

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Julia Verlinden, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**

### **Berichte zu überteuerten Stromtarifen für Elektroautos**

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, dass bis zum Jahr 2020 mindestens eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen fahren. Doch von diesem Ziel ist sie fünf Jahre vor dem Jahr 2020 weit entfernt. Bis Ende des Jahres 2014 waren lediglich 24 000 Elektroautos ([www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/F/fortschrittsbericht-2014-bilanz-der-marktvorbereitung,property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=de,rwb=true.pdf](http://www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/F/fortschrittsbericht-2014-bilanz-der-marktvorbereitung,property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=de,rwb=true.pdf)) zugelassen. Wichtige Hemmnisse für die Elektromobilität sind die momentan noch hohen Anschaffungskosten, Sorgen der Verbraucherinnen und Verbraucher um die Reichweite und die fehlende flächendeckende Ladeinfrastruktur. Ein zusätzliches Hemmnis ist außerdem, dass die Stromkosten für Elektrofahrzeuge teilweise drei- oder viermal so hoch sind wie der normale Haushaltsstrom. Das ZDF-Verbrauchermagazin WISO (siehe Sendung vom 9. Februar 2015, [www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/2339126/Wucher-Tarife-beim-Strom-Tanken#/beitrag/video/2339126/Wucher-Tarife-beim-Strom-Tanken](http://www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/2339126/Wucher-Tarife-beim-Strom-Tanken#/beitrag/video/2339126/Wucher-Tarife-beim-Strom-Tanken)) hatte jüngst die Tarife (Verbrauchstarife/Zeittarife) an Elektroladesäulen verglichen. Obwohl der Bundesregierung dieses Problem bekannt ist, hat sie bisher gegen diese überteuerten Tarife nichts unternommen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was kostet nach Kenntnis der Bundesregierung im Durchschnitt 1 kWh Strom an einer Schnellladesäule, und was kostet die gleiche Menge Strom durchschnittlich an einer Ladesäule mit Wechselstrom?
2. Welche Preisunterschiede treten nach Kenntnis der Bundesregierung an Schnellladesäulen und Wechselstromladesäulen im Bundesgebiet auf, und wodurch erklären sich diese?
3. Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung bisher gegen die überteuerten Stromtarife an Elektroladesäulen unternommen?
4. Erachtet die Bundesregierung die Tarif- und Ladebedingungen der Anbieter der Elektroladesäulen als ausreichend ausgestaltet und transparent, und wenn nein, weshalb hat sie bisher gegen diese Tarife nichts unternommen?
5. Wird die Bundesregierung zukünftig diese Preisstruktur unterbinden, und wenn ja, mit welchen konkreten Maßnahmen?
6. Wann wird es nach Einschätzung der Bundesregierung möglich sein, an allen öffentlichen Ladestationen in Deutschland mit einer Karte zu tanken (das sogenannte E-Roaming)?

7. Was unternimmt die Bundesregierung, um nutzerfreundliches E-Roaming bundesweit an allen öffentlichen Ladestationen verfügbar zu machen?
8. Wie viele Elektroautos, die für eine „Schnellladung“ ausgelegt sind, sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland zugelassen?
9. Wie viele Elektroautos, bei denen lediglich eine „Langsamladung“ möglich ist, sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland zugelassen?
10. Welche Ladestandards werden von wie vielen E-Autos nach Kenntnis der Bundesregierung unterstützt?
11. Erachtet die Bundesregierung ihr Ziel, dass bis zum Jahr 2020 eine Million Elektroautos auf deutschen Straßen fahren, weiterhin als realistisch, und durch welche Maßnahmen will sie sicherstellen, dieses Ziel zu erreichen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass derzeit lediglich 2,4 Prozent des Ziels erfüllt sind?
12. Wie hat sich die Anzahl der Elektroladesäulen (getrennt nach Schnellladesäulen und Wechselstromladesäulen) in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?
13. Sind der Bundesregierung Statistiken zu einem möglichen Zusammenhang zwischen der Anzahl regional neu zugelassener Fahrzeuge und den dort vorhandenen öffentlichen Lademöglichkeiten bekannt?
14. Mit welchen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, in der „Passauer Neuen Presse“ vom 27. Dezember 2014, bis 2017 „deutschlandweit auf den Autobahnen Schnellladestationen (...) [zu] installieren“, umsetzen, und welche Schritte hat sie dazu bereits eingeleitet?
15. Ist der Bundesregierung – vor dem Hintergrund des Regierungsprogramms Elektromobilität (Mai 2011) und der Aussage, dass die Bundesregierung die Absicht hat, eine allen Nutzern öffentlich und barrierefrei zugängliche Ladeinfrastruktur anzubieten („Die Bundesregierung will, dass alle Nutzer zu den öffentlichen Ladesäulen Zugang erhalten. Für die Akzeptanz der Elektromobilität ist es entscheidend, dass Nutzer nicht über technische Standards, Bezahloptionen oder langfristige Verträge ausgeschlossen werden“) – bekannt, dass nach Information der Fragesteller die überwiegende Anzahl der sich auf den Straßen befindlichen Elektrofahrzeuge den Chademo-Schnellladestandard verwenden, und inwiefern plant die Bundesregierung, diesen „Early-Adoptern“ den Zugang zur öffentlichen Schnellladeinfrastruktur zu ermöglichen?
16. Mit welchen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung den diskriminierungsfreien Zugang zur Ladeinfrastruktur fördern?
17. Bis wann will die Bundesregierung zusätzliche Maßnahmen zur Förderung der (Lade-)Infrastruktur bzw. der steuerlichen Förderung sowie zur Förderung baulicher Maßnahmen regeln, gibt es dazu Überlegungen, dies ggf. in einem Elektromobilitätsgesetz II vorzunehmen, und wenn ja, wie weit ist die diesbezügliche Ressortabstimmung?
18. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zum Erfolg von zusätzlichen Förderanreizen für Elektromobilität in anderen Ländern, und plant die Bundesregierung, besonders erfolgreiche Instrumente auch in Deutschland zu übernehmen?

Berlin, den 24. Februar 2015

**Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion**