

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

**zu dem Antrag der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/7195 –**

Elektromobilität auf die Überholspur bringen – Chancen für eine zukunftsfähige Mobilität nutzen

A. Problem

Die Antragsteller haben einen Antrag eingebracht, der unter anderem beinhaltet, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge durch ein Bonus-Malus-System in der Kfz-Steuer zu ersetzen, sodass rein elektrische Fahrzeuge eine Gutschrift erhalten, während Spritschlucker stärker an ihren ökologischen Kosten beteiligt werden, die Gutschrift im Gegensatz zur Kaufprämie auch für Elektroleichtfahrzeuge zu öffnen und diese Finanzierung beizubehalten, bis eine Million Elektrofahrzeuge zugelassen sind; Subventionen für fossile Kraftstoffe im Verkehrssektor, insbesondere die ungerechtfertigte Begünstigung von Dieselmotoren, stufenweise abzuschaffen; einen Gesetzentwurf zur Änderung des Miet- und Wohneigentumsrechts vorzulegen, der es Mietern und Wohnungseigentümern in Mehrfamilienhäusern erleichtert, Ladepunkte an den Hausparkplätzen zu installieren, eine weitergehende, umfassende Reform des Wohnungseigentumsrechts vorzunehmen sowie darüber hinaus Vorgaben für eine Mindestquote von Ladepunkten an Stellplätzen bei Neubau oder Sanierung von Gebäuden festzulegen, die deutlich über die EU-Vorgaben in der Richtlinie zur Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden hinausgehen; das Förderprogramm für die öffentliche Ladeinfrastruktur finanziell so aufzustocken, dass es der Zielsetzung des Koalitionsvertrages, „bis 2020 mindestens 100.000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen“, gerecht werden kann; die Vorgaben für neue Ladesäulen um einheitliche Standards für das E-Roaming und präzisere Anforderungen für das spontane Laden zu erweitern, die Pflicht zur Übermittlung von Ladesäulendaten an die Bundesnetzagentur um weitere anonymisierte Daten, insbesondere zum Belegungsstand, zu ergänzen und bei der Bundesnetzagentur eine neutrale und umfassende Datenplattform mit offener und kostenfreier Schnittstelle für App-Entwickler bzw. Drittanbieter einzurichten; gemeinsam mit den Sozialpartnern in der Automobil- und Zulieferindustrie einen

Zukunftspakt zu vereinbaren, um die Beschäftigten bei der Transformation der Automobilindustrie zu unterstützen und sicherzustellen, dass gute Arbeit in der Branche erhalten bleibt, und dafür zu sorgen, dass Betriebsräte dabei frühzeitig verpflichtend eingebunden werden und klare Mitbestimmungsrechte bei Personalplanung und Weiterbildung erhalten; im Batteriegesetz ambitionierte Sammelziele für Altbatterien aus Elektrofahrzeugen, separate Recyclingquoten für Technologiemetalle sowie Mindesteinsatzquoten für Rezyklate festzulegen, bei der Batteriezellproduktion in Deutschland für den Einsatz erneuerbarer Energien zu sorgen sowie die negativen ökologischen und sozialen Effekte beim Abbau neuer Rohstoffe zu minimieren, indem sie sich auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene für besseren Menschenrechtsschutz in internationalen Lieferketten einsetzt, einen Gesetzentwurf über verbindliche unternehmerische Sorgfaltspflichten vorlegt sowie auf UN-Ebene an der Erarbeitung eines rechtsverbindlichen Abkommens über Wirtschaft und Menschenrechte mitwirkt; die Laufzeit des Elektromobilitätsgesetzes zu verlängern, die darin vorgeschriebene Mindestreichweite von Plug-In-Hybriden zunächst auf 60 Kilometer und anschließend stufenweise anzuheben sowie die Möglichkeiten für Bevorrechtigungen auf weitere Nutzfahrzeugklassen auszuweiten, um Anreize für eine elektrifizierte Citylogistik zu setzen sowie in den Beschaffungsrichtlinien des Bundes für Bundesministerien und nachgeordnete Behörden eine Vorrangstellung von Elektrofahrzeugen durch eine „Umkehr der Beweislast“ zu verankern und so eine Beschaffungsoffensive für Elektrofahrzeuge zu initiieren.

B. Lösung

Ablehnung des Antrags mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Annahme des Antrags.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,
den Antrag auf Drucksache 19/7195 abzulehnen.

Berlin, den 3. Juli 2019

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Cem Özdemir
Vorsitzender

Mathias Stein
Berichtersteller

Bericht des Abgeordneten Mathias Stein

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Antrag auf **Drucksache 19/7195** in seiner 95. Sitzung am 11. April 2019 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung und an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz, den Finanzausschuss, den Ausschuss für Wirtschaft und Energie, den Ausschuss für Arbeit und Soziales, den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, den Ausschuss für Menschenrechte und humanitäre Hilfe, den Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung, den Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, den Ausschuss Digitale Agenda, den Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen und an den Haushaltsausschuss zur Mitberatung überwiesen.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Antrag beinhaltet im Wesentlichen, dass der Deutsche Bundestag die Bundesregierung auffordern soll, die Kaufprämie für Elektrofahrzeuge durch ein Bonus-Malus-System in der Kfz-Steuer zu ersetzen, sodass rein elektrische Fahrzeuge eine Gutschrift erhalten, während Spritschlucker stärker an ihren ökologischen Kosten beteiligt werden, die Gutschrift im Gegensatz zur Kaufprämie auch für Elektroleichtfahrzeuge zu öffnen und diese Finanzierung beizubehalten, bis eine Million Elektrofahrzeuge zugelassen sind; Subventionen für fossile Kraftstoffe im Verkehrssektor, insbesondere die ungerechtfertigte Begünstigung von Dieselmotoren, stufenweise abzuschaffen; einen Gesetzentwurf zur Änderung des Miet- und Wohneigentumsrechts vorzulegen, der es Mietern und Wohnungseigentümern in Mehrfamilienhäusern erleichtert, Ladepunkte an den Hausparkplätzen zu installieren, eine weitergehende, umfassende Reform des Wohnungseigentumsrechts vorzunehmen sowie darüber hinaus Vorgaben für eine Mindestquote von Ladepunkten an Stellplätzen bei Neubau oder Sanierung von Gebäuden festzulegen, die deutlich über die EU-Vorgaben in der Richtlinie zur Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden hinausgehen; das Förderprogramm für die öffentliche Ladeinfrastruktur finanziell so aufzustocken, dass es der Zielsetzung des Koalitionsvertrages, „bis 2020 mindestens 100.000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen“, gerecht werden kann; die Vorgaben für neue Ladesäulen um einheitliche Standards für das E-Roaming und präzisere Anforderungen für das spontane Laden zu erweitern, die Pflicht zur Übermittlung von Ladesäulendaten an die Bundesnetzagentur um weitere anonymisierte Daten, insbesondere zum Belegungsstand, zu ergänzen und bei der Bundesnetzagentur eine neutrale und umfassende Datenplattform mit offener und kostenfreier Schnittstelle für App-Entwickler bzw. Drittanbieter einzurichten; gemeinsam mit den Sozialpartnern in der Automobil- und Zulieferindustrie einen Zukunftspakt zu vereinbaren, um die Beschäftigten bei der Transformation der Automobilindustrie zu unterstützen und sicherzustellen, dass gute Arbeit in der Branche erhalten bleibt, und dafür zu sorgen, dass Betriebsräte dabei frühzeitig verpflichtend eingebunden werden und klare Mitbestimmungsrechte bei Personalplanung und Weiterbildung erhalten; im Batteriegesetz ambitionierte Sammelziele für Altbatterien aus Elektrofahrzeugen, separate Recyclingquoten für Technologiemetalle sowie Mindesteinsatzquoten für Rezyklate festzulegen, bei der Batteriezellproduktion in Deutschland für den Einsatz erneuerbarer Energien zu sorgen sowie die negativen ökologischen und sozialen Effekte beim Abbau neuer Rohstoffe zu minimieren, indem sie sich auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene für besseren Menschenrechtsschutz in internationalen Lieferketten einsetzen, einen Gesetzentwurf über verbindliche unternehmerische Sorgfaltspflichten vorlegt sowie auf UNEbene an der Erarbeitung eines rechtsverbindlichen Abkommens über Wirtschaft und Menschenrechte mitwirkt; die Laufzeit des Elektromobilitätsgesetzes zu verlängern, die darin vorgeschriebene Mindestreichweite von Plug-In-Hybriden zunächst auf 60 Kilometer und anschließend stufenweise anzuheben sowie die Möglichkeiten für Bevorzugungen auf weitere Nutzfahrzeugklassen auszuweiten, um Anreize für eine elektrifizierte Citylogistik zu setzen sowie in den Beschaffungsrichtlinien des Bundes für Bundesministerien und nachgeordnete Behörden eine Vorrangstellung von Elektrofahrzeugen durch eine „Umkehr der Beweislast“ zu verankern und so eine Beschaffungsoffensive für Elektrofahrzeuge zu initiieren.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Antrag auf Drucksache 19/7195 in seiner 53. Sitzung am 5. Juni 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Finanzausschuss** hat den Antrag in seiner 43. Sitzung am 15. Mai 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Wirtschaft und Energie** hat den Antrag in seiner 40. Sitzung am 15. Mai 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Arbeit und Soziales** hat den Antrag in seiner 51. Sitzung am 5. Juni 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit** hat den Antrag in seiner 44. Sitzung am 5. Juni 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Menschenrechte und humanitäre Hilfe** hat den Antrag in seiner 33. Sitzung am 15. Mai 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Bildung, Forschung und Technikfolgenabschätzung** hat den Antrag in seiner 28. Sitzung am 5. Juni 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung** hat den Antrag in seiner 33. Sitzung am 15. Mai 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss Digitale Agenda** hat den Antrag in seiner 35. Sitzung am 5. Juni 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Ausschuss für Bau, Wohnen, Stadtentwicklung und Kommunen** hat den Antrag in seiner 25. Sitzung am 5. Juni 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Ablehnung.

Der **Haushaltsausschuss** hat den Antrag in seiner 38. Sitzung am 15. Mai 2019 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN bei Stimmenthaltung der Fraktion DIE LINKE. dessen Ablehnung.

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Antrag auf Drucksache 19/7195 in seiner 46. Sitzung am 5. Juni 2019 beraten.

Die **Fraktion der CDU/CSU** betonte, sie habe immer deutlich gemacht, dass sie den Ausbau der Elektromobilität in dieser Legislaturperiode vorantreiben wolle. Das werde derzeit auch bereits umgesetzt. Der Ausbau der Ladepunkte gehe voran; man wolle zum Ende der Legislaturperiode eine Zahl von 100.000 Ladepunkten erreichen. In dem vorliegenden Antrag gebe es Forderungen, die man unterstütze. Ein Beispiel sei die Forderung nach einer Änderung des Miet- und Eigentumsrechtes, denn Ladepunkte müssten auch bei Hausparkplätzen vorhanden sein,

wenn der Kauf eines Elektroautos attraktiv sein solle. Viele Punkte in dem Antrag seien aber bereits umgesetzt oder in Arbeit, zum Beispiel ein Förderprogramm für die öffentliche Ladeinfrastruktur. Der Antrag sei daher nicht daher mehr aktuell. Man werde ihn aber auch ablehnen, weil er den Fokus alleine auf Elektromobilität richte. Elektromobilität sei ein wichtiger Baustein, um die Umwelt- und Klimaschutzziele zu erreichen, aber man benötige auch andere Technologien.

Die **Fraktion der SPD** stellte fest, der Antrag enthalte einige sinnvolle Vorschläge. Zum Teil seien sie aber bereits durch Regierungshandeln berücksichtigt. Sie weise auch darauf hin, dass für einen Markthochlauf nicht allein die Politik Verantwortung trage, sondern ebenso Industrie und Verbraucher. Insofern sei es problematisch, dass sich der Antrag an dieser Stelle allein auf die Bundesregierung beziehe. Sie kündigte an, man werde in den nächsten Monaten Änderungen im Bereich des Miet- und Wohneigentumsrechts auf den Weg bringen, damit die private Ladeinfrastruktur besser abgesichert werden könne. Im Bereich der Transformation der Automobilindustrie gebe es in der Arbeitsgruppe 4 der Nationalen Plattform eine sehr enge Zusammenarbeit, insbesondere auch mit Gewerkschaftern. Die Bundesregierung habe bereits wichtige Rahmenbedingungen für Menschen geschaffen, denen Arbeitslosigkeit drohe. So habe man ein Qualifizierungschancengesetz entwickelt und habe damit für diesen Transformationsprozess bereits Maßnahmen ergriffen. Den Antrag werde man ablehnen, weil er sich durch Regierungshandeln erledigt habe.

Die **Fraktion der AfD** stellte fest, der Antrag sei einseitig auf Elektromobilität fixiert. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wolle hier staatsplanerisch den Automobilsektor umbauen. Dabei werde verkannt, dass die Benutzung von E-Autos mindestens den gleichen CO₂-Ausstoß wie moderne Verbrennungsmotoren verursache. Die Fraktion der AfD spreche sich hingegen dafür aus, dass der Konsument entscheiden solle, mit welcher Antriebstechnologie sein Auto betrieben werde. Die Grünen nähmen mit dem Antrag billigend in Kauf, dass es zu einer Verteuerung der Mobilität komme und Autofahren immer mehr zum Luxus werde. Das eigentliche Ziel der Grünen sei aber die Abkehr vom Individualverkehr. Der mit dem Antrag angestrebte Umbau der Automobil- und Zulieferwirtschaft würde den Verlust zahlreicher Arbeitsplätze verursachen und den Automobilstandort Deutschland massiv gefährden. Synthetische Kraftstoffe würden in dem Antrag nicht erwähnt, so dass hier absichtlich eine große Chance für den Erhalt der Autoindustrie und des Verbrennungsmotors vertan werde.

Die **Fraktion der FDP** erklärte, sie lehne den Antrag wegen seiner einseitigen Fokussierung auf die Elektromobilität ab. Elektromobilität sei ein Teil des benötigten Mobilitätsmixes, sei aber kein Allheilmittel. Sie führte aus, die Verkaufsprämie für E-Mobile sei nicht abgerufen worden, trotzdem sei sie vom BMVI verlängert worden. Sie plädierte dafür, zu schauen, welchen Mobilitätsmix die Gesellschaft benötige. Wenn man allein auf Elektromobilität setze, verschwänden die kleinen Fahrzeuge vom Markt, was eine soziale Spaltung hervorrufe. Sie plädiere hingegen für einen technologieoffenen Ansatz. Sie betonte, zwischen dem, was die Koalition ankündige und dem, was sie dann tatsächlich umsetze, bestünden diametrale Gegensätze. Man habe im letzten Jahr schon wieder die Chance vertan, bei den CO₂-Flottenzielen, über die man E-Fuels auf den Markt bringen könne, in Europa etwas zu erreichen, weil sich BMVI und BMU uneinig seien und keine Entscheidungen getroffen würden, die den Industriestandort Deutschland nach vorne brächten.

Die **Fraktion DIE LINKE** unterstützte den Antrag mit Vorbehalten. Dass drohenden Arbeitsplatzverlusten bei der Transformation der Automobilindustrie rechtzeitig entgegengewirkt werde, sei ein guter Ansatz. Probleme habe man aber damit, dass eine Kaufprämie für Fahrzeuge angeboten werden solle, die sehr häufig Zweit- oder Drittfahrzeuge seien. Die knappen Mittel solle man besser dort einsetzen, wo sie den größten Effekt hätten, etwa bei Taxen, Bussen, im Handwerksbereich. Eine gewisse Skepsis bleibe aber auch hier, denn bei einer Kaufprämie werde die Zahl der Kfz, die man in den Städten auf jeden Fall reduzieren müsse, nicht sinken. Man wolle die Mittel lieber in Bereiche wie beispielsweise ÖPNV-Jahreskarten oder die Bezuschussung von Lastenrädern investieren. Probleme habe man mit dem Förderprogramm für die Ladeinfrastruktur. Man habe sich bereit erklärt, eine Anschubfinanzierung zu unterstützen. Generell sei die Schaffung solcher Infrastruktur aber keine Aufgabe des Bundes. Die Anschubfinanzierung solle daher eher im öffentlichen Raum und klar begrenzt erfolgen.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** betonte, viele Vorschläge aus ihrem Antrag seien überhaupt noch nicht in Regierungshandeln umgesetzt. Man spreche seit 2016 über die Notwendigkeit, das Wohneigentums- und Mietrecht zu verändern. Außer der Gründung eines Arbeitskreises sei aber nicht viel geschehen. Bei der Ausgestaltung der Kaufprämie hätte man es begrüßt, wenn sich das BMVI mit dem Vorschlag durchgesetzt hätte, die Prämie zu erhöhen und sie an den Listenpreis zu koppeln. Die Kaufprämie werde aber stattdessen in der bisherigen Form fortgeschrieben. In ihrem Antrag werde hingegen ein Bonus-Malus-System vorgeschlagen, dass man ohne

Steuergelder umsetzen könne. Wenn man 100.000 Ladepunkte erreichen wolle, reiche die bislang vorgesehene Förderung dafür nicht aus. Anreize für den Aufbau privater Ladeinfrastruktur seien zwar richtig, seien aber bisher weder in einem Gesetz verankert, noch im Haushalt umgesetzt. Beim Thema Technologieoffenheit müsse man sehen, dass die Hersteller auf Elektromobilität setzten, weil sie wüssten, wie sich die internationalen Märkte aufstellten.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU, SPD, AfD und FDP gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN die Ablehnung des Antrags auf Drucksache 19/7195.

Berlin, den 3. Juli 2019

Mathias Stein
Berichtersteller

