

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Cem Özdemir, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/12670 –**

Aufgabe des Elektrofahrzeuge-Ziels der Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hatte sich beim Ausbau der Elektromobilität im Jahr 2009 das Ziel gesetzt, dass bis zum Jahr 2020 1 Million Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen sein sollen (siehe Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität, August 2009). In Deutschland sind allerdings derzeit lediglich 34 000 Fahrzeuge mit elektrischem Antrieb unterwegs (www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b_jahresbilanz.html). Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hatte die Bundesregierung in der Vergangenheit mehrfach darauf hingewiesen, dass dieses Ziel nur noch schwerlich und mit großem Aufwand erreichbar sein würde, und sich nach dem Aufrechterhalten des Ziels sowie ggf. geeigneten Maßnahmen zu seiner Erreichung erkundigt, allerdings jeweils lediglich die Auskunft erhalten, an dem Ziel werde festgehalten (vgl. beispielsweise Antworten der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksachen 18/12217 und 18/10001).

Aus der Presse war nun zu entnehmen, die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel habe das Regierungsziel im Rahmen eines Fraktionskongresses öffentlich aufgegeben, da es nun nicht mehr erreichbar sei (www.tagesschau.de/wirtschaft/umwelt-elektroautos-101.html). Regierungssprecher Steffen Seibert relativierte diese Aussage jedoch wenig später wieder (<http://de.reuters.com/article/deutschland-elektroautos-merkel-idDEKCN18D1WT>) und die Bundesministerin für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit, Dr. Barbara Hendricks, sprach sich für ein Beibehalten der Ziele aus (www.focus.de/finanzen/news/auto-hendricks-beharrt-auf-millionen-ziel-fuer-e-autos-bis-2020_id_7163626.html).

Nach Auffassung der Fragesteller besteht bezüglich der Position der Bundesregierung in der Sache Klärungsbedarf.

1. Hält die Bundesregierung entgegen der Äußerungen der Bundeskanzlerin am Ziel fest, dass bis zum Jahr 2020 in Deutschland 1 Million Elektrofahrzeuge zugelassen sein sollen, und wie lassen sich die jeweils davon abweichenden oben genannten Aussagen der Regierungsvertreter begründen?

Die Bundesregierung hat sich gemeinsam mit der Nationalen Plattform Elektromobilität, in der Industrie, Gewerkschaften und Wissenschaft vertreten sind, ehrgeizige Ziele gesetzt. Deshalb hat die Bundesregierung in 2016 ein Milliardenprogramm zur Förderung der Elektromobilität auf den Weg gebracht. Das Tempo der Marktdurchdringung wird sich erheblich beschleunigen. Dieser Trend wird durch die bisherige Entwicklung der Zulassungszahlen in den Jahren 2009 bis 2016 auch grundsätzlich bestätigt.

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass Prognosen über die Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen in Deutschland von zahlreichen Faktoren wie den rasanten technologischen Fortschritten, insbesondere bei der Batterietechnik, mit deutlicher Erhöhung der Reichweite, Senkung der Produktionskosten und dem Ausbau der Ladeinfrastruktur abhängen und daher Aussagen zu der künftigen Entwicklung von Zulassungszahlen naturgemäß risikobehaftet sind. Vor diesem Hintergrund hält die Bundesregierung an dem Kernanliegen des 2020-Ziels fest und will möglichst viele Elektroautos auf die Straße bringen. Industrie und Bundesregierung müssen ihre Anstrengungen fortsetzen und gegebenenfalls anpassen, um hier erfolgreich zu sein.

2. Falls ja,
 - a) welche Konsequenzen wird die Bundesregierung aus der Erkenntnis ziehen, dass die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel dieses Ziel zum derzeitigen Stand nicht mehr für erreichbar hält (bitte begründen);

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

- b) welche konkreten zusätzlichen Maßnahmen wird sie ergreifen, um diese Situation mit Blick auf das Erreichen des Ziels im Jahr 2020 entscheidend zu verändern;

Die Bundesregierung hat mit Ihrer Unterstützung der Forschungsförderung von derzeit jährlich ca. 220 Mio. Euro, den Anpassungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen (Ladesäulenverordnung, Elektromobilitätsgesetz) und dem Marktanzreizpaket (Umweltbonus, Ladeinfrastruktur, steuerliche Anreize) die Weichen für den Markthochlauf gestellt. Insbesondere der Aufbau der Ladeinfrastruktur bleibt wichtig, um die Reichweitenangst zu nehmen. Im Rahmen des Marktanzreizpakets hat daher die Bundesregierung am 15. Februar 2017 die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland und am 1. März 2017 den ersten Förderaufruf veröffentlicht. Das Förderprogramm hat ein Fördervolumen von 300 Mio. Euro und eine Laufzeit von vier Jahren (2017 bis 2020). Zu dem fördert die Bundesregierung die Batterieerforschung intensiv, damit rasch noch leistungsfähigere Batterien zur Verfügung stehen.

- c) welcher Zeitplan inkl. Zwischenzielen zur Umsetzung der Maßnahmen und Erreichung des Ziels wird seitens der Bundesregierung aufgestellt oder angepasst, und wo ist dieser Plan ggf. veröffentlicht?

Die Arbeiten zu den oben genannten Maßnahmen sind angelaufen und werden mit Hochdruck vorangetrieben.

3. Falls nein,
- a) aufgrund welcher konkreten Erkenntnis bzw. Information hat die Bundesregierung das Ziel von 1 Million Elektroautos bis zum Jahr 2020 aufgegeben (bitte ggf. mit konkreter Datengrundlage bzw. Berechnung angeben);
 - b) seit wann lag diese Erkenntnis bzw. Information der Bundesregierung vor;
 - c) warum wurde dieses Ziel genau jetzt aufgegeben und nicht bereits früher, da es nach Auffassung der Fragesteller bereits im Jahr 2016 nur noch erreichbar gewesen wäre, wenn monatlich 30 000 Elektroautos neu zugelassen worden wären (vgl. Antwort der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/12217);
 - d) welche Alternativen zur Aufgabe des von der Bundesregierung selbst gesetzten Ziels haben bestanden (z. B. verstärkter Ausbau der Ladeinfrastruktur), und warum wurden diese Maßnahmen nicht alternativ zur Aufgabe des Ziels umgesetzt;
 - e) welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Aufgabe des Ziels von 1 Million Elektroautos bis zum Jahr 2020;
 - f) welche neue bzw. alternative Zielsetzung seitens der Bundesregierung soll stattdessen gelten;
 - g) welche Konsequenzen aus der Aufgabe des 2020-Ziels müssen mit Blick auf das Pariser Abkommen zum Klimaschutz nun für den Verkehrssektor gezogen werden?

Entfällt. Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen.

4. Wie beurteilt die Bundesregierung allgemein die Erreichbarkeit des 2020-Ziels von 1 Million Elektrofahrzeugen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass allein VW für den chinesischen Markt ab diesem Jahr 400 000 Batterie- und Hybrid-Fahrzeuge zur Verfügung stellen will (siehe Äußerung von Bundesumweltministerin Dr. Barbara Hendricks, www.focus.de/finanzen/news/auto-hendricks-beharrt-auf-millionen-ziel-fuer-e-autos-bis-2020_id_7163626.html), und stimmt sie der Bundesministerin zu, dass angesichts dieser Zahlen die Erreichung des Ziels ja „wohl gelingen müsste“?

Die sehr dynamischen Entwicklungen im Bereich Elektromobilität in China aber auch in den Vereinigten Staaten, Japan und Europa unterstreichen die industrie- und umweltpolitische Bedeutung dieser innovativen Fahrzeug- und Verkehrstechnologien. Der zunehmende internationale und nationale Wettbewerb in diesem Bereich ist zu begrüßen. Er wird auch in Deutschland ein entscheidender Impulsgeber für die Entwicklung der Elektromobilität sein und wesentlich zur Erreichung des ehrgeizigen 2020-Ziels beitragen. Entscheidend ist dabei weniger die zeitliche „Punktlandung“, sondern eine hohe Dynamik bei den industriellen Umstellungsprozessen und der Marktdurchdringung mit Elektromobilen.

5. Wie und mit welchen Maßnahmen wollte die Bundesregierung das Ziel von 1 Million Elektroautos ursprünglich erreichen?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung insgesamt die Wirksamkeit der Kaufprämie für Elektroautos?

Die Bundesregierung sieht im Rahmen einer Gesamtbetrachtung eines Maßnahmenbündels zur Unterstützung des Markthochlaufs die Kaufprämie als ein wirksames Instrument an und geht davon aus, dass sich bei weiterer Verbesserung auf der Angebotsseite und der wirtschaftlichen sowie rechtlichen Rahmenbedingungen der Abfluss der bereitgestellten Mittel in naher Zukunft erheblich beschleunigen wird.

7. Aus welchen Gründen entschied sich die Bundesregierung bei der Einführung der Kaufprämie gegen ein ehrgeizigeres Förderprogramm bestehend aus Bonus-Malus-System und fester Quote, wie ursprünglich von den Fachleuten des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie sowie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit angeregt (vgl. „Und somit sinnlos“, Stern vom 8. September 2016.), obwohl diese bereits davor warnten, die Kaufprämie würde ohne diese Instrumente sinnlos bleiben und das 2020-Ziel nicht erreicht werden?

Auf die Antwort zu Frage 6 wird verwiesen.

8. Welchen Plan bzw. welche Roadmap zur Erreichung des 2020-Ziels gab es bislang?

Die Roadmap zur Erreichung des 2020-Ziels ergibt sich aus dem Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität aus dem Jahr 2009, der auch auf Vorgaben der EU-beruht.

9. Welche jährliche Entwicklung bei den Zulassungszahlen auf dem Weg zu 1 Million E-Autos von 2009 bis 2020 hatte sich die Bundesregierung ursprünglich zum Ziel gesetzt, und ab wann wichen die tatsächlichen Zulassungszahlen von dieser Zielsetzung ab?

Der Nationale Entwicklungsplan Elektromobilität enthält keine Zielsetzung für die jährliche Entwicklung von Zulassungszahlen für E-Mobile.

Bei der künftigen Entwicklung der Zulassungszahlen ist zu berücksichtigen, dass bei der Verbesserung von Reichweite und Preiswürdigkeit von Elektromobilen in jüngster Zeit erhebliche Fortschritte erzielt worden sind.

10. An welchen Punkten genau scheiterte dieser Plan, bzw. welche Maßnahmen erfüllten nicht das erwartete Ziel vermehrter E-Fahrzeug-Neuzulassungen?

Auf die Antwort zu den Fragen 1 und 9 wird verwiesen.

11. Welche Rahmenbedingungen außerhalb der Einflussmöglichkeiten der Bundesregierung haben sich ggf. seit dem Jahr 2009 verändert, welche eine derartige Fehleinschätzung der Entwicklungsmöglichkeiten der Elektromobilität in Deutschland begründen könnten?

Auf die Antworten zu den Fragen 1 und 9 wird verwiesen.

12. Welche Monitoring-Instrumente hat die Bundesregierung zur Messung von Fortschritten zur Erreichung des 2020-Ziels bislang eingesetzt (bitte unter Angabe des Monitoringberichts bzw. der Monitoringberichte), und welche Konsequenzen wurden aus den jeweiligen Ergebnissen des Monitorings gezogen?

Die Messung und Bewertung des 2020-Ziels muss mit Blick auf die verschiedenen nationalen und internationalen Faktoren bei der Entwicklung der Elektromobilität flexibel gehandhabt werden. Der Markthochlauf wird von der Nationalen Plattform für Elektromobilität intensiv begleitet. Darüber hinaus befassen sich verschiedene Forschungsvorhaben mit der Entwicklung der Elektromobilität unter besonderer Berücksichtigung des Marktanreizpaketes und weiterer Faktoren wie internationale Entwicklungen und Gestaltung der notwendigen wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen.

13. Welche Maßnahmen aus dem Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität wurden bislang nicht umgesetzt?

Die Umsetzung der Maßnahmen aus dem nationalen Entwicklungsplan liegen im Zeitplan der Bundesregierung.

14. Inwieweit besteht seitens der Bundesregierung nach wie vor die Zielsetzung, Deutschland solle zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität werden (vgl. z. B. www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Energiewende/Mobilitaet/podcast/_node.html), und wenn ja, wie, und wann soll dieses Ziel nun erreicht werden?

Auf dem Gebiet der Technologie gehört die deutsche Industrie gemäß internationaler vergleichender Studien bereits zu den Spitzenreitern und hat somit Eigenschaften eines Leitanbieters. Sie hat damit gute Voraussetzungen, bei der Produktion und dem Absatz von Elektromobilen künftig hohe Stückzahlen zu erreichen, die allerdings mit erheblichen Investitionen verbunden sind. Die Frage des Leitmarktes wird auch im Rahmen des nationalen und internationalen Wettbewerbs entschieden. Die Bundesregierung wird die deutsche Industrie weiterhin mit geeigneten wirtschaftspolitischen Maßnahmen wirkungsvoll unterstützen, damit der Umstellungsprozess gelingt. Eine Zeitvorgabe kann dabei allenfalls als Orientierung dienen.

15. Welche Gespräche über weitere Maßnahmen und die Machbarkeit der Erreichung des 2020-Ziels mit welchen Autoherstellern und unter Beteiligung welcher Personen in Vertretung der Bundesregierung fanden in diesem Jahr statt, und was waren die Ergebnisse dieser Gespräche?

Die Bundesregierung ist insbesondere im Rahmen der Nationalen Plattform für Elektromobilität im ständigen Kontakt mit Autoherstellern. Als Ergebnis ist festzuhalten, dass die Autoindustrie auf den enormen wirtschaftlichen und technischen Aufwand bei der Entwicklung der Elektromobilität und die internationale Verflochtenheit hinweist, die sowohl Chancen als auch Risiken beinhalten.

