

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Carina Konrad, Alexander Müller, Dr. Stefan Ruppert, Dr. h. c. Thomas Sattelberger, Frank Schäffler, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Ausbau der batterieelektrischen Mobilität in Deutschland

Angesichts sich verschärfender CO₂-Flottengrenzwerte auf europäischer Ebene und Bemühungen um eine nachhaltige Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor, steht die Entwicklung und der Ausbau der batterieelektrischen Mobilität im Fokus der Politik und Wirtschaft. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur identifiziert den Elektroantrieb als Schlüssel klimafreundlicher Mobilität und die Nutzung erneuerbarer Energien als wichtigen Baustein in der nachhaltigen Sektorenkopplung von Verkehr und Energie. Deutschland soll Leitmarkt werden und durch die Entwicklung innovativer Technologien und Konzepte auch als Leitanbieter seine Spitzenstellung im Automobilbereich verteidigen. Gleichzeitig hat die Bundesregierung sich mehrere Zielwerte beim Ausbau der Elektromobilität gesetzt. Bis 2020 hat die Bundesregierung etwa das Ziel von einer Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen ausgegeben (www.spiegel.de/auto/aktuell/elektroautos-regierungsberater-kippen-millionen-ziel-a-1228897.html). Anfang 2019 hat der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer zusätzlich ein neues Plansoll von zehn Millionen Elektrofahrzeugen bis 2030 gefordert (www.focus.de/auto/elektroauto/klimaschutz-im-verkehr-scheuer-sieht-gewaltige-herausforderung_id_10442221.html).

Um die Elektromobilität in Deutschland zeitnah zu realisieren, haben CDU, CSU und SPD in ihrem Koalitionsvertrag eine Verlängerung, Ausweitung und Erhöhung der bestehenden Förderung über das Jahr 2020 hinaus versprochen. Das Interesse betroffener Unternehmen daran ist groß. Insbesondere der Ausbau der benötigten Ladeinfrastruktur ist dabei von enormer Bedeutung für den erfolgreichen, flächendeckenden Hochlauf der E-Mobilität in Deutschland.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele rein batterieelektrisch sowie zusätzlich mit Verbrennungsmotor angetriebene PKW und leichte Nutzfahrzeuge werden nach Kenntnis der Bundesregierung voraussichtlich im Jahr 2019 in Deutschland zugelassen sein (bitte nach Hersteller und Elektrifizierungsgrad – Hybridelektro-, Plug-in-Hybrid-, reines Batterieelektro-, Range-Extender-Fahrzeug – auflisten)?

2. Wie viele rein batterieelektrisch angetriebene PKW- und leichte Nutzfahrzeugmodelle sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland auf dem Markt käuflich verfügbar (bitte nach Hersteller und Modell auflisten)?
3. Wie viele rein batterieelektrisch sowie zusätzlich mit Verbrennungsmotoren angetriebene PKW- und leichte Nutzfahrzeugmodelle sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland auf dem Markt käuflich verfügbar (bitte nach Hersteller, und Modell und Elektrifizierungsgrad (Hybridelektro-, Plug-in-Hybrid-, reines Batterieelektro-, Range-Extender-Fahrzeug) auflisten)?
4. Mit welchen Lieferzeiten sind die genannten rein batterieelektrisch sowie zusätzlich mit Verbrennungsmotoren angetriebenen PKW- und leichten Nutzfahrzeugmodelle nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland erhältlich?
5. Bei welchen rein batterieelektrisch sowie zusätzlich mit Verbrennungsmotoren angetriebenen PKW- und leichten Nutzfahrzeugmodellen wird der Kauf aktuell von der Bundesregierung finanziell unterstützt (bitte nach Hersteller, und Modell und Elektrifizierungsgrad – Hybridelektro-, Plug-in-Hybrid-, reines Batterieelektro-, Range-Extender-Fahrzeug – auflisten)?
6. Plant die Bundesregierung eine Ausweitung, Verlängerung oder Erhöhung der Förderung von batterieelektrisch sowie zusätzlich mit Verbrennungsmotoren angetriebenen PKW- und leichten Nutzfahrzeugmodellen, und wenn ja, wann, und mit wem hat sie in dieser Hinsicht Gespräche geführt, und wie ist der Stand der Verhandlungen?
7. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass ihr Ziel von einer Million batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen in Deutschland im Jahr 2022, insbesondere angesichts der Zulassungszahlen von batterieelektrisch angetriebenen PKW und leichten Nutzfahrzeugen in den letzten Jahren, erreicht wird?
8. Wie bewertet die Bundesregierung die Aussagen von Bundesverkehrsminister Scheuer, das bis 2030 zehn Millionen batterieelektrisch angetriebene PKW sowie 500 000 Elektro-Nutzfahrzeuge in Deutschland zugelassen sein sollen?
9. Wie will die Bundesregierung ihr Ziel für das Jahr 2020 bzw. das Ziel des Bundesverkehrsministers für 2030 erreichen?
10. Wie viele mit Verbrennungsmotor angetriebene PKW und leichte Nutzfahrzeuge müssen nach Einschätzung der Bundesregierung jeweils bis 2021, 2025 und 2030 durch batterieelektrische PKW und leichte Nutzfahrzeuge ausgetauscht werden, bzw. wie hoch muss der Anteil an batterieelektrischen PKW und leichten Nutzfahrzeugen an der Fahrzeugflotte sein, um die jeweiligen Zielwerte der EU-CO₂-Regulierung zu erfüllen (bitte in Prozent und in absoluten Zahlen auflisten)?
11. Wie bewertet die Bundesregierung die Forderungen des Volkswagen-Konzerns zur Förderung der Elektromobilität aus dem Strategiepapier „Ansätze und Vorschläge zur besseren Förderung von Elektromobilität in Deutschland“?
12. Was für eine Rolle spielen PKW und leichte Nutzfahrzeuge mit alternativen Antrieben und Kraftstoffen (außer batterieelektrisch betriebenen) für die Bundesregierung bei der Erfüllung der EU-CO₂-Regulierung?
13. Wie bewertet die Bundesregierung die Auswirkungen der Elektromobilität insgesamt sowie jeweils für rein batterieelektrisch sowie zusätzlich mit Verbrennungsmotoren angetriebene Fahrzeuge (Hybride) auf Arbeitsplätze in der Automobil- und Zulieferindustrie in Deutschland?

14. Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit, Stromverteilnetze auf veränderte Belastungen und punktuelle Lastspitzen, insbesondere durch die wachsende Nutzung privater Ladestationen, vorzubereiten, und wenn ja, durch welche Maßnahmen, bis wann und mit welchen Kosten will die Bundesregierung dies tun (bitte nach einzelnen Maßnahmen auflisten)?
15. Bis wann und wie will die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD versprochene Anpassung des Mietrechts in Bezug auf die Vorbereitung und Durchführung baulicher Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität durch Wohnungseigentümer durchführen?

Berlin, den 19. Juni 2019

Christian Lindner und Fraktion

