

## **Kleine Anfrage**

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

### **Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus) und Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland**

Am 18. Mai 2016 wurde vom Bundeskabinett ein Marktanzreizprogramm zur Förderung der Elektromobilität verabschiedet.

Um den Absatz von Elektrofahrzeugen anzukurbeln, will die Bundesregierung Käuferinnen und Käufer von bestimmten Fahrzeugen, die rein elektrisch fahren, sowie von Hybridelektrofahrzeugen, die von außen aufgeladen werden können (Plug-in-Hybride), mit einer Kaufprämie (Umweltbonus) aus Mitteln des Energie- und Klimafonds unterstützen. Die Kaufprämie beträgt 4 000 Euro für rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge und 3 000 Euro für Plug-in-Hybride und wird jeweils zur Hälfte durch die Automobilhersteller und die Bundesregierung finanziert. Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) erarbeitet aktuell eine entsprechende Richtlinie.

Zudem will die Bundesregierung den Ausbau der Strom-Ladeinfrastruktur vorantreiben und strebt eine flächendeckende Versorgung mit bundesweit 15 000 Ladesäulen bis zum Jahr 2020 an. Die entsprechende Förderrichtlinie wird derzeit vom zuständigen Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erarbeitet.

Wir fragen die Bundesregierung:

Förderung des Absatzes von elektrisch betriebenen Fahrzeugen (Umweltbonus)

1. Warum sollen elektrisch betriebene Fahrzeuge der Klassen L3e, L4e, L5e und L7e keinen Umweltbonus erhalten, obwohl diese Fahrzeuge im Elektromobilitätsgesetz als solche definiert sind und entsprechende Bevorrechtigungen (z. B. E-Kennzeichen) erhalten?
2. Warum wird bei den von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen als Voraussetzung für einen Umweltbonus nicht eine Reichweite unter ausschließlicher Nutzung der elektrischen Antriebsmaschine von mindestens 40 Kilometern wie im Elektromobilitätsgesetz zugrunde gelegt?
3. Mit welcher Reduktion von Schadstoffen in der Luft (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> etc.) rechnet die Bundesregierung, wenn das Förderziel – Stärkung der Nachfrage nach umweltschonenden Elektrofahrzeugen um mindestens 300 000 Fahrzeuge – mit dem Umweltbonus erreicht wird?
4. Welchen Anteil daran werden die durch den Umweltbonus geförderten Hybridelektrofahrzeuge haben?

5. Welchen Anteil werden Hybridelektrofahrzeuge nach Einschätzung der Bundesregierung an den durch den Umweltbonus insgesamt geförderten Fahrzeugen haben?
6. Warum unterscheidet sich die Zuschusshöhe des Umweltbonus für reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge zu Hybridelektrofahrzeugen nur um 1 000 Euro?
7. Warum werden reine Batterieelektrofahrzeuge und Brennstoffzellenfahrzeuge mit einem Umweltbonus von nur 4 000 Euro gefördert, wenn doch der Preisunterschied bei den Anschaffungskosten und Gesamtbetriebskosten reiner Elektrofahrzeuge im Verhältnis zu vergleichbaren Fahrzeugen mit einem Verbrennungsmotor wesentlich höher ist?
8. Wann wird mit der im „Aktionsprogramm Klimaschutz 2020“ der Bundesregierung verankerten Förderung von Nutzfahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb begonnen?  
Für welche Fahrzeugklassen soll die Förderung gelten?
9. In welcher Höhe sollen die Mehrkosten für die Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit Elektro- oder Hybridantrieb gefördert werden?  
Für welche Fahrzeugklassen soll die Förderung gelten?
10. Welche finanzielle Ausstattung wird das Förderprogramm haben?  
Wie viele Nutzfahrzeuge mit Elektro- oder Hybridantrieb können damit nach Einschätzung der Bundesregierung gefördert werden?
11. Mit welcher Reduktion von Schadstoffen in der Luft (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> etc.) rechnet die Bundesregierung, wenn das Förderziel erreicht wird?

#### Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland

12. Wer soll das zentrale Verzeichnis für Ladeinfrastruktur führen und die Inbetriebnahme bzw. Außerbetriebnahme verwalten?
13. In welchem Verhältnis sollen AC-Normalladestationen (bis 22 kW) und DC-Schnellladestationen (> 50 kW) errichtet werden?
14. Welche Schnellladestationen sollen mit welcher Ladeleistung gefördert werden, und an welche Kriterien wird dieses Mengengerüst von 50 kW, 150 kW und ggf. später 350 kW festgemacht?
15. Wie wird bei der Standortvergabe die geplante Ladeleistung und ein späterer Ausbau zu mehr Ladeleistung und/oder mehr Ladepunkte erfolgen?
16. Wann soll die Förderung von Ladeinfrastruktur beginnen, und in welchen Schritten die Vergabe erfolgen?
17. Nach welchen Kriterien wird dies und in welchen zeitlichen Abständen soll die Vergabe erfolgen?
18. In welcher Höhe sollen dabei auch die Netzanschlusskosten mit gefördert werden?
19. Welche POI-Daten (POI: Point of Interest) und POI-Formate sollen Ort und Status der Ladesäulen kommunizieren, und wie soll die Bereitstellung, Verarbeitung und Verwaltung von statischen und dynamischen Daten erfolgen?
20. Wie werden Datenschutz und Datensicherheit bei der neuen Ladeinfrastruktur gewährleistet?
21. Wie soll das „eRoaming“ für das Bezahlen der Ladeleistung erfolgen und verrechnet werden, und wie kann dabei nach Ladeleistung (und nicht nur nach Zeit) abgerechnet werden?

22. Wie soll der Ad-hoc-Zugang zur jeweiligen Ladesäule sichergestellt werden, ohne dass jeweils eine Vertragsbindung mit dem Anbieter erfolgen muss?
23. Soll der Bau von Pufferspeichern zwecks Netzentlastung an DC-Schnellladestationen (> 150 kW) mit gefördert werden, und wenn ja, nach welchen Kriterien?

Berlin, den 6. Juli 2016

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

