

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Julian Joswig, Dr. Alaa Alhamwi, Dr. Sandra Detzer, Michael Kellner, Sandra Stein, Katrin Uhlig, Dr. Julia Verlinden und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Hochlauf der E-Mobilität – Bezahlbarkeit und Planungssicherheit in der Antriebswende

Die Automobilindustrie steht vor der größten Transformation ihrer Geschichte: weg vom Verbrennungsmotor hin zu klimafreundlichen Antrieben. Länder wie China haben bereits heute rund 30 Prozent Elektroanteil am Neuwagensegment erreicht, getrieben durch klare Rahmenbedingungen für den Hochlauf sowie durch innovative Unternehmen, die zunehmend auch in Europa auf den Markt drängen und somit etablierte Autobauer sowie deren Zulieferer zunehmend unter Druck setzen. Insbesondere die deutsche Automobilindustrie mit rund 770 000 direkten Arbeitsplätzen steht unter großem Handlungsdruck. Die deutschen Hersteller haben den internationalen Wettbewerb angenommen und massiv in die Entwicklung moderner Elektromotoren investiert – das wurde nicht zuletzt auf der IAA (Internationale Automobil-Ausstellung) Mobility in München deutlich, von der die klare Botschaft ausging, dass die Zukunft in der E-Mobilität liegt (www.vda.de/de/presse/Pressemeldungen/2025/250909_PM_IAA-MOBILITY_2025_Eroeffnung?utm_source=chatgpt.com).

Der Markthochlauf der Elektromobilität in Deutschland stellt einen entscheidenden Faktor dar, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen und die Zukunft des Automobilstandorts Deutschland zu sichern. Trotz ambitionierter Vorgaben, wie etwa der Erreichung von 15 Millionen Elektroautos bis 2030, hinkt die nationale Entwicklung den Erwartungen hinterher. E-Autos sind in der Unterhaltung zwar günstiger als Verbrenner, die aktuell noch etwas höheren Anschaffungskosten, fehlende Anreize und mangelnde Finanzierungslösungen erschweren jedoch den Markthochlauf. Hauptursachen für die Stagnation sind nach wie vor unklare politische Rahmenbedingungen, Unsicherheiten bei der Förderung und Sorgen über eine unzureichende Ladeinfrastruktur (https://foes.de/publikationen/2025/2025-05_FOES_E-Mobilitaet.pdf?utm_source=chatgpt.com, www.dena.de/fileadmin/dena/Publikationen/PDFs/2020/dena-STUDIE_Privates_Ladeinfrastrukturpotenzial_in_Deutschland.pdf?utm_source=chatgpt.com).

Die Bundesregierung trägt Verantwortung dafür, klare Leitplanken zu setzen, die Planungssicherheit für Verbraucherinnen und Verbraucher wie Beschäftigte schaffen und die deutsche E-Autoindustrie auf Wettbewerbskurs bringen. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD hat sie sich dazu verpflichtet, die E-Mobilität durch gezielte Anreize zu unterstützen und Maßnahmen zum Hochlauf zu ergreifen – bisher hat sie lediglich steuerliche Begünstigungen für gewerbliche Käufe eingeführt. Die Kfz-Steuerbefreiung für E-Fahrzeuge, von der viele Privatkunden profitieren, läuft hingegen zum 31. Dezember 2025

aus – obwohl im Koalitionsvertrag die Verlängerung versprochen wurde. Auf eine Großzahl der versprochenen Maßnahmen und auf mögliche Anreize warten die Verbraucherinnen und Verbraucher bisher vergeblich. Vor diesem Hintergrund sowie angesichts der wachsenden internationalen Konkurrenz ergeben sich die folgenden Fragestellungen für den Hochlauf der Elektromobilität in Deutschland (www.zoll.de/DE/Fachthemen/Steuern/Verkehrsteuern/Kraftfahrzeugsteuer/Steuerverguenstigungen/Elektrofahrzeuge/elektrofahrzeuge_node.html?utm_source=chatgpt.com).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wird die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag versprochene Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für Elektroautos bis zum Jahr 2035 vornehmen, und wenn ja, wann wird dies kommuniziert, damit Klarheit für die Besteuerung für nach dem 31. Dezember 2025 erstmalig zugelassene batterieelektrisch betriebene Fahrzeuge herrscht?
2. Welche fiskalischen Auswirkungen erwartet die Bundesregierung durch eine perspektivische Verlängerung der Kfz-Steuerbefreiung für Elektroautos bis zum Jahr 2035?
3. Welche Erkenntnisse liegen ihr zudem über die tatsächliche Wirkung der Kfz-Steuerbefreiung auf Kaufentscheidungen von Verbraucherinnen und Verbrauchern vor?
4. Wie bewertet die Bundesregierung die perspektivische Einführung eines Bonus-Malus-Systems bei der Kfz-Steuer, das emissionsintensive bzw. energieintensive Fahrzeuge stärker belasten und emissionsarme bzw. energiearme Fahrzeuge wiederum deutlich entlasten würde?
5. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die jährlichen Steuermindereinnahmen durch die steuerliche Begünstigung von Verbrenner-Dienstwagen, differenziert nach Fahrzeugklassen und Antriebsarten?
6. Plant die Bundesregierung, die steuerliche Förderung von Dienstwagen künftig auf emissionsfreie Antriebe auszurichten, und wenn ja, ab welchem Zeitpunkt soll dies umgesetzt werden?
7. Welches klimapolitische Potenzial misst die Bundesregierung der Elektrifizierung deutscher Unternehmensflotten bei, angesichts der Tatsache, dass mehr als die Hälfte aller verkauften Neufahrzeuge in der EU auf Firmenflotten entfallen, die aufgrund ihrer stärkeren Nutzung für rund 71 Prozent der Neuwagenemissionen verantwortlich sind (www.transportenvironment.org/topics/cars/fleets)?
8. Wie steht die Bundesregierung zu verbindlichen Quoten zur Elektrifizierung von Unternehmensflotten, wie sie die EU-Kommission jüngst in ihrer Konsultation „Clean Corporate Vehicles“ vorgeschlagen hatte (https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14641-Clean-corporate-vehicles_en)?
9. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der steuerlichen Behandlung von Dienstwagen für den Hochlauf der Elektromobilität bei, und welche Erkenntnisse oder Bewertungen liegen ihr zu den bisherigen Wirkungen der Begünstigung von Elektro-Dienstwagen im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen vor?

10. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der durchschnittliche Anteil der rein elektrisch gefahrenen Kilometer bei in Deutschland zugelassenen Plug-in-Hybridfahrzeugen, differenziert nach privaten und gewerblichen Halterinnen und Haltern, und welche Maßnahmen (z. B. steuerliche Anreize, Förderbedingungen, technische Vorgaben) plant die Bundesregierung, um diesen Anteil deutlich zu erhöhen?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Wirkung des ehemaligen Umweltbonus als Anreiz für den Erwerb von Elektrofahrzeugen, und welche Schlussfolgerungen zieht sie daraus für künftige Förderinstrumente?
12. Welche Maßnahmen hatte das damalige Bundesministerium für Digitales und Verkehr im Rahmen des Klimaschutzprogramms an das damalige Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit übermittelt, welche davon bezogen sich konkret auf Anreize zur Förderung der Elektromobilität und des öffentlichen Personennahverkehrs, und welche CO₂-Einsparungen waren mit diesen Maßnahmen jeweils verbunden?
13. Welche Kaufprämien, steuerlichen Vergünstigungen oder Social-Leasing-Programme plant die Bundesregierung zur Förderung von Elektrofahrzeugen, und in welchem Umfang sind dafür Mittel im Bundeshaushalt vorgesehen?
14. Welche Kommunikations- und Informationskampagnen plant die Bundesregierung, um Verbraucherinnen und Verbraucher über Kosten, Reichweite, Sicherheit und Umweltverträglichkeit von Elektrofahrzeugen faktenbasiert zu informieren und Vorurteile abzubauen?
15. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den im Koalitionsvertrag versprochenen Ausbau einer flächendeckenden und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur – insbesondere in ländlichen Regionen – zu beschleunigen, und welche Ausbauziele verfolgt sie bis 2027, 2030 und 2035?
16. Wie hoch ist der Anteil der für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen barrierefrei nutzbaren öffentlichen Ladepunkte, und mit welchen Maßnahmen plant die Bundesregierung, diesen Anteil spürbar zu erhöhen?
17. Im Koalitionsvertrag verspricht die Bundesregierung die Unterstützung von bidirektionalem Laden und dem Laden am Arbeitsplatz (www.cdu.de/app/uploads/2025/04/Koalitionsvertrag-%E2%80%93-barrierefreie-Version.pdf?utm_source=chatgpt.com), welche konkreten Maßnahmen sind hierfür geplant, und wann werden diese umgesetzt?
18. Im Koalitionsvertrag verspricht die Bundesregierung, für mehr Preistransparenz und technische Vereinheitlichung an öffentlichen Ladesäulen zu sorgen (www.cdu.de/app/uploads/2025/04/Koalitionsvertrag-%E2%80%93-barrierefreie-Version.pdf?utm_source=chatgpt.com), welche konkreten Maßnahmen sind hierfür geplant, und wann werden diese umgesetzt?
19. Wann wird der Masterplan Ladeinfrastruktur III veröffentlicht, und wie viele und welche Einzelmaßnahmen aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur II sind noch nicht umgesetzt?
20. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um die Produktion von Batteriezellen und Batteriemodulen für Elektrofahrzeuge in Deutschland zu fördern?
21. Was unternimmt die Bundesregierung, um ausrangierte Fahrzeugbatterien in Deutschland effizienter wiederzuverwerten, um einen Beitrag zur strategischen Rohstoffversorgung für die Industrie und Wirtschaft zu leisten?

22. Welche Unternehmen bzw. Akteure erreichen nach Kenntnis der Bundesregierung die europäischen Flottenemissionsziele, welche verfehlen diese, und welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus diesen Entwicklungen für die Bewertung des bisherigen Hochlaufs der Elektromobilität in Deutschland insgesamt?
23. Welche Erfahrungen hat die Bundesregierung mit der bisherigen Inanspruchnahme von steuerlichen Abschreibungsmöglichkeiten und Investitionsanreizen für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur durch Unternehmen gemacht, und wie bewertet sie deren Wirksamkeit für Investitionsentscheidungen?
24. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Inanspruchnahme der Steuerbefreiung für das unentgeltliche oder verbilligte Aufladen privater Elektrofahrzeuge beim Arbeitgeber (§ 3 Nummer 46 des Einkommensteuergesetzes – EStG) vor, und welche Schlüsse zieht sie daraus für eine mögliche Anpassung oder Verlängerung dieser Regelung?
25. Welche Einschätzung hat die Bundesregierung zu den Verteilungswirkungen steuerlicher Förderinstrumente im Bereich der Elektromobilität, welche Daten oder Analysen liegen ihr insbesondere in Bezug auf einkommensschwache Haushalte vor, und welche Erkenntnisse hat sie darüber, welche Einkommensgruppen in den letzten fünf Jahren überwiegend profitiert haben?
26. Welche Prognosen liegen der Bundesregierung im Zusammenhang mit dem im Sommer 2025 beschlossenen steuerlichen Investitionssofortprogramm zu den voraussichtlichen Inanspruchnahmen der 0,25-Prozent-Regel für Elektro-Dienstwagen mit einem Bruttolistenpreis zwischen 60 000 und 100 000 Euro vor, und welche Effekte erwartet sie daraus für den Markthochlauf der Elektromobilität?
27. Welche Erkenntnisse oder Annahmen hat die Bundesregierung im Zusammenhang mit dem steuerlichen Investitionssofortprogramm zu den Verteilungswirkungen dieser steuerlichen Förderung, insbesondere im Hinblick auf die Nutzung durch unterschiedliche Einkommensgruppen und Fahrzeugsegmente, und welche Datengrundlagen oder Modellierungen wurden für diese Annahmen herangezogen?
28. Welche Daten liegen der Bundesregierung zur regionalen Verteilung der Inanspruchnahme von Kaufprämien und steuerlichen Förderungen für Elektrofahrzeuge vor (städtische vs. ländliche Räume), und welche spezifischen Förderinstrumente plant sie, um die Elektromobilität insbesondere in ländlichen Regionen zu stärken?

Berlin, den 7. Oktober 2025

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion