



Pet 1-19-09-77-027799

08371 Glauchau

Wirtschaftsförderung

und Wirtschaftssicherung

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 24.06.2021 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,

- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, mit dem Umweltbonus nicht nur Elektroautos, sondern auch Elektroleichtfahrzeuge, wie z. B. Elektroroller, Elektromotorräder und E-Bikes, zu fördern.

Zu dieser Thematik liegen dem Petitionsausschuss eine auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlichte Eingabe mit 42 Mitzeichnungen und 21 Diskussionsbeiträgen sowie weitere Eingaben mit verwandter Zielsetzung vor, die wegen des Sachzusammenhangs einer gemeinsamen parlamentarischen Behandlung zugeführt werden. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf alle der vorgetragenen Aspekte im Einzelnen eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass eine einseitige Förderung ungerecht sei. Im Rahmen der Förderung sollten auch „Zweiräder“ berücksichtigt werden, da diese gut geeignet für die Elektromobilität im Stadtverkehr seien sowie preisgünstiger für die Bürgerinnen und Bürger.



Ein weiterer Petent schlägt für E-Bikes/Pedelecs eine Förderung mit 20 Prozent des Kaufpreises oder maximal 400 Euro vor, um im Sinne des Umwelt- und Klimaschutzes die bisher einzigen massentauglichen, bezahlbaren und auch technisch ausgereiften Elektrofahrzeuge mit einem Kaufanreiz zu versehen. Elektroautos seien in Produktion und Anschaffung teuer und zudem nicht klimaneutral.

Ein anderer Petent setzt sich für die Förderung von Leichtfahrzeugen der Fahrzeugklasse L3e mit elektrischen Antrieb (zweirädrige Krafträder) im Rahmen des Umweltbonus ein und trägt u. a. vor, dass mit Elektromotorrädern Zeit, Geld und Treibhausemissionen in Höhe von 39.343 Tonnen CO₂-Äquivalent pro Jahr eingespart werden könnten. Zudem sei keine Ladeinfrastruktur notwendig.

Mit einer weiteren Petition wird eine Integration von Leichtelektromobilen der Klasse L7e in die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge gefordert, um nachhaltig und ressourcensparend den innerstädtischen Verkehr für Lieferanten, Handwerker und Geschäftskunden zu fördern.

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

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, 19/21063 und 19/26716). Die entsprechenden Dokumente können im Internet unter www.bundestag.de eingesehen werden.

Als Teil des Zukunftspakets zur Bewältigung der Corona-Krise ist am 8. Juli 2020 die sogenannte „Innovationsprämie“ in Kraft getreten. Sie verdoppelt den staatlichen Anteil an der Förderung von Elektroautos und Plug-In-Hybriden. Reine Elektroautos werden bis zum 31. Dezember 2021 mit bis zu 9.000 Euro gefördert bei einem Nettolistenpreis unter 40.000 Euro und bis zu 7.500 Euro bei einem Nettolistenpreis über 40.000 Euro; 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. Es besteht ein Förderdeckel bei einem Netto-Listenpreis von 65.000 Euro.

Die am 16. November 2020 in Kraft getretene neue Richtlinie zur Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) vom 21. Oktober 2020 sieht zudem gestaffelte Fördersätze beim Leasing vor sowie die Möglichkeit, den Umweltbonus mit anderen Förderungen zu kombinieren (z. B. mit den Förderrichtlinien Elektromobilität und Markthochlauf NIP2 des BMVI sowie dem Sofortprogramm „Saubere Luft“ und dem Flottenaustauschprogramm „Sozial und Mobil“ des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit).

Der Ausschuss weist darauf hin, dass für die Gewährung des Umweltbonus die Zuwendungsvoraussetzungen gemäß Nr. 3 der Förderrichtlinie vom 21. Oktober 2020 erfüllt sein müssen.



Danach muss das Elektrofahrzeug mit mindestens vier Rädern für die Personenbeförderung und höchstens acht Sitzplätzen ausgestattet sein (Klasse M1) bzw. für die Güterbeförderung mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen (Klasse N1). Fahrzeuge der Klasse N2 sind nur dann förderfähig, wenn sie mit einer Fahrerlaubnis der Klasse B geführt werden dürfen.

Der Ausschuss hebt hervor, dass Fahrzeuge der sogenannten L-Kategorie auch nach der novellierten Förderrichtlinie hingegen nicht förderfähig sind.

Bei den nicht förderfähigen Elektroleichtfahrzeugen der sogenannten L-Klasse handelt es sich um folgende Fahrzeugtypen:

- L1e bis L4e (2- und 3-rädrige Leichtfahrzeuge)
- L5e (3- und 4-rädrige Leichtfahrzeuge)
- L6e (4rädrig, bis 425 kg, Höchstgeschwindigkeit bis 45 km/h, nicht zulässig auf Autobahnen, Fahrzeugführung mit Mofa-Führerschein ab 16 Jahre möglich) und
- L7e (4rädrig, bis 450 kg, Höchstgeschwindigkeit bis 90 km/h, Pkw-Führerschein).

Eine Ausweitung des Umweltbonus auf Elektroleichtfahrzeuge wird aus fachlicher Sicht aus folgenden Gründen derzeit nicht erwogen:

Der Ausschuss macht darauf aufmerksam, dass ein Ziel des Umweltbonus ist, einen nennenswerten Beitrag zur Reduzierung der Schadstoffbelastung der Luft zu leisten. Dieses Ziel kann am ehesten erreicht werden, wenn durch Förderung eines Elektrofahrzeugs Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor der Klassen M1, N1 und N2 mit vergleichsweise hoher CO₂-Emission und in großer Zahl ersetzt werden.

Gleichzeitig sollen die noch bestehenden Preisunterschiede zu Automobilen mit Verbrennungsmotoren überbrückt und damit ein Anreiz geschaffen werden, bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Elektro-Pkw und -Nutzfahrzeuge umzusteigen. Elektroleichtfahrzeuge können vor allem herkömmliche Pkws der Klasse M1 (ggf. als Zweitfahrzeug) ergänzen, diese aber nicht in jedem Fall ersetzen.



Soweit eine Integration von Elektroleichtfahrzeugen der Klasse L7e gefordert wird, merkt der Ausschuss an, dass eine Förderung des teureren L7e-Modells auch den Kaufanreiz für das L6e-Modell deutlich reduzieren würde. Es wäre damit zu rechnen, dass Automobilhersteller eine Ausweitung der Förderung auf L6e-Fahrzeuge fordern würden. Dem könnten sich in der Folge Hersteller der niedrigeren Fahrzeugklassen L5e, L4e etc. mit dem Argument der Elektrifizierung des Stadtverkehrs anschließen.

Weiterhin stellt der Ausschuss fest, dass Elektroleichtfahrzeuge als Ein- bzw. Zweisitzer vor allem herkömmliche Pkws der Klasse M1 für Kurzstreckenfahrten ergänzen, aber nicht in jedem Fall ersetzen können (kein Familienfahrzeug, kaum/kein Stauraum). Insbesondere aus diesem Grund beschränken alle existierenden Förderprogramme für Elektroleichtfahrzeuge auf kommunaler und Länderebene, soweit ersichtlich, die Förderung von Elektroleichtfahrzeugen auf den gewerblichen oder gemeinnützigen Einsatz.

Abschließend gibt der Ausschuss zu bedenken, dass Elektroroller, Elektromotorräder und Elektrofahrräder nicht den klassischen Fahrzeugen zuzurechnen und deswegen nicht förderfähig sind, aber wegen ihrer günstigen Preisstruktur auch ohne eine Bundesförderung einen guten Absatz im Markt finden.

Unabhängig davon behält die Bundesregierung die weitere Marktentwicklung im Blick und wird den Umweltbonus weiterhin dort, wo es nötig ist, anpassen: Der Umweltbonus zielt im Übrigen seinem Wesen nach tendenziell eher auf den überregionalen Fahrzeugeinsatz in der Masse ab.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss aus den oben dargelegten Gründen im Ergebnis keinen gesetzgeberischen Handlungsbedarf zu erkennen und die Forderung der Petenten nicht zu unterstützen. Er empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.