

## **Kleine Anfrage**

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

### **Elektromobilität im Stadtverkehr**

Um die Klimaziele von Paris zu erreichen, muss auch der Verkehrssektor umsteuern; hin zur Elektromobilität, weg vom fossilen Verbrennungsmotor. Insbesondere in Städten, wo Fahrzeuge sich teilweise ständig im Verkehr bewegen, kann die Umstellung auf alternative Antriebe einen großen Beitrag leisten. Dies senkt nicht nur den CO<sub>2</sub>-Ausstoß, sondern auch die Stickoxidwerte und beugt so drohenden Fahrverboten vor.

Seitens der Bundesregierung wurde wiederholt kommuniziert, Taxis und Busse mit elektrischem Antrieb wären effektive Ansatzpunkte, um klima- und gesundheitsschädliche Luftschadstoffe wirksam zu reduzieren und durch eine hohe Zahl von Kundenkontakten eine schnellere Verbreitung und höhere Akzeptanz von Elektromobilität zu unterstützen („Sein Haus setze vielmehr auf Elektromobilität in Innenstädten bei Bussen und Taxis oder beim Carsharing“, siehe [www.spiegel.de/auto/aktuell/fahrverbote-dobrindt-und-gabriel-lehnen-hendricks-plaene-ab-a-1126563.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/fahrverbote-dobrindt-und-gabriel-lehnen-hendricks-plaene-ab-a-1126563.html)). Obwohl die Bundesregierung Elektromobilität mit Förderprogrammen wie der Kaufprämie unterstützt, erlässt sie andererseits Gesetze, die den Umstieg auf Elektroautos erschweren (siehe [www.emobilitaetonline.de/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=3040:politik-bremst-elektro-taxis-aus&Itemid=668](http://www.emobilitaetonline.de/index.php?option=com_k2&view=item&id=3040:politik-bremst-elektro-taxis-aus&Itemid=668)) oder unternimmt nichts, um die technische Weiterentwicklung oder Verbreitung von E-Bussen zu fördern (siehe [www.spiegel.de/auto/aktuell/elektrobusse-in-deutschland-zu-teuer-zu-unzuverlaessig-zu-aufwendig-a-1138185.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/elektrobusse-in-deutschland-zu-teuer-zu-unzuverlaessig-zu-aufwendig-a-1138185.html)).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Aus welchem Grund hat die Bundesregierung die Eichverordnung für Taxameter so gestaltet, dass Elektroautos nur noch als Taxis zugelassen werden können, wenn sie vom Hersteller als Taxi angeboten werden (siehe [www.emobilitaetonline.de/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=3040:politik-bremst-elektro-taxis-aus&Itemid=668](http://www.emobilitaetonline.de/index.php?option=com_k2&view=item&id=3040:politik-bremst-elektro-taxis-aus&Itemid=668))?
2. Ist der Bundesregierung bekannt, dass diese Regelung dazu führt, dass derzeit in Deutschland nur noch ein Elektrofahrzeugmodell als Taxi zugelassen werden kann, und wie bewertet sie diesen Umstand?

3. Beabsichtigt die Bundesregierung, diese Regelung zu ändern und die Neuzulassung von Elektroautos als Taxis für Fahrzeuge, die vom Hersteller selbst nicht als Taxi angeboten werden, zu erleichtern?
  - a) Wenn nein, warum nicht?
  - b) Wenn ja, wann ist mit einem Inkrafttreten der Änderung zu rechnen?
4. Vertritt die Bundesregierung nach wie vor die Position, wonach „Elektromobilität in Innenstädten bei Bussen und Taxis oder beim Carsharing“ ([www.spiegel.de/auto/aktuell/fahrverbote-dobrindt-und-gabriel-lehnen-hendricks-plaene-ab-a-1126563.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/fahrverbote-dobrindt-und-gabriel-lehnen-hendricks-plaene-ab-a-1126563.html)) zur Reduzierung von Stickoxidwerten in Innenstädten, auch vor dem Hintergrund eines aktuellen Gutachtens (siehe <https://vm.baden-wuerttemberg.de/de/mensch-umwelt/luftreinhaltung/luftreinhalteplanung-stuttgart/faq-wirkungsgutachten/>), die geeignetste und zu bevorzugende Maßnahme darstellt?
  - a) Wenn ja, warum?
  - b) Wenn nein, warum nicht?
5. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um den Einsatz von E-Bussen in deutschen Städten zu fördern?
6. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. zu, wonach Deutschland im internationalen Vergleich bei Elektrobussen lange Zeit führend war und es technisch immer noch ist, jedoch bei der Umsetzung mittlerweile von anderen Ländern abgehängt wurde (siehe [www.spiegel.de/auto/aktuell/elektrobusse-in-deutschland-zu-teuer-zu-unzuverlaessig-zu-aufwendig-a-1138185.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/elektrobusse-in-deutschland-zu-teuer-zu-unzuverlaessig-zu-aufwendig-a-1138185.html)), und worauf führt sie diese Entwicklung zurück?
7. Wie schätzt die Bundesregierung angesichts aktueller Berichterstattung ([www.spiegel.de/auto/aktuell/elektrobusse-in-deutschland-zu-teuer-zu-unzuverlaessig-zu-aufwendig-a-1138185.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/elektrobusse-in-deutschland-zu-teuer-zu-unzuverlaessig-zu-aufwendig-a-1138185.html)) die Wirtschaftlichkeit von E-Bussen im Vergleich zu Bussen mit herkömmlichen Antrieben ein, und welche Prognosen ergeben sich daraus ihrer Ansicht nach voraussichtlich für die Gestaltung des Stadt- und Regionalverkehrs seitens der zuständigen Länder und Kommunen?
8. Mit welcher Entwicklung des E-Bus-Anteils an den Fahrzeugflotten des Stadt- und Regionalverkehrs in Deutschland rechnet die Bundesregierung zukünftig?
9. Welche Gesamtstrategie zur Förderung der Elektrifizierung des Stadtbusverkehrs verfolgt die Bundesregierung, und auf welche Förder- und Anreizinstrumente setzt die Bundesregierung dabei schwerpunktmäßig?
10. Wird die Bundesregierung explizit die Anschaffung von E-Bussen für Länder, Kommunen oder Verkehrsunternehmen künftig fördern, und wenn ja, mit welchen Maßnahmen?
11. Plant die Bundesregierung analog zur bisherigen Hybridbusförderung ein Förderprogramm und Einführungskonzept für Elektrobusse?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, welche maximale Förderhöhe wird dabei angestrebt?
12. Prüft die Bundesregierung derzeit die Einführung z. B. einer Quote für Elektrobusse oder einer besonderen Niedrigemissionszone für Innenstädte (siehe London, [www.spiegel.de/auto/aktuell/elektrobusse-in-deutschland-zu-teuer-zu-unzuverlaessig-zu-aufwendig-a-1138185.html](http://www.spiegel.de/auto/aktuell/elektrobusse-in-deutschland-zu-teuer-zu-unzuverlaessig-zu-aufwendig-a-1138185.html)), bitte begründen?

13. Welche konkreten Erfolge (Umrüstungen, Umstellungen) erzielten die von der Bundesregierung bisher ergriffenen Maßnahmen zur Umrüstung bzw. Umstellung von Taxis, Behördenfahrzeugen und Nahverkehrsbussen/Fahrzeugflotten auf alternative Antriebe (siehe die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/10191) jeweils in Bezug auf die drei Fahrzeuggruppen seit ihrer Einführung?
14. Weshalb hat die Bundesregierung keine Förderprämie für den Kauf von E-Bussen, die im öffentlichen Nahverkehr zum Einsatz kommen, in ihren Entwurf für den Haushaltsplan 2017 aufgenommen, wie dies nach uns vorliegenden Informationen diskutiert wurde?
15. Wird die Bundesregierung eine Förderprämie für den Kauf von E-Bussen, die im öffentlichen Nahverkehr zum Einsatz kommen, in ihren Entwurf für den Bundeshaushalt 2018 aufnehmen, und wenn ja, in welcher Höhe, und wenn nein, weshalb nicht?

Berlin, den 28. März 2017

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

