

Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Daniela Kluckert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/10182 –**

Infrastruktur für alternative Antriebe im Saarland

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Verkehr auf deutschen Straßen wächst seit Jahren stetig. So ist die Fahrleistung des Personenverkehrs laut Umweltbundesamt im Zeitraum von 1991 bis 2016 um 31 Prozent gestiegen, während die des Güterverkehrs im gleichen Zeitraum um 71 Prozent zugenommen hat. In diesem Zusammenhang erreichte auch der Bestand der zugelassenen Personenkraftwagen (Pkw) zum 1. Januar 2019 mit über 47 Millionen Einheiten einen neuen Höchststand. Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Bestand der registrierten Lastkraftwagen (Lkw). Die Zahl der in Deutschland zugelassenen Pkw und Lkw mit alternativem Antrieb ist im Vergleich zu Diesel- und Benzinmotoren jedoch gering. So waren nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) zum 1. Januar 2019 nur rund 1,9 Prozent der zugelassenen Pkw mit alternativen Antriebstechnologien ausgestattet, während 65,9 Prozent der Pkw über einen Benzinmotor und 32,2 Prozent über einen Dieselmotor verfügten. Auch Lkws mit alternativen Antrieben sind nach wie vor vergleichsweise selten. Von den ca. 3 Millionen zugelassenen Lkw werden momentan nur rund 40 000 ohne Diesel oder Benzin betrieben. Dies entspricht einem Anteil von unter 2 Prozent (Quelle: www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/Fahrzeugbestand/pm5_fz_bestand_pm_komplett.html?nn=646300).

Gleichzeitig nimmt das Kaufinteresse bei Verbrauchern zu. So hatten im Jahr 2018 bereits 41 Prozent der Befragten einer repräsentativen Studie ein hohes bzw. sehr hohes Kaufinteresse an einem Pkw mit Elektroantrieb (Quelle: <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/30361/umfrage/interesse-am-kauf-eines-elektrofahrzeugs-in-deutschland/>). Eine Begründung für die Diskrepanz zwischen den geringen Zulassungszahlen und dem gestiegenen Kaufinteresse liegt nach Auffassung der Fragesteller unter anderem in der unzureichenden Verfügbarkeit der Lade- bzw. Betankungsinfrastruktur. Denn diese spielt beim Entschluss zum Kauf eines Fahrzeuges mit alternativer Antriebstechnologien, wie etwa Hybrid-, Elektro-, Erdgas (CNG)-, Wasserstoff- oder Flüssigerdgasantrieb (LNG), eine entscheidende Rolle. Die Bundesregierung fördert derzeit insbesondere den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektroautos bzw. Plug-in-Hybride. Dabei sollte nach Auffassung der Fragesteller vielmehr ein technologieoffener Ausbau der entsprechenden Infrastrukturen im Fokus stehen, um bestmögliche ökologische und ökonomische Ergebnisse zu erzielen. Eine einseitige Fokussierung auf

eine bestimmte Antriebstechnologie ist hinsichtlich des Ziels, eine maximale Reduktion von umweltschädlichen Emissionen zu erreichen, hingegen nicht zielführend. Für eine weitere Verbreitung und Akzeptanz alternativer Antriebstechnologien ist daher nach Auffassung der Fragesteller der Ausbau der Lade- und Betankungsinfrastruktur für verschiedene alternative Antriebstechnologien essentiell.

1. Wie viele LNG bzw. CNG-Tankstellen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland?

Nach Kenntnis der Bundesregierung bestehen bislang keine LNG-Tankstellen im Saarland. Nach Angaben von Zukunft ERDGAS e. V. gibt es im Saarland elf CNG-Tankstellen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1, 2 und 4 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8690 verwiesen.

2. Wie hat sich die Zahl der LNG bzw. CNG-Tankstellen im Saarland seit 2010 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

3. Fördert die Bundesregierung den Bau oder den Betrieb von LNG bzw. CNG-Tankstellen im Saarland?

Wenn ja, in welcher Art und Weise?

Wenn nein, warum nicht?

Es wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 5 und 6 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/8690 verwiesen.

4. Wie viele Neuzulassungen von Lkw mit CNG bzw. LNG-Antrag gab es seit dem Jahr 2010 nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland?

Das Kraftfahrt-Bundesamt erfasst für Nutzung von Erdgas im Lkw folgende Rubriken:

Erdgas als Kraftstoff, Kombiniertes Betrieb mit Erdgas und Elektromotor, Hybridantrieb mit Erdgas und einem externen aufladbaren elektrischen Speicher, Wasserstoff bzw. Erdgas sowie Hybridantrieb mit Wasserstoff bzw. Erdgas und externem aufladbarem elektrischem Speicher. Die Kraftstoffart LNG wurde im Dezember 2018 neu in die Systematik der Kraftstoffarten aufgenommen, so dass erst ab 2019 Fahrzeuge mit diesem Schlüssel neu zugelassen werden können. LNG-Fahrzeuge wurden bis Ende 2018 unter sonstigen Kraftstoffarten zugelassen.

5. Wie viele Förderanträge sind gemäß der Richtlinie über die Förderung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen schweren Nutzfahrzeugen in Unternehmen des Güterkraftverkehrs seit Inkrafttreten der Förderrichtlinie im Saarland in welchem Volumen bewilligt worden?

Seit dem Inkrafttreten am 9. Juni 2018 haben nach der Richtlinie über die Förderung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen schweren Nutzfahrzeugen in Unternehmen des Güterkraftverkehrs zwei Unternehmen aus dem Saarland Förderbescheide erhalten. Die zugesagten Fördermittel betragen 32 000 Euro (1x 8 000 Euro, 1x 24 000 Euro).

6. Sind Förderanträge gemäß der Richtlinie über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff in der Binnenschifffahrt im Saarland bewilligt worden?

Wenn ja, wie viele, und in welcher Höhe?

Die Richtlinie über Zuwendungen für die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen zur Nutzung von LNG als Schiffskraftstoff zielt auf die Aus- und Umrüstung von Seeschiffen. Es wurden keine Anträge aus dem Saarland gestellt.

7. Wie viele Ladesäulen für das Laden von Pkw und Lkw mit Elektroantrieb gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland?

Im Rahmen der Anzeige von öffentlich zugänglichen Ladepunkten nach § 5 der Ladesäulenverordnung wurden der Bundesnetzagentur zum Stand Mai 2019 37 Ladesäulen mit 73 Ladepunkten gemeldet. Davon sind 56 Normalladepunkte bis 22 kW und 17 Schnellladepunkte mit über 22 kW Ladeleistung.

8. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Bestand an Ladesäulen für Elektroautos im Saarland seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Bis zum Jahr 2016 liegen der Bundesnetzagentur keine eigenen Daten zu öffentlich zugänglichen Ladesäulen im Saarland vor, da die Anzeigepflicht nach § 5 der Ladesäulenverordnung für Normalladepunkte bis 22 kW erst seit Inkrafttreten der Ladesäulenverordnung im März 2016 gilt. Zudem erstreckt sich die Anzeigepflicht nicht auf sämtliche Ladepunkte, denn solche mit einer Ladeleistung bis 3,7 kW sind von der Ladesäulenverordnung ausgenommen.

| Jahr | Ladesäulen | Normalladepunkte | Schnellladepunkte |
|-------------|-------------------|-------------------------|--------------------------|
| 2016 | 1 | 2 | 0 |
| 2017 | 10 | 17 | 6 |
| 2018 | 27 | 37 | 17 |
| 2019 (Mai) | 37 | 56 | 17 |

9. In welcher Art und Weise fördert die Bundesregierung Ladesäulenprojekte im Saarland, und wie viel Fördermittel sind seit dem Jahr 2010 im Saarland bewilligt worden?

Aktuell werden 135 Ladepunkte im Saarland gefördert. Die Förderung der Bundesregierung erfolgt im Rahmen der folgenden Programme:

- Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur,
- Förderrichtlinie Elektromobilität,
- Sofortprogramm „Saubere Luft“,
- Förderrichtlinie Erneuerbar Mobil,
- Förderrichtlinie Elektrobusse im ÖPNV.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) unterstützt zudem seit 2015 den Aufbau eines bundesweiten E-Tankstellennetzes entlang den Bundesautobahnen. Ziel ist es, ein dichtes Netz von Schnellladestationen an den Bundesautobahnen zu schaffen. Im Saarland wurden auf drei Rastanlagenstandorten an der BAB 6 Schnelladesäulen errichtet.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 7 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/11377 verwiesen.

10. Fördert die Bundesregierung mit dem Förderprogramm „Elektromobilität vor Ort“ Kommunen im Saarland?

Wenn ja, welche Kommunen wurden seit dem Jahr 2010 gefördert, und wie viel Fördermittel sind seitdem bewilligt worden?

Das BMVI fördert seit dem Förderprogramm „Elektromobilität vor Ort“, das im Jahr 2015 in Kraft getreten ist, den Saarpfalz-Kreis, die Kreisstadt Merzig und die Stadt St. Ingbert. Dabei erhalten der Saarpfalz-Kreis und die Kreisstadt Merzig jeweils die Förderung für die Erstellung eines Elektromobilitätskonzeptes. Die Stadt St. Ingbert erhält Förderung für ein Elektromobilitätskonzept sowie die Beschaffung von Elektrofahrzeugen. Insgesamt belaufen sich die Fördermittel auf 165 467 Euro.

11. Wie viele öffentlich zugängliche Ladesäulen soll es nach Vorstellungen der Bundesregierung bis 2020 im Saarland geben, um dem Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2020 1 Million Elektrofahrzeuge auf deutsche Straßen zu bringen, gerecht zu werden (bitte nach Schnellladepunkten und Normalladepunkten aufschlüsseln)?

Die räumliche Verteilung der bundesweit angestrebten Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten bis 2020 aus dem Nationalen Strategierahmen sowie aus dem Koalitionsvertrag basiert auf der Analyse von Potenzialräumen des Standorttools des BMVI. Um den Aufbau von Ladeinfrastruktur in Deutschland flächendeckend und bedarfsgerecht zu gestalten, steuert das BMVI seit diesem Jahr über unterschiedlich hohe Fördersätze bei der Förderung von öffentlicher Ladeinfrastruktur, je nach Potenzial am angegebenen Standort im Förderantrag.

12. Wie viele Ladesäulen für Elektrofahrzeuge hat die Bundesregierung im Rahmen des „Nationalen Strategierahmen (NSR) für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ im Saarland geplant, und wie viele davon stehen bereits?
14. Wie viele Wasserstoff-Tankstellen wurden im Rahmen des „Nationalen Strategierahmen (NSR) für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ aufgebaut?

Die Fragen 12 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Nationale Strategierahmen beinhaltet Ziele für den entsprechend der EU-Richtlinie 2014/94/EU angemessenen Aufbau von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe auf Bundesebene. Bis 2020 sollen 100 Wasserstofftankstellen in Deutschland entstehen. Bislang sind nach Angaben der Webseite <https://h2.live> 70 H2-Tankstellen in Betrieb, weitere 28 Tankstellen in der Umsetzung.

13. Wie viele Wasserstoff-Tankstellen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland?

Zum Zeitpunkt der Anfrage (Mai 2019) gibt es keine Wasserstoff-Tankstelle im Saarland.

15. 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 für das Saarland vorgesehen?
16. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Wasserstoff-Tankstellen im Saarland seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Aufbau der Wasserstoff-Tankstellen erfolgt überwiegend durch das Unternehmen H2Mobility. Es befindet sich eine Wasserstoff-Tankstelle in Saarbrücken in der Umsetzung.

Der Nationale Strategierahmen definiert keine lokale Verteilung der Infrastrukturen.

