

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Dr. Malte Kaufmann, Enrico Komning, Uwe Schulz, Dr. Michael Ependiller, Sebastian Münzenmaier, Bernd Schattner, Kay-Uwe Ziegler, Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, René Bochmann, Dirk Brandes, Mike Moncsek, Thomas Ehrhorn, Dr. Rainer Kraft und der Fraktion der AfD

Wirksamkeit der Zuschüsse zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen

Ziel der Bundesregierung ist es, mindestens 15 Millionen vollelektrische Pkws bis 2030 auf Deutschlands Straßen zu bringen (https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf, S. 22, sowie <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/autogipfel-bundesregierung-haelt-fest-an-15-millionen-ziel-fuer-e-autos/29527732.html>).

Nach Daten des Kraftfahrt-Bundesamts gab es zum 1. Oktober 2023 insgesamt 49,1 Millionen zugelassene Fahrzeuge in Deutschland, davon 902 605 Plug-In-Hybride (PHEV) und 1,3 Millionen vollelektrische Fahrzeuge (BEV) (https://www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/Vierteljaehrlicher_Bestand/vierteljaehrlicher_bestand_node.html). Die Anzahl der Neuzulassungen lag 2023 in Deutschland bei 2,84 Millionen Fahrzeugen, wobei die Neuzulassungen von PHEV um 51,5 Prozent auf 1 757 244 eingebrochen sind (https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Fahrzeugzulassungen/2024/pm01_2024_n_12_23_pm_komplett.html).

Die Förderung des Bundes bei der Neuanschaffung von PHEV wurde zum 1. Januar 2023 eingestellt (https://www.bafa.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/Energie/2022_15_emo_neue_foerderbedingungen.html). Die Förderung des Bundes bei der Neuanschaffung von BEV wurde vorzeitig zum 18. Dezember 2023 eingestellt, nachdem das Bundesverfassungsgericht die Haushaltspolitik der Bundesregierung am 15. November 2023 für verfassungswidrig erklärt hatte (https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/Neuen_Antrag_stellen/neuen_antrag_stellen.html). Die seit 2016 existierenden Zuschüsse des Bundes zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen bzw. der „Umweltbonus inklusive Investitionsprämie“ sahen zuletzt einen Zuschuss von bis zu 4 500 Euro beim Kauf eines förderfähigen Elektrofahrzeugs vor (ebd.).

Der Durchschnittspreis für neue Elektrofahrzeuge ist im Jahr 2023 um 4 000 Euro auf 52 700 Euro gestiegen (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/verbraucher/e-autos-kosten-100.html>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Fahrzeuge mit Elektroantrieb sollen gemäß aktuellem Ziel der Bundesregierung im Jahr 2030 in Deutschland zugelassen sein (bitte nach BEV und PHEV aufschlüsseln)?

2. Wie viele Fahrzeuge mit Elektroantrieb sollten mindestens jährlich bis 2030 neu zugelassen werden, um das Ziel der Bundesregierung bis 2030 zu erreichen, bzw. bei Unterschreiten welches jährlichen Schwellenwertes bei Neuzulassungen will die Bundesregierung mit neuen Förderprogrammen nachsteuern, um ihr Ziel zu erreichen (bitte nach BEV und PHEV aufschlüsseln)?
3. Bewertet die Bundesregierung die Zuschüsse bei der Neuanschaffung von PHEV als wirksame Maßnahme zur Erreichung ihres Bestandsziels von Elektrofahrzeugen im Jahr 2030, und wenn ja, wie will die Bundesregierung ihr Bestandsziel von PHEV bis 2030 ohne das zum 1. Januar 2023 beendete Förderprogramm erreichen (siehe Vorbemerkungen der Fragesteller)?
4. Bewertet die Bundesregierung die Zuschüsse bei der Neuanschaffung von BEV als wirksame Maßnahme zur Erreichung ihres aktuellen Bestandsziels von Elektrofahrzeugen im Jahr 2030, und wenn ja, wie will die Bundesregierung ihr Bestandsziel von BEV bis 2030 ohne das zum 18. Dezember 2023 beendete Förderprogramm erreichen (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. Anhand welcher Kriterien bewertet die Bundesregierung die Marktgängigkeit von BEV, und zu welchem Ergebnis kommt sie?
6. Anhand welcher Kriterien bewertet die Bundesregierung die aktuelle Marktgängigkeit von PHEV, und zu welchem Ergebnis kommt sie, auch vor dem Hintergrund der in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Zahlen zu den Neuzulassungen von PHEV im Jahr 2023?
7. Sieht die Bundesregierung in der gestiegenen Kaufpreisentwicklung für BEV ein Hindernis bei der Erreichung ihres Ziels zur Zahl der Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Elektroantrieb (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
8. Wie viele Tonnen CO₂-Äquivalente wurden unter Berücksichtigung der CO₂-Emissionen des gesamten Lebenszyklus der BEV und PHEV und des jeweiligen durchschnittlichen Strommixes in Deutschland der Jahre von 2016 bis 2023 durch die Förderprogramme zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen seit Bestehen der Förderprogramme jährlich insgesamt eingespart?
9. Bewertet die Bundesregierung die Förderprogramme zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen als effiziente Maßnahmen zur Vermeidung von CO₂-Emissionen im Verkehrssektor und sektorübergreifend?
 - a) Wenn ja, warum wurden die Förderprogramme beendet?
 - b) Wenn nein, warum wurden die Förderprogramme nicht früher oder zumindest gleichzeitig beendet?
10. Wie viele Anträge auf Förderung für die Neuanschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb wurden jährlich seit Bestehen des Programms von 2016 bis heute insgesamt gestellt, und wie hoch waren die jährlichen IST-Ausgaben im selben Zeitraum (bitte nach PHEV und BEV aufschlüsseln)?
11. Wie viele Mitarbeiter im Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle waren jährlich seit Bestehen des Förderprogramms von 2016 bis heute mit der Bearbeitung von Anträgen für den Umweltbonus beschäftigt, und welche jährlichen Personalkosten sind dabei insgesamt entstanden (bitte jährlich aufschlüsseln)?

12. Wie viele Elektrofahrzeuge wurden seit 2015 bis heute in Deutschland insgesamt zugelassen (bitte nach PHEV und BEV und nach Jahren aufschlüsseln)?
13. Wie hoch ist nach Schätzungen der Bundesregierung der gesamte Förderbedarf durch Zuschüsse bei der Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen zur Erreichung ihres aktuellen Bestandsziels im Jahr 2030 (bitte nach PHEV und BEV aufschlüsseln)?
14. Verfügt die Bundesregierung über Prognosen zur Entwicklung der Neuzulassungen von BEV und PHEV bis 2030 mit und ohne Förderprogramme?
 - a) Wenn ja, mit wie vielen Neuzulassungen von PHEV hat die Bundesregierung für das Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr nach Einstellung der Förderung zum 1. Januar 2023 gerechnet?
 - b) Wenn ja, mit wie vielen Neuzulassungen von BEV hat die Bundesregierung für das Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr ohne eine Förderung gerechnet, sodass eine Fortführung des Programms im Jahr 2023 angezeigt war?
 - c) Wenn ja, mit wie vielen Neuzulassungen von PHEV rechnet die Bundesregierung für das Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr unter Berücksichtigung der Entwicklung im Jahr 2023 (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
 - d) Wenn ja, mit wie vielen Neuzulassungen von BEV rechnet die Bundesregierung für das Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr ohne das beendete Förderprogramm (siehe Vorbemerkung der Fragesteller)?
 - e) Wenn nein, woran bemisst die Bundesregierung die Wirkung der Förderprogramme zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen, und auf welche Basis stützt sie ihre Entscheidung zur Fortführung oder Beendigung der Programme?
 - f) Wenn nein, woran bemisst die Bundesregierung die Wirksamkeit von Förderprogrammen zur Erreichung ihrer Bestandsziele bei Elektrofahrzeugen bis 2030?

Berlin, den 7. März 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

