

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Sabine Leidig, Dr. Petra Sitte, Agnes Alpers, Herbert Behrens, Heidrun Bluhm, Nicole Gohlke, Dr. Rosemarie Hein, Thomas Lutze, Ingrid Remmers und der Fraktion DIE LINKE.

Regierungsprogramm Elektromobilität

Am 16. Mai 2011 hat die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) ihren zweiten Bericht an die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel übergeben. Im Bericht werden umfangreiche Unterstützungsleistungen in Form von Finanzmitteln, Rahmensetzungen sowie Koordinationsleistungen verlangt, wenn das Ziel von 1 Million Elektroautos auf deutschen Straßen bis 2020 erreicht werden soll. Insgesamt summieren sich die geforderten Finanzleistungen auf etwa 4 Mrd. Euro bis 2014. Die Automobilindustrie will nach Aussagen des Präsidenten des Verbandes der Automobilindustrie e. V. (VDA) 10 bis 12 Mrd. Euro beisteuern. Kämen diese Unterstützungsmaßnahmen nicht zu Stande, sei lediglich ein Bestand von 450 000 Elektrofahrzeugen bis zum Ende der Dekade zu erreichen, so der Bericht.

Nach Übergabe des Berichts übten die wenigen zivilgesellschaftlichen Mitglieder der Plattform harte Kritik an deren interner Arbeitsweise. Die Industrie hätte lediglich ihre eigenen Subventionsforderungen nach intransparenten Modellen berechnet. Ein Einbezug von Verkehrs-, Verbraucherschutz- oder Umweltschutzgesichtspunkten habe keine Rolle gespielt. Die wenigen Vertreter der entsprechenden Verbände in der NPE seien nicht gehört, ihre Änderungswünsche verworfen worden.

Die Bundesregierung hat am 18. Mai 2011 in Reaktion auf den Bericht der NPE ein „Regierungsprogramm Elektromobilität“ beschlossen. Darin wird vor allem eine zusätzliche Förderung von Forschung und Entwicklung angekündigt, aber auch finanzielle Unterstützungsleistungen beim Kauf von Elektroautos für die Zukunft nicht ausgeschlossen. Zudem sollen ordnungsrechtliche Hindernisse bei der Marktdurchsetzung von E-Fahrzeugen abgebaut werden. Obwohl intermodale Verkehrskonzeptionen und das Zusammenspiel aus Individual- und Kollektivverkehr im Vorwort ebenso angesprochen werden, wie der große Wachstumsmarkt der Elektrozweiräder und Kleinfahrzeuge, spielen diese Fragen in den politischen Vorhaben der Bundesregierung keine Rolle. Diese konzentrieren sich auf die „Neuerfindung des Autos“ und die für den Batteriebetrieb notwendige Infrastruktur der Energieversorger. Dabei stehen die Exportchancen Deutschlands als möglicher „Leitanbieter“ im Mittelpunkt. Besonders wird der chinesische Markt avisiert, obwohl der Betrieb eines Batteriefahrzeugs im kohledominierten Strommix deutliche ökologische Nachteile im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen mit sich bringt.

Im Abschlusstext wird darauf verwiesen, dass das Auto vor 125 Jahren in Deutschland erfunden worden sei. Diese Aussage, geltend lediglich für die Jungfernfahrt eines benzinbetriebenen Fahrzeugs, wird von einem großen deut-

schen Automobilkonzern derzeit in der Public Relations verwendet. Elektrofahrzeuge sind bereits mehr als 50 Jahre früher entwickelt und getestet worden, dampfgetriebene Automobile wurden bereits im 18. Jahrhundert erfunden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Mitglieder hat die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE)?
2. Wie viele stammen jeweils aus
 - a) Unternehmen,
 - b) Unternehmensverbänden,
 - c) Gewerkschaften,
 - d) Wissenschaftseinrichtungen und Hochschulen,
 - e) Verwaltungen/öffentlichen Körperschaften,
 - f) Nichtregierungsverbänden und zivilgesellschaftlichen Organisationen?
3. Wer hat über die Zusammensetzung der NPE nach welchen Kriterien entschieden?
4. Welche Mittel hat die NPE für ihre Arbeit aus Bundesmitteln erhalten, und wie viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Bundesregierung waren an der bisherigen Arbeit der NPE und der Gemeinsamen Geschäftsstelle Elektromobilität der Bundesregierung (GGEMO) beteiligt?
5. Welche Firmen sind an der Stabsstelle der NPE beteiligt?
6. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung einen verkürzten Begriff der Elektromobilität verwendet und die Arbeit der NPE auf elektrisch betriebene Pkw reduziert?
7. Aus welchem Grund wurde die Arbeit der NPE nicht auf die Entwicklung klimaschonender Mobilitätsmodelle und innovativer Konzepte insgesamt (etwa die regenerative Produktion von Gas, von Wasserstoff, die Brennstoffzelle, Leichtbaukonzepte oder regenerative Kraftstoffe) konzipiert, von denen viele bereits staatlich gefördert werden?
8. Plant die Bundesregierung, der Empfehlung der NPE zu folgen und deren Arbeit fortzusetzen?
Wenn ja, soll dies in der gleichen Zusammensetzung erfolgen?
9. Welche Marktanteile haben derzeit elektrisch angetriebene bzw. unterstützte Fahrzeuge (einschließlich Pedelecs und anderer Hybridantriebe) am deutschen Absatz der motorisierten Fahrzeuge insgesamt, bezogen auf die Fahrzeugklassen
 - a) Zweiräder, die ohne Motorradführerschein A betrieben werden können,
 - b) andere Kraftfahrzeuge bis zu 11 kW Antriebsleistung (bzw. mit Führerschein der Klasse S, A1, M zu betreiben),
 - c) sämtliche übrigen Kraftfahrzeuge (d. h. mit höherer Leistung),
 - d) in der Summe der drei vorstehenden Fahrzeugklassen?
10. Wie sind diese genannten Produktgruppen der Elektromobilität in der NPE vertreten, und wie werden bzw. wurden deren Interessen bei der Erstellung der Konzepte der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität einbezogen?
11. Welche Fördermittel des Bundes haben die deutschen Marktführer der drei genannten Fahrzeugklassen in den letzten drei Jahren für ihre Aktivitäten im Bereich Elektromobilität erhalten?

12. Welche deutschen Kraftfahrzeughersteller haben im Rahmen des Konjunkturpakets bisher welche Fördermittel erhalten (einschließlich Fördermittel an verbundene Gesellschaften oder für rechtlich unabhängige Demonstrationsprojekte)?
13. Trifft es zu, dass der Hersteller Porsche knapp 2,9 Mio. Euro öffentliche Fördermittel für den Aufbau von drei batteriebetriebenen Sportwagen bekommen hat?
Aus welchem Haushaltstitel wurde diese Förderung bestritten, und welchem Zweck diente diese?
14. Ist es richtig, dass der Hersteller BMW etwa 1 Mio. Euro für das Projekt „Elektro-Faltrad“ bekommen hat, obwohl es diese Fahrräder bereits seit Jahren auf dem Markt gibt?
Aus welchem Haushaltstitel wurde diese Förderung bestritten, und welchem Zweck diente diese?
15. Ist es richtig, dass parallel zwei nicht verknüpfte Förderprogramme zur Umrüstung von Bussen auf Hybridantrieb in zwei Bundesministerien laufen, von denen eines die Umrüstung ohne Rußpartikelfilter vorsieht?
Aus welchen Haushaltstiteln wurde diese Förderung bestritten, und welchem Zweck diente diese?
16. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse oder Schätzungen angestellt, welcher Anteil des derzeitigen Absatzes von elektrisch angetriebenen bzw. unterstützten Fahrzeugen auf Dienstfahrzeuge bzw. auf privat angeschaffte Fahrzeuge entfällt?
17. Sind mit der Ankündigung des Regierungsprogramms, dass zusätzliche „monetäre Maßnahmen“ zur Reduzierung „der im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen höheren Gesamtkosten von Elektrofahrzeugen“ erforderlich sein könnten, auch Kaufprämien oder -zuschüsse umfasst?
18. Welche Bedingungen müssen eintreten, damit die Bundesregierung zusätzliche „monetäre Maßnahmen“ zur Gesamtkostenreduzierung von Elektrofahrzeugen ergreift?
19. Aus welchem Grund sollen die zusätzlichen Mittel in Höhe von 1 Mrd. Euro für Forschung und Entwicklung „zielgenau auf die Schnittstelle von anwendungsorientierter F&E in Kombination mit Produktionshochlauf“, und damit auf einen Kernbereich unternehmerischer Entwicklungstätigkeit fokussiert werden?
20. Welcher Anteil der Forschungsförderung soll jeweils auf
 - a) Batterie und Speicher,
 - b) Motoren- und Fahrzeugtechnik,
 - c) IKT/Telematik,
 - d) Netzintegration,
 - e) Verkehrs- und Nutzerforschungentfallen?
21. Sind konkrete Forschungsprojekte zu den Auswirkungen von Elektroverkehr auf Klima und Umwelt, etwa im Rahmen einer Klimabilanz von Elektrofahrzeugen, vorgesehen?
22. Welche internationale Resonanz erwartet die Bundesregierung von der Förderung der „Schaufenster“?

23. In welchem finanziellen Umfang sollen zukünftig „Schaufenster der Elektromobilität“ gefördert werden?
24. Werden, wenn „die gesamte Wertschöpfungskette der Elektromobilität“ abgebildet werden soll, nur Regionen mit eigener Automobilproduktion eine Förderung im Rahmen „Schaufenster“ erhalten können (bitte mit Begründung)?
25. Liegen der Bundesregierung bereits konkrete Evaluierungsergebnisse aus den Modellregionen vor?
Wann wird die Evaluierung der Modellregionen abgeschlossen?
26. Welche Publikationen der Begleitforschung aus den Modellregionen sind der Bundesregierung bekannt?
27. Soll die Förderung der „Schaufenster“ vor einer breiten und wissenschaftlichen Evaluierung der Ergebnisse aus den Modellregionen starten (bitte mit Begründung)?
28. In welcher Form soll der angekündigte Wechsel der Projekte aus den Modellregionen in die Regelförderung der beteiligten Bundesministerien erfolgen?
Welche Projekte sollen welchem Bundesministerium zugeordnet werden?
29. Warum geht die Bundesregierung von einem geringen Bedarf für öffentliche Ladesäulen in urbanen Räumen aus, wenn „die übergroße Zahl der Ladevorgänge zuhause oder am Arbeitsplatz erfolgt“?
Sollen Elektrofahrzeuge vor allem Eigenheimbesitzern sowie Beschäftigten mit eigenem Firmenparkplatz zur Verfügung stehen?
30. Warum will die Bundesregierung nicht gesetzlich sichern, dass alle öffentlichen Ladestationen allen Kundinnen und Kunden verschiedenster Stromanbieter offenstehen?
Ist eine zusätzliche Gebühr, wie bei Geldautomaten, für Kunden anderer Banken ausgeschlossen?
31. Wie will die Bundesregierung über die nicht bindende Ankündigung der Industrie hinaus sichern, dass Batteriefahrzeuge zukünftig mit zusätzlich erzeugtem regenerativen Strom betrieben werden?
32. Wie will die Bundesregierung das Ziel eines Betriebs von Elektrofahrzeugen ausschließlich mit erneuerbaren Energien in den angepeilten Exportländern, etwa China und Indien, sichern?
Sind dazu Vereinbarungen etwa im Rahmen der deutsch-chinesischen Plattform Elektromobilität getroffen worden oder geplant?
33. Geht die Bundesregierung davon aus, dass das Öffnen der bisher für Fahrräder, Busse, Taxen sowie Einsatzfahrzeuge reservierten Sonderfahrspuren für private Fahrzeuge eine sinnvolle Maßnahme im Sinne einer sozial- und klimaverträglichen Mobilität darstellt?
34. Sollen nur rein batteriebetriebene Fahrzeuge eine geplante blaue Plakette laut 40. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bekommen?
Wie soll deren Betrieb mit erneuerbaren Energien rechtlich einwandfrei nachgewiesen werden?

35. Welchen Beitrag zum Klimaschutz sieht die Bundesregierung in der Mehrfachanrechnung von Fahrzeugen mit einem Ausstoß von weniger als 50 g CO₂/km auf den Flottenverbrauch von Automobilherstellern, und aus welchem Grund setzt sie sich für eine Verlängerung dieser Regelung auf EU-Ebene ein?
36. Ab wann genau will die Bundesregierung 10 Prozent ihrer neugekauften oder angemieteten Fahrzeuge mit einem niedrigen CO₂-Ausstoß von unter 50 g CO₂/km beschaffen, und welcher finanzielle Mehraufwand ist damit für die Bundesregierung pro Jahr verbunden?
37. Auf welche Fahrzeugmodelle mit einem CO₂-Ausstoß von weniger als 50 g CO₂/km kann die Bundesregierung ab 2012 voraussichtlich zugreifen?
38. Welche Bundesministerien decken ihren Strom derzeit ausschließlich aus mit erneuerbaren Energien erzeugtem Strom?
39. Sollen batteriebetriebene Fahrzeuge im Rahmen der Beschaffung der Bundesregierung ausschließlich mit erneuerbarem Strom betrieben werden (bitte mit Begründung)?
40. Auf welche Weise sollen Flottenbetreiber bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen durch den Bund unterstützt werden?
41. Wann und wo soll die angekündigte internationale Konferenz der Bundesregierung zur Elektromobilität stattfinden?
42. Ist der Bundesregierung bekannt, dass anders als im Regierungsprogramm angegeben, das Automobil nicht vor 125 Jahren in Deutschland, sondern bereits deutlich früher und im europäischen Ausland erfunden wurde?

Berlin, den 14. Juni 2011

Dr. Gregor Gysi und Fraktion

