



Pet 1-19-09-77-038013

57577 Hamm (Sieg)

Wirtschaftsförderung

und Wirtschaftssicherung

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 20.05.2021 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,
- weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.

Begründung

Mit der Petition wird eine Einführung / Umwandlung der Umweltprämie für den Verzicht auf Autos mit Verbrennungsmotor zur Förderung klimafreundlicher Mobilität insgesamt (ÖPNV, Bahn-Card, Car-Sharing, E-Bike, E-Roller) gefordert.

Zur Begründung des Anliegens wird im Wesentlichen ausgeführt, dass seit Juni 2020 für den Kauf eines Elektroautos eine Prämie von 6.000 Euro gewährt werde. Dabei sei es nicht erforderlich, dass das E-Auto ein Auto mit Verbrennungsmotor ersetze.

Die Petition setzt sich dafür ein, dass die Umweltprämie den Verzicht auf ein Auto mit Verbrennungsmotor fördern solle. Die Innovationsprämie solle nicht an den Kauf eines Autos mit Elektroantrieb gebunden werden, sondern zur Förderung klimafreundlicher (grüner Mobilität) insgesamt beitragen. Die Prämie solle daher auch für Abos im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), BahnCard, Car-Sharing-Angebote, für die Anschaffung eines E-Bikes, E-Rollers usw. zur Verfügung stehen.

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 89 Mitzeichnungen und 54 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. 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 19/22999). Die entsprechenden Dokumente können im Internet unter www.bundestag.de eingesehen werden.

Hinsichtlich der Einzelheiten der Zuwendungsvoraussetzungen sowie von Art, Höhe und Umfang der Umweltprämie verweist der Ausschuss auf die Internetseite des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (www.bmwi.de), des



Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (www.bmvi.de) sowie des Bundesamts für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (www.bafa.de).

Der Umweltbonus soll die Verbreitung der umweltschonenden Elektrofahrzeuge im Markt fördern. Dabei sollen sich die Automobilhersteller an der Finanzierung der Maßnahme beteiligen. 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 mit einem Umweltbonus ein Beitrag zur Verschiebung der Relativpreise zugunsten der Elektrofahrzeuge erfolgt, so dass Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor der Klassen M1, N1 und N2 mit hoher CO₂-Emission vergleichsweise teuer werden. Zweck der Förderrichtlinie zum Umweltbonus ist es also, bei den erworbenen neuen oder jungen gebrauchten Fahrzeugen den noch bestehenden relativen Preisnachteil gegenüber Verbrennungsfahrzeugen zu beheben und dementsprechend mit einer Förderung zu versehen.

Der Ausschuss hebt jedoch hervor, dass es nicht das Ziel der Förderrichtlinie ist, bei fahrtüchtigen jungen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren eine frühzeitige Vollabschreibung herbeizuführen, die kaum zu rechtfertigen wäre. Zudem werden in der Fördermaßnahme neben rein elektrischen Fahrzeugen auch Fahrzeuge mit Emissionen von weniger als 50 g CO₂/km gefördert.

Der Ausschuss merkt an, dass durch den Umweltbonus die Zulassungszahl von Elektrofahrzeugen zweistellige Zuwachsraten erfährt.

Soweit mit der Petition eine Kaufprämie für elektrisch betriebene Zweiräder (E-Bikes, E-Roller) gefordert wird, macht der Ausschuss darauf aufmerksam, dass die Bundesregierung eine direkte Förderung von Zweirädern mit Elektrounterstützung und mit Elektroantrieb derzeit für nicht erforderlich hält. Der Markt für diese Zweiräder hat sich bereits entwickelt und befindet sich derzeit in einer guten Verfassung.

Nach Auffassung des Petitionsausschusses wäre ein Zuschuss durch einen Umweltbonus in einem bereits funktionierenden Markt nicht sinnvoll und würde eher eine Verzerrung des Wettbewerbs bewirken.



Soweit mit der Petition angeregt wird, dass die Umweltprämie auch für Abos im ÖPNV, BahnCard und alternative Mobilitätskonzepte, wie z. B. Car-Sharing-Angebote, zur Verfügung stehen solle, stellt der Ausschuss Folgendes fest:

Eine Umwidmung des Umweltbonus zur Förderung eines elektrischen ÖPNV ist nicht möglich. Gleichwohl kommt dem ÖPNV im Gesamtkonzept zur Luftreinhaltung in Städten eine besondere Rolle zu. In der Gesamtstrategie zur Förderung der Elektromobilität liegt neben den Anstrengungen in den Bereichen Pkw und Nutzfahrzeuge ein besonderes Augenmerk auf der Elektrifizierung des straßengebundenen ÖPNV und auf der Entwicklung von alternativen Antrieben für Busse und im Schienenverkehr.

Aufbauend auf den Erfahrungen im Bereich des elektrifizierten Schienenverkehrs hat der straßengebundene ÖPNV nach Ansicht des Ausschusses ausgezeichnete Chancen, einen Beitrag zum umfassenden Aufbau der Elektromobilität in Deutschland zu leisten: Zum einen haben viele Verkehrsbetriebe durch elektrisch angetriebene Stadtbahnen und Trolleybusse Jahrzehntelange Erfahrung mit Elektrofahrzeugen. Zudem ist der ÖPNV ein integriertes System aus Fahrzeugen, Infrastruktur und Werkstätten; neue Technologien können im Gesamtsystem unter der Kontrolle weniger Betreiber erprobt werden. Darüber hinaus sehen viele kommunale Verbundunternehmen das Potenzial, den selbst erzeugten Strom im eigenen Betrieb zu nutzen, um sich so neben den betriebswirtschaftlichen Vorteilen unabhängiger vom schwankenden Ölpreis zu machen.

Ferner ist im Rahmen des Corona-Konjunkturpakets u. a. vorgesehen, für Soziale Dienste ein auf die Jahre 2020 und 2021 befristetes Flottenaustauschprogramm „Sozial & Mobil“ aufzulegen, um Elektromobilität im Stadtverkehr zu fördern und die gemeinnützigen Träger bei der Flottenumrüstung zu unterstützen {Finanzbedarf: 200 Mio. Euro}.

Zudem investiert der Bund in ein „Bus- und Lkw-Flotten-Modernisierungs-Programm“, das privaten und kommunalen Betreibern zur Förderung alternativer Antriebe gleichermaßen offen steht. Um die Nachfrage nach E-Bussen zu erhöhen und den



Stadtverkehr umweltfreundlicher zu machen, wird außerdem die Förderung für E-Busse und deren Ladeinfrastruktur bis Ende 2021 befristet aufgestockt {Finanzbedarf: 1,2 Mrd. Euro}.

Der Petitionsausschuss begrüßt ausdrücklich diese Maßnahmen im Sinne der Förderung der Elektromobilität.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss die mit der Petition erhobene Forderung aus den oben dargelegten Gründen nicht zu unterstützen. Er empfiehlt daher, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen nicht entsprochen werden konnte.