

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Julian Joswig, Katrin Uhlig, Chantal Kopf, Ayse Asar, Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Swantje Michaelsen und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Transparenz und Rückverfolgbarkeit Aufbau- und Resilienzfazilität-relevanter Bundesausgaben im Bereich Elektromobilität

Die Umsetzung der europäischen Aufbau- und Resilienzfazilität (ARF) in Deutschland wirft aus Sicht der Fragesteller wichtige Fragen hinsichtlich der haushalterischen Zuordnungslogik, Rückverfolgbarkeit und Transparenz auf. Der Europäische Rechnungshof (ERH) hat in seinem Sonderbericht Nr. 14/2026 „Rückverfolgbarkeit und Transparenz im Rahmen der Aufbau- und Resilienzfazilität“ erhebliche Lücken bei der Rückverfolgbarkeit von ARF-Mitteln festgestellt (www.eca.europa.eu/de/publications/sr-2026-14). Da die Auszahlungen der Europäischen Kommission primär an die Erreichung von Meilensteinen und Zielwerten und nicht unmittelbar an die tatsächlich entstandenen Kosten gekoppelt sind, bleibt die Nachvollziehbarkeit der realen Finanzströme auf nationaler Ebene begrenzt.

In Deutschland bildet der Deutsche Aufbau- und Resilienzplan (DARP) den Rahmen für die Umsetzung der ARF. Für das Parlament bleibt jedoch vielfach unklar, über welche konkreten Haushaltstitel, Programmlinien und Maßnahmen RRF-relevante Ausgaben abgebildet werden und wie diese einzelnen DARP-Komponenten zugeordnet werden.

Besonders deutlich wird dies im Bereich der DARP-Komponente 1.2 „Klimafreundliche Mobilität“, etwa beim Umweltbonus, der Innovationsprämie und dem Ausbau der Ladeinfrastruktur. Für eine Bewertung der haushalterischen Transparenz, europapolitischen Steuerungswirkung und Wettbewerbsneutralität ist zentral, wie entsprechende Ausgaben im Bundeshaushalt abgegrenzt werden und in welchem Umfang primär als Endverbraucherförderung konzipierte Programme mittelbar auch einzelnen Marktakteuren und Fahrzeugherstellern zugekommen sind.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hoch waren in den Haushaltsjahren 2020, 2021, 2022, 2023 und 2024 die aus dem Bundesanteil des Umweltbonus bzw. der Innovationsprämie an Käuferinnen und Käufer ausgezahlten Gesamtbeträge (bitte pro Jahr insgesamt sowie aufgeschlüsselt nach den zehn Herstellern bzw. Marken, die laut der Zwischenbilanz des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) vom 1. Dezember 2023 die meisten Anträge aufgewiesen haben)?
2. Welcher Betrag des Umweltbonus bzw. der Innovationsprämie war in den Haushaltsjahren 2021, 2022, 2023, 2024 und 2025 jeweils über die EU-Aufbau- und Resilienzfazilität (ARF) refinanzierbar?

3. In welcher Höhe hat Deutschland diese Refinanzierung tatsächlich bei der Europäischen Kommission beantragt und ausgezahlt erhalten (bitte nach Kalenderjahren aufschlüsseln und unter Angabe der jeweiligen Zahlungsanträge nach Artikel 24 ARF-Verordnung, in deren Rahmen die Refinanzierung erfolgte)?
4. Welche Meilensteine, Zielwerte und Indikatoren des DARP wurden zur Auslösung der unter Frage 3 erfragten ARF-Refinanzierung als erfüllt angemeldet, und welche Belege (Bitte detailliert angeben, welche quantitativen Belege, wie geförderte Fahrzeugstückzahlen, registrierte Förderfälle oder aggregierte Auszahlungsbeträge des Bundes, der Europäischen Kommission im Zuge des Auditverfahrens jeweils vorgelegt wurden)?
5. Wurden in den Haushaltsjahren 2024 und 2025 noch Auszahlungen oder Restauszahlungen des Umweltbonus bzw. der Innovationsprämie aus ARF-Mitteln refinanziert?
 - a) Wenn ja, in welcher Höhe (absolut und ARF-revanter Anteil in Prozent) und unter welchem spezifischen Zahlungsantrag?
 - b) Inwieweit betraf dies Förderfälle, deren Anträge oder Bewilligungen zeitlich vor dem Antragsstopp am 17. Dezember 2023 lagen, deren tatsächlicher Mittelabfluss im Bundeshaushalt jedoch erst nach diesem Datum erfolgte?
6. In welcher Form und in welchem Detaillierungsgrad wurden hersteller- oder markenbezogene Daten in der DARP-Berichterstattung der Bundesregierung an die Europäische Kommission im Rahmen der Komponente 1.2 verwendet, übermittelt oder im Hintergrund bereitgehalten?
 - a) Welche konkreten Angaben liegen der Bundesregierung im Rahmen dieser ARF-Verfahren zu Fahrzeugen der Marke Tesla (bzw. dessen deutschen Gesellschaften) vor?
 - b) Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund des ERH-Sonderberichts 14/2026, der die mangelnde Transparenz bei „tatsächlichen Kosten auf Ebene der Endempfänger“ bei Ländern wie Deutschland kritisiert, die bestehenden Möglichkeiten zur Überprüfung der wettbewerbsneutralen Lenkungswirkung dieser EU-Mittel?
7. Welche konkreten Haushaltstitel des Bundeshaushalts wurden in den Jahren 2021 bis 2025 jeweils zur Abbildung der ARF-relevanten Ausgaben im Bereich Elektromobilität herangezogen, und wie stellt die Bundesregierung sicher, dass eine eindeutige Zuordnung dieser Ausgaben zu den jeweiligen DARP-Komponenten sowie eine reversionssichere Rückverfolgbarkeit gewährleistet ist?
8. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Feststellungen des Europäischen Rechnungshofs (Sonderbericht Nr. 14/2026), um die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der tatsächlichen Mittelverwendung auf Ebene der Endempfänger künftig zu verbessern, insbesondere im Hinblick auf digitalisierte Berichtssysteme, einheitliche Klassifizierungen oder eine stärkere Verknüpfung von Haushalts- und Förderdatensätzen?

Berlin, den 22. Juni 2026

Katharina Dröge, Britta Haßelmann und Fraktion