

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Kluckert, Oliver Luksic, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Bernd Reuther, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Nicola Beer, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Thomas L. Kemmerich, Katharina Klope, Pascal Kober, Dr. Lukas Köhler, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Frank Müller-Rosentritt, Dr. Martin Neumann, Dr. Stefan Ruppert, Christian Sauter, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Manfred Todtenhausen, Dr. Andrew Ullmann, Gerald Ullrich, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Innovative Infrastruktur – Chancen für den technologieoffenen Mobilitätsmix

Mobilität ist weltweit Ausdruck von Freiheit, Unabhängigkeit, Wohlstand, Individualität und Selbstbestimmung. Die heutige Zeit des 21. Jahrhunderts zeichnet sich durch eine nochmals beschleunigte technische Entwicklung und eine gewachsene Vielfalt an Mobilitätsformen der verschiedensten Verkehrsmittel aus. Diese Beschleunigung wird in jüngster Zeit insbesondere durch das Streben nach möglichst umweltschonenden Antriebsformen angefangen. Innerhalb des motorisierten Fahrens auf der Straße gilt dabei insbesondere die Elektromobilität als zentrales Element eines nachhaltigen und klimaschonenden Verkehrssystems: Mithilfe des Stroms als Antriebsart können politische Importabhängigkeiten und wirtschaftliche Risiken von verknappendem Erdöl sowie klimaschädliche Emissionen reduziert werden (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/nationaler-entwicklungsplan-elektromobilitaet.pdf?__blob=publicationFile). Nichtsdestotrotz ist es wissenschaftlich nicht vollumfänglich belegt, inwieweit Elektroautos bezugnehmend auf den ökologischen Fußabdruck ihres gesamten Lebenszyklus gegenüber Vergleichsfahrzeugen mit herkömmlichen Antrieben tatsächlich umwelt- und ressourcenschonender sind (www.spektrum.de/news/wie-ist-die-umweltbilanz-von-elektroautos/1514423). Zudem ist die flächendeckende Nutzung der Elektrofahrzeuge aufgrund der nur rudimentär ausgebauten Ladeinfrastruktur nicht einmal annähernd möglich. Darüber hinaus ist nicht nur die Reichweite der Elektrofahrzeuge von durchschnittlich 240 Kilometern nicht wettbewerbsfähig, auch eine neue, leistungsfähigere Generation ihrer Batterien lässt auf sich warten (www.horvath-partners.com/de/presse/aktuell/detail/date/2016/03/29/durchschnittliche-reichweite-von-elektrofahrzeugen-naehert-sich-der-250-kilometer-marke/). Ob diese

neue Generation an Batterien fähig sein wird, nicht nur Kleinwagen, sondern beispielsweise auch Lkws im wirtschaftlich ausreichenden Maße anzutreiben, ist ebenso momentan anzuzweifeln.

Trotz aller Bedenken und nicht eindeutiger wissenschaftlicher Grundlage fokussiert die Bundesregierung das Ziel, insbesondere die elektrisch betriebene Mobilität voranzutreiben. Laut „Nationalem Entwicklungsprogramm Elektromobilität“ sollen bis 2020 1 Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen unterwegs sein. Zudem soll die deutsche Automobilwirtschaft ihre Anstrengungen in der Forschung und dem Absatz alternativer Antriebsformen vornehmlich und einseitig auf den Elektroantrieb ausrichten. So erhofft sich die Bundesregierung in der Phase der weltweiten Umstellung zum Elektroantrieb weiterhin eine Schlüsselrolle und eine führende Position in der Weltwirtschaft einnehmen zu können und diese darüber hinaus in Zukunft zu erhalten und auszubauen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/VerkehrUndMobilitaet/nationaler-entwicklungsplan-elektromobilitaet.pdf?__blob=publicationFile).

Die Fragesteller setzen sich hingegen für eine technologieoffene Zukunft ein. Eine einseitige Konzentration auf lediglich eine Antriebsform sehen sie als weder progressiv noch innovativ an. Um den Wirtschaftsstandort Deutschland weiterhin international wettbewerbsfähig auszurichten, müssen kontrastiert dazu unterschiedliche Antriebsformen mit unterschiedlichem Grad an Elektrifizierung gleichermaßen vorangetrieben werden. Auch der Verbrennungsmotor kann durch weitere Effizienzgewinne oder die Nutzung synthetischer Kraftstoffe ebenso wie die Antriebsart Wasserstoff einen Beitrag dazu leisten, Mobilität für möglichst viele Menschen klimaschonend zu sichern. Die verantwortliche Politik kann nicht den Fortschritt der Entwicklung für die Zukunft vorhersehen, sie muss sie jedoch ermöglichen und befördern – ohne einseitige und vorschnelle Priorisierung von einzelnen Technologien.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie schätzt die Bundesregierung die Klimabilanz eines Elektrofahrzeugs über seinen gesamten Lebenszyklus hinweg unter Berücksichtigung der Well-to-Wheel-Betrachtung einschließlich Herstellung und Verwertung im Vergleich zu herkömmlichen Verbrennerfahrzeugen ein?
2. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung, um dem defizitären Betrieb öffentlich zugänglicher Ladesäulen entgegenzuwirken?

Wie wird der Ausbau der öffentlichen AC-Ladeinfrastruktur (AC = Normalladung mit Wechselstrom) vor allem für Fahrer ohne festen eigenen Stellplatz und für Carsharing-Flotten in Innenstädten sichergestellt?

3. Plant die Bundesregierung, insbesondere lokale E-Carsharing-Projekte zu fördern, welche die Zweitwagendichte in Neubaugebieten verringern und die Mobilität in ländlichen Gebieten verbessern würde?

Wenn ja, nach welchen Kriterien soll diese Förderung vergeben werden, bzw. welche Projekte stehen bereits als förderungswürdig fest?

Wenn nein, warum nicht?

4. Wie viele öffentlich zugängliche Ladesäulen soll es nach Vorstellungen der Bundesregierung bis 2020 geben, um dem Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2020 1 Million Elektrofahrzeuge auf deutsche Straßen zu bringen, gerecht zu werden (bitte aufgliedern nach folgenden Kategorien:

- a) Schnelladepunkte;
- b) Normalladepunkte)?

5. Wie begründet die Bundesregierung die Differenz zwischen ihren Angaben, nach denen im Jahr 2020 43 000 öffentlich zugängliche Ladepunkte benötigt werden, und jenen ihres eigenen Beratungsgremiums „Nationale Plattform Elektromobilität (NPE)“, nach denen der Bedarf bei 70 000 liegt (vgl. <http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/themen/ladeinfrastruktur/>; www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/MKS/mks-nationaler-strategierahmen-afid.pdf?__blob=publicationFile, S. 5)?

6. Ist nach Ansicht der Bundesregierung das deutsche Stromnetz, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten wie Großstädten und Metropolen, ausreichend gut ausgebaut, um dem eigenen Ziel, bis zum Jahr 2020 1 Million Elektrofahrzeuge auf deutsche Straßen zu bringen, gerecht zu werden?

Wenn ja, welche Studien belegen dies?

7. Plant die Bundesregierung, insbesondere vor dem Hintergrund des Ausbaus erneuerbarer Energien, E-Fahrzeuge künftig in das Stromnetz zu integrieren?

Wenn ja, wann wird sie die entsprechende Strategie zur Integration unterbreiten, und wie soll diese inhaltlich ausgestaltet werden?

8. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, ob es in Deutschland Kommunen gibt, welche deswegen die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge nicht ausbauen, da sie den finanziellen Eigenanteil zur Errichtung von Ladeinfrastruktur nicht aufbringen können, und wenn ja, bitte nach Anzahl pro Bundesland auflisten)?

9. Gibt es Pläne der Bundesregierung, den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu einer kommunalen Pflichtaufgabe zu erklären?

Wenn ja, wann werden diese unterbreitet, und wie werden sie inhaltlich ausgestaltet?

10. Gibt es Pläne der Bundesregierung, Veranstaltungen in regelmäßigem Abstand zum expliziten Austausch zwischen Bund und Kommunen zum aktuellen Status der Ladeinfrastruktur von Elektrofahrzeugen zu initiieren?

Wenn ja, ab wann sind diese Veranstaltungen geplant, und wie werden sie inhaltlich ausgestaltet?

Wenn nein, warum nicht?

11. Plant die Bundesregierung, das Wohneigentumsrecht zur Installation von privaten Ladepunkten so zu ändern, dass zur Sicherstellung der Energieversorgung auch die Versorgung des Verkehrs mit Fahrstrom zählt?

Wenn ja, wann wird sie entsprechende Vorschläge unterbreiten, und wie sollen diese aussehen?

Wenn nein, warum nicht?

12. Wird die Bundesregierung darauf hinwirken, die Stellplatzvorschriften so zu ergänzen, dass Verpflichtungen zur Errichtung von Ladeinfrastruktur oder Anschlussleitungen in Neu- und Umbauten enthalten sind?

Wenn ja, wann wird sie entsprechende Vorschläge unterbreiten, und wie sollen diese aussehen?

Mit welchen Kostensteigerungen je Quadratmeter rechnet die Bundesregierung im Falle solcher Änderungen?

Wenn nein, warum nicht?

13. Plant die Bundesregierung, den rechtlichen Rahmen für einen verpflichtenden Aufbau von Ladeinfrastruktur auf Parkplätzen und Parkgaragen, die sich im Eigentum des Bundes (bspw. Parkplätze an öffentlichen Bauten, Raststätten, Bahnhöfe, Flughäfen oder Wohnkomplexe) befinden, zu prüfen und ggf. dementsprechend anzupassen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

14. Plant die Bundesregierung, private Parkplatzbetreiber zu verpflichten, eine Mindestanzahl der öffentlich zugänglichen Parkplätze mit Ladepunkten auszustatten?

Wenn ja, wie hoch soll die Anzahl der Ladepunkte pro Parkplatz nach Ansicht der Bundesregierung sein, und um wie viel Prozent erhöhen sich die Kosten?

Wenn nein, warum nicht?

15. Plant die Bundesregierung, Möglichkeiten für Mieter gegenüber dem Vermieter im Mietrecht zu schaffen, um damit bauliche Veränderungen wie die Installation von privaten Ladepunkten durchführen zu können?

Wenn ja, wie wird dies nach Ansicht der Bundesregierung inhaltlich gestaltet und wer soll nach Vorstellungen der Bundesregierung für die Kostenübernahme verantwortlich sein?

16. Wann ist bezugnehmend auf die Bundesratsdrucksache 730/17 (Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Wohnungseigentumsgesetzes und des Bürgerlichen Gesetzbuchs zur Förderung der Barrierefreiheit und Elektromobilität) mit den Vorschlägen der Bundesregierung zur Änderung von § 22 des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG), welche laut Stellungnahme der Bundesregierung im Nachgang zur Beschlussfassung der Bundesratsdrucksache 730/17 (Mitte Dezember 2017) zu Beginn der jetzigen Legislaturperiode hätten erfolgen sollen, zu rechnen?

Wie sollen die Vorschläge der Bundesregierung – aufbauend auf die BR-Initiative – inhaltlich ausgestaltet werden?

17. Plant die Bundesregierung, gesetzliche Rahmenbedingungen für ein bundesweit einheitliches Abrechnungsmodell für ein homogenes Bezahlssystem zu schaffen, sodass unterschiedliche Abrechnungsvarianten wie Bezahlung nach Standzeit bzw. nach Menge des geladenen Stroms pro Tankvorgang vereinheitlicht werden?

Wenn ja, welche konkreten Kriterien sind diesbezüglich geplant?

18. Plant die Bundesregierung, das bestehende Abrechnungsmodell dahingehend zu vereinheitlichen, dass Tarife mit monatlichen Grundgebühren, Standzeit und Standmenge pro Tankvorgang unabhängige Pauschalen sowie Roaming-Gebühren für die Nutzung von Ladesäulen nichtörtlicher Stromanbieter entfallen?

Wenn ja, wann?

Wenn nein, warum nicht?

19. Wie viel Prozent des von der Bundesregierung zur Verfügung gestellten Gesamtfördervolumens des Umweltbonus zur käuferseitigen Förderung von reinen Batterieelektrofahrzeugen, von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen (Plug-in-Hybrid) oder Brennstoffzellenfahrzeugen in Höhe von 600 Mio. Euro wurden seit dessen Einführung im Juli 2016 bis heute abgerufen (bitte nach Antriebsart aufschlüsseln)?

20. Ist es aus Sicht der Bundesregierung absehbar, dass weniger als 50 Prozent des Gesamtfördervolumens des Umweltbonus bis zum Ende des Förderungszeitraums Mitte 2019 abgerufen werden?

Wenn ja, wie erklärt sich die Bundesregierung dies?

21. Sollten die Mittel des Umweltbonus absehbar zu großen Teilen nicht abgerufen werden, plant die Bundesregierung eine Umwidmung der Mittel des Umweltbonus, beispielsweise zur Förderung privater Ladeinfrastruktur?

Wenn ja, wann und zugunsten welcher Bereiche soll eine Umwidmung stattfinden?

22. Beabsichtigt die Bundesregierung, ein jährliches Verkaufsziel für Automobilhersteller für emissionsfreie Fahrzeuge, welches Fahrzeuge mit Elektroantrieb, Brennstoffzellentechnologie oder den Einsatz von synthetischen Kraftstoffen fördert, einzuführen?

23. Wie beurteilt die Bundesregierung Quoten für Elektroautos, wie sie in China momentan eingeführt werden sollen?

24. Wie viele der im „Nationalen Strategierahmen (NSR) für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ von November 2016 beschlossenen 100 Wasserstoff-Tankstellen für die Versorgung von Brennstoffzellenfahrzeugen bis zum Jahr 2020 sind bisher in Deutschland funktionstüchtig aufgestellt?

25. Ist nach Ansicht der Bundesregierung der Ausbau auf insgesamt 400 Wasserstoff-Tankstellen bis zum Jahr 2025 für eine bundesweit flächendeckende Versorgung ausreichend?

Wenn ja, auf welche Analysen stützen sich diese Annahmen?

26. Wie viel Prozent des vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur im Rahmen des „Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP II)“ zur Verfügung gestellten Gesamtfördervolumens in Höhe von 247 Mio. Euro wurden seit der Einführung 2016 bis heute abgerufen (bitte nach folgenden Förderrichtlinien aufschlüsseln)?

a) Förderrichtlinie für Maßnahmen der Forschung, Entwicklung und Innovation (FuEuI)

b) Förderrichtlinie zur Marktaktivierung der Technologie)?

27. Beabsichtigt die Bundesregierung die Fortführung der staatlichen Förderung nach Ablauf des NIP II im Jahre 2026?

28. Wie beurteilt die Bundesregierung die flächendeckende Versorgung mit

a) LNG-Tankstellen und

b) CNG-Tankstellen,

und inwieweit plant sie, diesbezüglich steuernd einzugreifen (bitte jeweils nach LNG und CNG aufschlüsseln)?

29. Wie sieht aus Sicht der Bundesregierung ein nachhaltiges und umweltfreundliches Rückführungs- und Entsorgungskonzept inklusive Rückgewinnung der Sekundärrohstoffe für die leicht entflammaren und nicht mit Wasser zu löschenden Lithiumbatterien der Elektrofahrzeuge aus?

30. Ist der Bundesregierung eine alternative Batterietechnologie für Elektrofahrzeuge bekannt, die die Abhängigkeit von den seltenen und/oder zu importierenden Spezialrohstoffen Kobalt, Lithium, Grafit, Nickel und Mangan deutlich verringert?

Wenn ja, um welche handelt es sich, und ab wann erwartet die Bundesregierung die Marktreife einer solchen neuen Technologie?

31. Zu welchen Ergebnissen haben die Modellvorhaben und Demonstrationsprojekte im Bereich des „Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie“ (Haushaltstitel 891 21-642) geführt?

Welche Gründe liegen vor, diese 2018 nicht fortzuführen?

32. Zu welchen Ergebnissen sind die Studien und Gutachten zur „Wasserstoff- und Brennstoffzellen-Roadmap“ für Deutschland gelangt?

Berlin, den 5. Juni 2018

Christian Lindner und Fraktion

