

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Dr. Malte Kaufmann, Enrico Komning, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/10591 –**

Wirksamkeit der Zuschüsse zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen

Vorbemerkung der Fragesteller

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-g-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 175 724 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>).

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)?

Die Bundesregierung, Automobilhersteller und Gewerkschaften haben sich gemeinsam zum Ziel gesetzt, dass in Deutschland bis 2030 15 Millionen voll-elektrische Fahrzeuge auf den Straßen unterwegs sind. Für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge besteht kein entsprechendes Ziel.

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)?

Beispiele für mögliche Verläufe der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen zur Erreichung des Ziels der Bundesregierung im Jahr 2030 können der Eröffnungsbilanz Klimaschutz des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz auf Seite 25 entnommen werden: https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Downloads/Energie/220111_eroeffnungsbilanz_klimaschutz.pdf?__blob=publicationFile&v=22_

Ein Automatismus, der bei Unterschreitung von Neuzulassungs-Schwellenwerten neue Förderprogramme der Bundesregierung initiiert, existiert nicht.

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)?

Die Fragen 3 und 4 werden gemeinsam beantwortet.

Ja. Der Umweltbonus war ein sehr erfolgreiches Förderinstrument, das Käuferinnen und Käufer über acht Jahre mit insgesamt rund zehn Mrd. Euro beim Kauf eines Elektroautos unterstützt und damit die Elektromobilität in Deutschland entscheidend vorangebracht hat. Die Förderung wäre auch ohne das Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum Klima- und Transformationsfonds im Laufe des Jahres 2024 ausgelaufen und beendet worden.

Um das Ziel von 15 Millionen vollelektrischen Pkw bis 2030 zu erreichen, müssen die Anschaffungskosten für Elektrofahrzeuge gesenkt und die Modellvielfalt erhöht werden. Mehrere Automobilhersteller haben angekündigt, in den Jahren 2024 und 2025 neue preisgünstige Modelle auf den Markt zu bringen. Auch die Modellvielfalt bei Elektrofahrzeugen nimmt zu. Darüber hinaus fördert die Bundesregierung die Elektromobilität durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge werden nicht auf das Ziel der Bundesregierung angerechnet.

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?

Die Fragen 5 und 6 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung führt keine systematische Bewertung der Marktgängigkeit von Elektrofahrzeugen durch.

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)?

Grundsätzlich sind in den letzten Jahren sehr volatile und tendenziell steigende Kaufpreise bei allen Fahrzeugen, unabhängig von ihrer Antriebsart, zu beobachten. Für den Bereich der Elektrofahrzeuge haben mehrere Automobilhersteller angekündigt, in den Jahren 2024 und 2025 neue preisgünstige Modelle auf den Markt zu bringen, was die Modellvielfalt insgesamt erhöht und über Skaleneffekte Preisvorteile generiert.

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?

Die Fragen 8 bis 9b werden gemeinsam beantwortet.

Investitionsförderprogramme der Bundesregierung (unter anderem die Förderrichtlinie Umweltbonus) waren sehr erfolgreich. Sie haben die Elektromobilität in Deutschland entscheidend vorangebracht, was sich insbesondere seit Einführung der Innovationsprämie 2020 in deutlich steigenden Neuzulassungszahlen niedergeschlagen hat. Derzeit wird die Maßnahme Umweltbonus evaluiert. Der Endbericht mit Ergebnissen zu Einsparungen bei CO₂-Äquivalenten wird Mitte 2024 erwartet. Einschlägige Analysen, unter anderem der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität, zeigen, dass die Elektromobilität die entscheidende Maßnahme zur Minderung der Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2030 darstellt. Durch das Urteil des Bundesverfassungsgerichts und der politischen Einigung zum Klima- und Transformationsfonds vom 13. Dezember 2023 kam es zu erheblichen Mittelkürzungen beim Umweltbonus 2024, welche zu einem Förderstopp im Dezember 2023 führten.

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)?

Bauart	Anzahl beantragte Fahrzeuge pro Jahr								Summe
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Brennstoffzellenfahrzeug	2	14	20	73	71	49	203	112	544
Plug-in-Hybrid	3 904	15 821	13 663	21 711	114 821	290 645	343 889	0	804 454
Reines Elektrofahrzeug	5 138	22 140	30 960	51 205	140 443	334 568	476 288	395 970	1 456 712
Summe	9 044	37 975	44 643	72 989	255 335	625 262	820 380	396 082	2 261 710

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)?

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Anzahl Mitarbeitende (Vollzeit-äquivalente)	6	12	17	27	75	80	66	44,5
Gesamtkosten Personal in Euro	538 212	1 144 000	1 529 000	2 621 000	3 849 000	7 945 000	8 114 174	5 067 054,46

12. Wie viele Elektrofahrzeuge wurden seit 2015 bis heute in Deutschland insgesamt zugelassen (bitte nach PHEV und BEV und nach Jahren aufschlüsseln)?

Seit 2015 wurden in Deutschland rund 2,94 Millionen E-Pkw zugelassen, davon 1,72 Millionen batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und 1,2 Millionen Hybrid-Elektrofahrzeuge (PHEV). Die nachfolgende Tabelle verdeutlicht die Entwicklung nach Jahren und Antriebsart (Stand: 29. Februar 2024). In den Jahren 2015 und 2016 erfolgte beim Kraftfahrtbundesamt noch keine Differenzierung nach reinen batterie-elektrischen Fahrzeugen und Plugin-Hybriden. Angaben in diesen Jahren beinhalten daher auch PHEV. Für 2024 wurden die monatlichen Neuzulassungen von Januar und Februar berücksichtigt. Der Unterschied zum aktuell öffentlich verfügbaren Bestand (Stand: 1. Oktober 2023) in Höhe von ca. 2,11 Millionen E-Pkw (1,21 Millionen BEV, 0,903 Millionen PHEV) ergibt sich durch jährliche Besitzumschreibungen und Abmeldungen. Eine vollständige Jahresbilanz für 2023 ist beim Kraftfahrtbundesamt (KBA) noch nicht verfügbar.

Zeitraum	BEV	PHEV
2015*	12 363	–
2016*	11 410	–
2017	25 056	29 436
2018	36 062	31 442
2019	63 281	45 348
2020	194 163	200 469
2021	355 961	325 449
2022	470 559	362 093
2023	524 219	175 724
2024**	49 953	28 969

Tabelle 1: Pkw-Neuzulassungen laut KBA (* Daten für beide Technologien verfügbar seit 2017, zuvor beinhalten BEV auch PHEV; ** Entwicklung im Januar und Februar)

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)?

Der Umweltbonus war ein sehr erfolgreiches Förderinstrument, das Käuferinnen und Käufer über acht Jahre mit insgesamt rund zehn Mrd. Euro beim Kauf eines Elektroautos unterstützt und damit die Elektromobilität in Deutschland entscheidend vorangebracht hat. Ein weiterer Förderbedarf durch Zuschüsse ist nach Auffassung der Bundesregierung derzeit nicht gegeben.

14. Verfügt die Bundesregierung über Prognosen zur Entwicklung der Neuzulassungen von BEV und PHEV bis 2030 mit und ohne Förderprogramme?
- 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?
 - 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?
 - 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)?
 - 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)?
 - 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?
 - Wenn nein, woran bemisst die Bundesregierung die Wirksamkeit von Förderprogrammen zur Erreichung ihrer Bestandsziele bei Elektrofahrzeugen bis 2030?

Die Fragen 14 bis 14f werden gemeinsam beantwortet.

Im Auftrag der Bundesregierung werden Szenarien zur Entwicklung der Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen erstellt. Beispielhaft wird hier auf den Projektionsbericht 2023 für Deutschland hingewiesen, in dem auch die Neuzulassungs- und Bestandsentwicklung von Elektrofahrzeugen unter Berücksichtigung bestehender und geplanter Maßnahmen abgebildet wird: https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/39_2023_cc_projektionsbericht_12_23.pdf

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.