

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, Annalena Baerbock, Bärbel Höhn, Sylvia Kotting-Uhl, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Peter Meiwald, Dr. Julia Verlinden, Harald Ebner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Beitrag des Umweltbonus zur Erhöhung des Anteils von Elektrofahrzeugen

Seit Anfang Juli 2016 können Bundesbürger beim Kauf eines förderfähigen Elektro- oder Hybridfahrzeuges den Umweltbonus beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) beantragen. Mit der zugesagten Förder-summe von 1,2 Mrd. Euro will die Bundesregierung den Kauf von mindestens 300 000 Elektrofahrzeugen fördern, um die schnelle Verbreitung elektrisch betriebener Fahrzeuge in dem Markt zu fördern (siehe www.bafa.de/bafa/de/wirtschaftsfoerderung/elektromobilitaet/). Der Bundesanteil am Umweltbonus beträgt für ein reines Batterieelektrofahrzeug bzw. ein Brennstoffzellenfahrzeug (keine lokale CO₂-Emission) 2 000 Euro und für ein von außen aufladbares Hybridelektrofahrzeug (weniger als 50 g CO₂-Emissionen pro km) 1 500 Euro. Die Förderung wird nur dann gewährt, wenn der Automobilhersteller dem Käufer mindestens den gleichen Anteil vom Netto-Listenpreis des Basismodells (BAFA-Listenpreis) als Nachlass gewährt. Medienberichten zufolge kommt dieser Nachlass jedoch kaum beim Käufer an (www.spiegel.de/auto/aktuell/kaufpraemie-fuer-elektroautos-kunden-profitieren-kaum-a-1104283.html). Demnach konnte, wer beispielsweise am Anfang dieses Jahres einen Nissan Leaf kaufte, einen Nachlass von 16,1 Prozent vom Listenpreis des Basismodells erzielen. Ein Kunde, der nach Einführung der Prämie den Kleinwagen erstand, erhielt kaum mehr Rabatt: 16,6 Prozent – eine Differenz von lediglich 155 Euro. Dies zeigt, dass die Lenkungswirkung mit der sog. E-Kaufprämie der Bundesregierung ausbleibt.

Weiterhin wird die Kaufprämie von Käufern bisher kaum nachgefragt (siehe www.tagesschau.de/inland/nachfrage-elektroautos-101.html; www.deutschlandfunk.de/flop-e-kaufpraemie-erst-3-000-foerderantraege-laut-bericht.447.de.html?dn:news_id=651816). Ob die Kaufprämie so zur Erreichung des von der Bundesregierung selbst gesetzten Ziels von einer Million Elektrofahrzeugen auf deutschen Straßen bis zum Jahr 2020 (siehe https://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Mobilitaet/podcast/_node.html) beiträgt, ist mehr als fraglich.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der von der BAFA veröffentlichten Zwischenbilanz zum Umweltbonus (www.bafa.de/bafa/de/wirtschaftsfoerderung/elektromobilitaet/publikationen/emob_zwischenbilanz.pdf)?

2. Wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung die komplette zur Verfügung stehende Fördersumme abgerufen sein?
3. Worauf führt die Bundesregierung die Tatsache zurück, dass gut zwei Monate nach Einführung der Kaufprämie erst rund 3 000 Förderanträge eingereicht wurden, und mit welchen konkreten Maßnahmen will sie für eine bessere Annahme des Programms werben?
4. Ist der Bundesregierung der Umstand bekannt, dass die Endkundenpreise für Elektrofahrzeuge seit Einführung des Umweltbonus kaum gesunken sind, wenn nein, wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Endkundenpreise entwickelt, und falls ja, welche Konsequenzen zieht sie daraus?
5. Was sind nach Kenntnis der Bundesregierung die Ursachen dafür, dass die Endkundenpreise nicht um die beschlossene Fördersumme (doppelte Summe d. Bundesanteils) sinken?
6. Wie beurteilt die Bundesregierung die Wirksamkeit der Kaufprämie als Instrument, welches den Preis von Elektroautos für Endkunden senken soll, vor dem Hintergrund, dass als Bezugsgröße für die Förderung im Rahmen des Umweltbonus nicht die Endverbraucherpreise des Handels, sondern der Netto-Listenpreis der Hersteller angenommen wurde?
7. Hält ein Hersteller nach Auffassung der Bundesregierung seine Zusagen im Rahmen des Umweltbonus ein, wenn die 2 000 Euro Bundeszuschuss auf vorherige Preisnachlässe für Elektrofahrzeuge angerechnet werden und somit der Endverbraucherpreis nur marginal (siehe www.spiegel.de/auto/aktuell/kaufpraemie-fuer-elektroautos-kunden-profitieren-kaum-a-1104283.html) sinkt (bitte begründen)?
8. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass das Ziel bei der Einführung der Kaufprämie war, den Absatz von Elektrofahrzeugen durch niedrigere Anschaffungspreise für Kunden zu fördern?
Wenn nein, welches Ziel wurde mit der Maßnahme verfolgt?
9. Welche Hauptursachen existieren nach Kenntnis der Bundesregierung für die bisherige Zurückhaltung der Kunden beim Kauf von Elektrofahrzeugen?
10. Geht die Bundesregierung weiterhin davon aus, dass bis 2017 „im Schnitt alle 30 km“ eine E-Ladesäule entlang deutscher Autobahnen zur Verfügung stehen wird, und falls nein, bis wann soll diese Infrastruktur vorhanden sein (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2015/089-dobrindt-tankstellenprogramm.html)?
11. Wird die Bundesregierung das von ihr selbst formulierte Ziel (siehe Bundestagsdrucksache 18/7867) erreichen und bis zum Ende dieser Legislaturperiode möglichst alle bewirtschafteten Rastanlagen auf Bundesautobahnen (rund 430) mit Schnelladesäulen ausgestattet haben, und falls nein, warum nicht?
12. In welcher Höhe wurden in dieser Legislaturperiode Haushaltsmittel für die Förderung/Errichtung einer Ladesäuleninfrastruktur abgerufen?
13. Welche weiteren Maßnahmen wird die Bundesregierung nun weiterhin ergreifen, um Elektrofahrzeuge für Käufer attraktiv zu machen und ihr Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen bis 2020 auf deutschen Straßen noch zu erreichen, oder hat sie sich mittlerweile von diesem Ziel verabschiedet?

14. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung auf eine feste verpflichtende Absatzquote für Elektrofahrzeuge verzichtet, wie sie ursprünglich seitens der Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit Dr. Barbara Hendricks öffentlich gefordert wurde (vgl. „Neun-Punkte-Programm für bessere Luft in Städten und Ballungsräumen“ vom 14. Oktober 2015)?
15. Wie bewertet die Bundesregierung die Einführung eines sog. Umweltbonus für Elektroautos bei gleichzeitigem Beibehalten etwa der Subventionen für Dieselkraftstoff?
16. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Forderung großer deutscher Automobilkonzerne nach einer Kaufförderung für Elektrofahrzeuge vor dem Hintergrund ihrer Unternehmensgewinne und staatlicher Forschungsgelder an die Automobilwirtschaft von mehr als 1,5 Mrd. Euro in den letzten sechs Jahren?
17. Will die Bundesregierung Umweltboni für mehr Elektromobilität allein auf den Pkw-Markt beschränken, und wenn ja, warum?
18. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den verkehrlichen und klimapolitischen Potenzialen von elektrisch unterstützten Fahrrädern und Lastenfahrrädern?
19. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Potenzialstudie des Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (vgl. www.dlr.de/vf/Portaldata/12/Resources/dokumente/projekte/wiv_rad/wiv-rad-schlussbericht.pdf), die folgende Handlungsempfehlung des Bundes enthält: „Eine Direktförderung als Investitionszuschuss für (elektrische) Lastenräder oder gewerblich genutzte Fahrräder gibt es derzeit auf Bundesebene nicht. Dieses Förderinstrument sollte aber grundsätzlich in Betracht gezogen werden, da die derzeit noch hohen Anschaffungskosten für professionell nutzbare Lastenräder eine Marktzugangsbarriere insbesondere für Klein- und Kleinstunternehmen darstellt“?
20. Plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Potenzialstudie des DLR die Einführung eines Investitionszuschusses bzw. einer Kaufprämie für E-Lastenräder?
Wenn ja, ab wann soll die Kaufprämie abrufbar sein?
Wenn nein, warum nicht?
21. Inwiefern hält es die Bundesregierung für sozial gerecht, Käufer eines Elektroautos durch eine staatlich finanzierte Kaufprämie zu unterstützen, während Käufer eines elektrisch unterstützten Fahrrads bzw. Lastenfahrrads keine finanzielle Förderung erhalten?

Berlin, den 21. September 2016

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

