

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Leif-Erik Holm, Dr. Malte Kaufmann, Enrico Komning, Uwe Schulz, Dr. Michael Esendiller, Sebastian Münzenmaier, Bernd Schattner, Kay-Uwe Ziegler und der Fraktion der AfD

Zuschüsse zur Neuanschaffung von Elektrofahrzeugen II (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 20/10852)

Mit den Antworten der Bundesregierung auf die Kleinen Anfragen der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/10852 und 20/11893 ist nach Auffassung der Fragesteller weiterhin nur teilweise eine Aufklärung zu den gestellten Fragen erfolgt, sodass Nachfragen zur Erreichung der Förderziele des Umweltbonus, insbesondere zur Bewertung der Marktgängigkeit von Elektrofahrzeugen, sowie zur Erreichung des Bestandsziels der Bundesregierung von Elektrofahrzeugen im Jahr 2030 erforderlich sind.

Die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 5 und 6 der Kleinen Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/10852 nach den Kriterien zur Bewertung der Marktgängigkeit von vollelektrischen Fahrzeugen (BEV) und Plug-In-Hybriden (PHEV) im Kontext der Einbrüche von Neuzulassungen nach Beendigung der Förderungen von PHEV und BEV besagt, dass keine systematische Bewertung der Marktgängigkeit von Elektrofahrzeugen durchgeführt wird. In der Antwort der Bundesregierung zu Frage 3 der Kleinen Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/11893 bestätigt die Bundesregierung, dass sie keine systematische Bewertung der Marktgängigkeit von BEV und PHEV vornimmt. Die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 16 bis 18 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/4119 besagt allerdings, dass PHEV aus Sicht des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) marktfähig sind und daher keine öffentliche Förderung mehr benötigen. Nach Aussage der Bundesregierung zu Frage 4 der Kleinen Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/11893 setzt eine Einschätzung der Marktgängigkeit „nicht notwendigerweise eine systematische Bewertung voraus“. Der Begriff weise einen „erheblichen Auslegungsspielraum“ auf und variere „je nach Kontext oder Situation“. Für die Fragesteller ergibt sich diesbezüglich ein weitergehendes Informationsbedürfnis.

Die Bundesregierung gibt in ihrer Antwort zu Frage 2 der Kleinen Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/11893 an, dass das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung (Fraunhofer ISI) beauftragt wurde, eine Evaluation des Umweltbonus durchzuführen, in der unter anderem ausgewertet werden soll, inwieweit der Umweltbonus zur Erreichung des Bestandsziels der Bundesregierung von 15 Millionen BEV im Jahr 2030 beigetragen hat. Diese soll im dritten Quartal 2024 vorliegen.

Nachdem der Umweltbonus im Dezember 2023 eingestellt wurde, brachen die Zulassungen von BEV in den ersten sieben Monaten dieses Jahres um ca. 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ein. Im Juli 2024 lagen die Neuzulassungen von BEV 36,8 Prozent unter den Zulassungen von Juli 2023 (www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/AlternativeAntriebe/2024/pm29_2024_Antriebe_07_24_komplett.html?snn=3662144, www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/monatl_neuzulassungen_node.html). Das Umweltbundesamt, eine nachgeordnete Behörde des Bundesumweltministeriums, geht in den im Juni 2024 veröffentlichten Treibhausgas-Projektionen 2024 wie auch schon 2023 davon aus, dass das im Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP festgelegte Bestandsziel von 15 Millionen BEV im Jahr 2030 um rund 30 Prozent verfehlt wird (www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/projektionen_technischer_anhang_0.pdf, S. 223). In der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/10852 gibt die Bundesregierung weiterhin an, dass sie an ihrem Ziel festhält, dass bis 2030 15 Millionen vollelektrische Fahrzeuge in Deutschland zugelassen sein sollen. Auch in der Antwort auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/12536 hält die Bundesregierung an diesem Bestandsziel fest.

Den Fragestellern erscheint es angesichts der Projektion des Umweltbundesamtes, den Förderzielen des eingestellten Umweltbonus sowie den eingebrochenen Neuzulassungen von BEV nach Einstellung der Förderung widersprüchlich, dass die Bundesregierung wiederholt an ihrem Bestandsziel für 2030 festhält, und fraglich, auf welcher Grundlage sie dieses Ziel bestimmt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Liegt die „Begleitende sowie Ex-post-Evaluation der Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)“ des Fraunhofer ISI der Bundesregierung bereits vor (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
 - a) Wenn ja, zu welchem Ergebnis gelangt diese?
 - b) Wenn nein, wann genau wird die Evaluation vorliegen, und wird sie veröffentlicht?
2. Besteht nach Auffassung der Bundesregierung ein kausaler Zusammenhang zwischen der Einstellung des Umweltbonus, den eingebrochenen Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen nach Einstellung des Umweltbonus und der Realisierung des Bestandsziels von elektrisch betriebenen Fahrzeugen im Jahr 2030, und wenn ja, welcher?
3. Hat die Bundesregierung den Umweltbonus bei der Bestimmung des Bestandsziels von BEV im Jahr 2030 berücksichtigt, und wenn nein, warum nicht (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
4. Berücksichtigt die Bundesregierung die Entwicklung der Neuzulassungen von vollelektrischen Fahrzeugen bei der Bestimmung des Bestandsziels von BEV im Jahr 2030, und wenn nein, warum nicht (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
5. Berücksichtigt die Bundesregierung die jährliche Treibhausgas-Projektion des Umweltbundesamtes bei der Bestimmung des Bestandsziels von BEV im Jahr 2030, und wenn nein, warum nicht (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

6. Wie viele vollelektrische Fahrzeuge sollen gemäß aktuellem Ziel der Bundesregierung im Jahr 2030 in Deutschland zugelassen sein, und auf welcher wissenschaftlichen Grundlage bestimmt die Bundesregierung ihr Ziel für 2030?
7. Wie viele vollelektrische Fahrzeuge werden gemäß aktuellen Projektionen der Bundesregierung im Jahr 2030 in Deutschland zugelassen sein?
8. In welchem Kontext gelangte die Bundesregierung zu der auf Bundestagsdrucksache 20/4119 geäußerten Bewertung, dass PHEV marktgängig sind (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
9. In welcher Situation gelangte die Bundesregierung zu der auf Bundestagsdrucksache 20/4119 geäußerten Bewertung, dass PHEV marktgängig sind (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
10. Wie wurde der Begriff der Marktgängigkeit in der Antwort auf Bundestagsdrucksache 20/4119 durch die Bundesregierung konkret ausgelegt (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?
11. Wie haben sich Kontext und Situation nach Auffassung der Bundesregierung zwischen dem Zeitpunkt der Antwort auf Bundestagsdrucksache 20/4119 und dem Zeitpunkt der Antwort auf Bundestagsdrucksache 20/10852 geändert, sodass keine Bewertung der Marktgängigkeit von BEV und PHEV mehr erfolgt?
12. Hat sich die Auslegung des Begriffs der Marktgängigkeit durch die Bundesregierung im selben Zeitraum geändert, und wenn ja, wie?
13. Wurde die auf Bundestagsdrucksache 20/4119 geäußerte Einschätzung der Marktgängigkeit durch die Bundesregierung bei der Entscheidung berücksichtigt, die öffentliche Förderung für PHEV zum 31. Dezember 2022 zu beenden?
14. Welches Referat war federführend mit dem Verfassen der Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 16 bis 18 der Kleinen Anfrage der Fraktion der CDU/CSU auf Bundestagsdrucksache 20/4119 befasst?
15. Welches Referat war federführend mit dem Verfassen der Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 5 und 6 der Kleinen Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/10852 befasst?
16. Welche Referate waren federführend mit dem Verfassen der Antworten der Bundesregierung zu den Fragen 3 und 4 der Kleinen Anfrage der Fraktion der AfD auf Bundestagsdrucksache 20/11893 befasst?

Berlin, den 5. September 2024

Dr. Alice Weidel, Tino Chrupalla und Fraktion

