagten Fördergelder?
20. Mit welchen Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung die Bedürfnisse mobilitätseingeschränkter Autofahrerinnen und Autofahrer beim Ausbau einer barrierefreien Ladeinfrastruktur?

Berlin, den 27. Januar 2022

**Ralph Brinkhaus, Alexander Dobrindt und Fraktion**