



Pet 1-19-09-77-026461

33154 Salzkotten

Wirtschaftsförderung
und Wirtschaftssicherung

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 26.11.2020 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen

- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, dass die Förderung von sogenannten Plug-in-Hybriden im Zuge der Förderung der Elektromobilität zurückgenommen wird.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass Hybride, also Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und E-Motorhilfe, nicht dazu beitragen würden, den CO₂-Ausstoß zu senken. Sie seien nur eine „Mogelpackung“ der Autoindustrie. Die angegebenen Verbräuche stimmten noch nicht einmal zur Hälfte und die Kilometerleistung mit E-Motor sei lächerlich. Steuerlich seien sie für Unternehmen ein Gewinn, da die Fahrzeuge steuerlich begünstigt seien. Zudem seien viele der Fahrzeuge SUVs oder zumindest ziemlich schwere Fahrzeuge. Eine Förderung solle nur für reine Elektroautos erfolgen.

Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Zu der auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichten Eingabe liegen dem Petitionsausschuss 162 Mitzeichnungen und neun Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Eingabe darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter



Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss begrüßt zunächst das mit der Petition zum Ausdruck gebrachte Engagement im Hinblick auf den Klima- und Umweltschutz, der für ihn auch ein sehr wichtiges Anliegen darstellt.

Der Petitionsausschuss stellt fest, dass die Elektromobilität ein wichtiger Baustein der Energiewende ist. Zur Etablierung der Elektromobilität in Deutschland wurde bereits eine Vielzahl an Maßnahmen auf den Weg gebracht hat. Am 18. Mai 2016 wurde vom Bundeskabinett ein Marktanreizprogramm zur Förderung der Elektromobilität mit einem Investitionsvolumen von einer Milliarde Euro beschlossen. Das Maßnahmenpaket umfasst zeitlich befristete Kaufanreize (Kaufprämie für Elektroautos), den Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie die öffentliche Beschaffung von Elektrofahrzeugen.

Auch der Deutsche Bundestag hat sich bereits mit der Thematik Elektromobilität befasst (vgl. u. a. die Antworten der Bundesregierung auf Kleine Anfragen mehrerer Fraktionen auf Drucksachen 18/9270, 18/10001, 18/11295, 18/11998, 18/12217, 18/13034, 18/13157, 19/986, 19/1536, 19/1538, 19/1542, 19/11725, 19/11790, 19/12722 und 19/21063). Die entsprechenden Dokumente können im Internet unter www.bundestag.de eingesehen werden.

Im Hinblick auf die mit der Petition beanstandeten Plug-in-Hybride weist der Ausschuss darauf hin, dass sich Erkenntnisse zur Nutzung von Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen in den Abschlussberichten des Forschungsprojekts „PREMIUM“ (www.erneuerbar-mobil.de/projekte/premium) finden. Plug-in-Hybride sind eine „Brückentechnologie“ zur rein elektrischen Mobilität. Unter den heutigen Rahmenbedingungen können Plug-in-Hybride alle Mobilitätsanforderungen erfüllen - die emissionsfreie Kurzstrecke ebenso wie die effiziente Langstrecke. In der Übergangsphase zur rein elektrischen Mobilität stellen Plug-in-Hybride somit ein Angebot dar, das im Vergleich zu einer verbrennungsmotorischen Alternative in der Regel umwelt- und klimafreundlicher ist. Sie machen elektrifizierte Antriebstechnologien auch für solche Nachfrager interessant, die sonst auf die Anschaffung eines rein elektrischen Fahrzeugs verzichten würden.



Plug-in-Hybride fahren im Unterschied zu sonstigen Hybridfahrzeugen für eine gewisse Strecke rein elektrisch und können extern mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen werden. Bei elektrischer Fahrt weisen sie dann keine CO₂-Emissionen und lokalen Schadstoffemissionen auf. Stärker als bei anderen Antriebsarten sind die CO₂- und Verbrauchswerte bei Plug-in-Hybridfahrzeugen nutzungsabhängig. Das Nachladeverhalten der Nutzerinnen und Nutzer ist entscheidend für den Anteil der elektrisch gefahrenen Kilometer und damit den tatsächlichen Verbrauch und die CO₂-Emissionen. Es ist daher ein Anliegen der Bundesregierung, dass die rein elektrische Reichweite von Plug-in-Hybriden weiter verbessert wird und damit mehr elektrische Fahrten bei weniger Ladevorgängen möglich werden.

Der Ausschuss merkt an, dass Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber das elektrische Laden ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf verschiedene Arten unterstützen. Beispielsweise werden Wallboxen für das Laden zu Hause kostenlos bereitgestellt und installiert. Viele Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber bieten zudem das kostenfreie Laden am Arbeitsplatz oder auf dem Betriebsgelände an. Zusätzlich wird über Dienstleister zunehmend auch das Laden „unterwegs“ gefördert. Wenn Firmen ihren Beschäftigten neben den verbreiteten Angeboten für kostenfreies Laden am Arbeitsplatz oder auf dem Betriebsgelände auch Tankkarten zur Verfügung stellen, dann wollen sie damit insbesondere dem Umstand Rechnung tragen, dass Plug-in Hybride in der Regel auf Kurzstrecken (z. B. im Stadtgebiet oder über die Pendlerdistanz) rein elektrisch fahren, während sie im Langstreckenbetrieb den Verbrennungsmotor nutzen.

Der neue Fahrzyklus Worldwide Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP), den alle erstmals neu zugelassenen Fahrzeuge seit September 2018 erfüllen müssen, zeichnet sich durch viel realistischere Prüf- und Testbedingungen im Vergleich zu dem alten Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) aus. So liegt beispielsweise die durchschnittliche elektrische Reichweite nach NEFZ bei 49,4 km und beim Prüfstandsverfahren nach WLTP bei 44,2 km. Die sogenannten Realverbräuche, also der tatsächliche Verbrauch und CO₂-Emissionen beim Betrieb im realen Straßenverkehr, werden von vielen Faktoren beeinflusst, beispielsweise vom Fahrstil, der Beladung des Fahrzeugs oder auch den Umgebungsbedingungen.



Der Prüfstandstest wird dagegen nach den auf EU-Ebene beschlossenen einheitlichen Kriterien und Vorgaben durchgeführt. Dabei ist auch festgelegt, dass der rein elektrische Fahranteil bei Plug-in-Hybriden - analog zu den reinen Batteriefahrzeugen - mit „null“ Emissionen in die Gesamtbilanz eingeht. Welchen Anteil der rein elektrische Fahranteil an der insgesamt zu fahrenden Strecke hat, ist ebenfalls einheitlich festgelegt. Abweichungen zwischen den Testwerten und den individuell erfahrenen Verbräuchen lassen sich daher trotz realistischerer Prüf- und Testbedingungen bislang nicht vermeiden. Die Bundesregierung strebt aber eine immer weitere Verbesserung der realistischen Prüf- und Testbedingungen an, die im europäischen Kontext erarbeitet und festgelegt werden müssen.

Bei den EU-Flottenzielen können besonders verbrauchsarme PKW besonders eingebracht werden. Da der entsprechende Grenzwert von 50 g CO₂/km technologieneutral definiert ist, wird er neben reinen Batteriefahrzeugen und Brennstoffzellenfahrzeugen insbesondere von kleineren und mittelgroßen Plug-in-Hybriden erfüllt werden.

Im Einklang damit fördert die Bundesregierung die Anschaffung von Fahrzeugen mit Emissionen bis zu 50 g CO₂/km. Daher wurde für Plug-in-Hybride, die diese Voraussetzungen erfüllen, im Jahr 2016 ein paritätisch vom Bund und den Autoherstellern finanzierter Umweltbonus in Höhe von 3.000 Euro für Plug-in-Hybride eingeführt.

Der Ausschuss hebt hervor, dass als Teil des Zukunftspakets zur Bewältigung der Corona-Krise am 8. Juli 2020 die „Innovationsprämie“ in Kraft getreten ist. Sie verdoppelt den staatlichen Anteil an der Förderung von Elektroautos und Plug-in-Hybriden. Reine E-Autos werden bis zum 31. Dezember 2021 mit bis zu 9.000 Euro gefördert; für Plug-in-Hybride beträgt die maximale Förderung 6.750 Euro bei einem Nettolistenpreis unter 40.000 Euro und 5.625 Euro bei einem Nettolistenpreis über 40.000 Euro.

Weiterhin soll nach den Beschlüssen des Koalitionsausschusses vom 3. Juni 2020 im Rahmen der nationalen Plattform „Mobilität der Zukunft“ die Frage des optimierten Nutzungsgrades des elektrischen Antriebs bei Plug-in-Hybridfahrzeugen diskutiert werden.

Abschließend macht der Ausschuss darauf aufmerksam, dass im Rahmen des Corona-Konjunkturpakets u. a. vorgesehen ist, dass zusätzlich 2,5 Mrd. Euro in den



Ausbau moderner und sicherer Ladesäulen-Infrastruktur, die Förderung von Forschung und Entwicklung im Bereich der Elektromobilität und die Batteriezellfertigung, u. a. in weitere mögliche Standorte investiert werden sollen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur als notwendige Voraussetzung zum Hochlauf der E-Mobilität wird beschleunigt. Dazu soll der Masterplan Ladeinfrastruktur zügig umgesetzt werden.

Der Petitionsausschuss begrüßt ausdrücklich diese angestrebten Ziele im Sinne der Förderung der Elektromobilität.

Nach dem Dafürhalten des Ausschusses wird der massive Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland auch das elektrische Fahren mit Plug-in-Hybriden vereinfachen und attraktiver machen und dazu beitragen, dass Plug-in-Hybride häufiger elektrisch betrieben werden.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss die Forderung, Plug-in-Hybride von der Förderung auszunehmen, aus den oben dargelegten Gründen nicht zu unterstützen. Er empfiehlt daher im Ergebnis, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.