

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Mario Brandenburg (Südpfalz), Katja Suding, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Britta Katharina Dassler, Peter Heidt, Dr. h.c. Thomas Sattelberger, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Daniela Kluckert, Pascal Kober, Carina Konrad, Ulrich Lechte, Dr. Martin Neumann, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Frank Sitta, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Induktives Laden von Elektrofahrzeugen

Mit dem „Masterplan Ladesäuleninfrastruktur“ hat sich die Bundesregierung das Ziel gesetzt, bis 2030 eine Million Ladepunkte zu schaffen, um bis dahin zehn Millionen elektrisch betriebene Fahrzeuge auf die Straße zu bringen. Im Jahr 2011 wurde sich das Ziel gesetzt, bis 2020 eine Million Elektroautos auf die Straße zu bringen (<https://www.welt.de/wirtschaft/article13368718/Bundesregierung-soll-Startgeld-fuer-E-Autos-zahlen.html>). Erreicht wurde dieses Ziel nicht (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/4270/umfrage/pkw-bestand-in-deutschland-nach-kraftstoffarten/>), was unter Umständen auch am mangelnden Ausbau der Lade-Infrastruktur liegen kann (<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/460234/umfrage/ladestationen-fuer-elektroautos-in-deutschland-monatlich/>).

In anderen Ländern werden seit Jahren schon Konzepte für Induktionsspuren unter bestimmten Straßenabschnitten (mobiles induktives Laden) getestet, um die Lademöglichkeiten zu erweitern und damit die Reichweite elektrisch betriebener Fahrzeuge so zu erweitern, dass sie für größere Teile der Bevölkerung attraktiv werden. In China wird zusätzlich die Verbindung mit Solarpanelen unter der Fahrbahn erprobt (Vgl. https://www.chip.de/news/Erste-Solar-Autobahn-fuer-Elektroautos-Hier-gibt-es-Strom-waehrend-der-Fahrt_131182725.html). Dabei konnten zu bewältigende technische Herausforderungen aufgedeckt und sinnvolle Standorte ausgemacht werden. So ergab ein Testlauf in unserem Nachbarland Frankreich, „dass es gesamtwirtschaftlich sinnvoller sein könnte, ausschließlich viel befahrene und stauanfällige Straßen in der Innenstadt sowie die am stärksten befahrenen Autobahnabschnitte mit einem solchen System auszustatten. Ein weiterer Anwendungsbereich wären Taxistände, wo ein dauerhaftes und kontinuierliches Laden während der Wartezeiten sinnvoll sein kann“ (vgl. <https://emobilitaetblog.de/neue-induktive-ladetechnik-von-qualcomm>). In Deutschland fangen wir hingegen im Jahr 2019 an, Hochspannungs-

leitungen auf Autobahnen zu testen, die am Ende aber nur für bestimmte LKW nutzbar und für PKW unerreichbar sind (vgl. <https://herthundbuss.com/branch/e-mehr/e-highway-deutschlands-erste-teststrecke-fuer-hybrid-lkws/>). Wenn gleich ein Beitrag zur Verbreitung der Elektromobilität, trägt diese Maßnahme wenig zur Förderung elektrischen Individualverkehrs bei. Dafür benötigen wir technologisch innovativere Ansätze.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie beurteilt die Bundesregierung das Potenzial des mobilen induktiven Ladens für die Elektromobilität in Deutschland,
 - a) den Beitrag induktiven Ladens im Rahmen des „Masterplan Ladeinfrastruktur“ und allgemein bei der Förderung der Elektromobilität in Deutschland,
 - b) das Potenzial für die Elektromobilität im urbanen Raum und in ländlichen Regionen,
 - c) das Potenzial auf Autobahnen,
 - d) das Potenzial auf Bundesstraßen?
2. Welche Rolle spielen Technologien zum mobilen induktiven Laden in den Programmen der Bundesregierung zur Förderung der Elektromobilität,
 - a) welche Rolle bei elektrisch oder hybrid betriebenen Lkw,
 - b) welche Rolle für elektrisch oder hybrid betriebenen ÖPNV,
 - c) welche Rolle bei elektrisch oder hybrid betriebenen PKW?
3. Was unternimmt die Bundesregierung, um einheitliche Standards sicherzustellen, die ein Laden unabhängig von der verbauten Ladeinfrastruktur und dem zu ladenden Fahrzeug?
 - a) Ist sie dazu im Austausch mit Autoherstellern und Erstausrüstern (Original Equipment Manufacturer, OEMs)?
 - b) Bringt sich die Bundesregierung in die Diskussion um internationale Standards für solche Ladetechniken ein?
4. Welche Programme zur Förderung des mobilen induktiven Ladens in Bund und Ländern sind der Bundesregierung bekannt?
5. Hat die Bundesregierung Kenntnis darüber, wie viele Unternehmen sich mit mobilem induktivem Laden von elektrisch oder hybrid betriebenen Fahrzeugen in Deutschland beschäftigen?

Wie viele Start-ups gibt es in diesem Bereich nach Information der Bundesregierung?
6. Betreibt die Bundesregierung eine kontinuierliche Beobachtung der Forschungsprogramme und Testprogramme in anderen Ländern?

Wenn ja, wo liegt hierfür die Zuständigkeit?
7. Wie ist nach Einschätzung der Bundesregierung die Position Deutschlands und deutscher Unternehmen, die an Technologien des induktiven Ladens von Elektrofahrzeugen oder Hybridfahrzeugen arbeiten, im internationalen Vergleich und im Verhältnis zu den in diesem Bereich führenden Staaten?
8. Wie schätzt die Bundesregierung die aktuell und in den nächsten fünf bzw. zehn Jahren möglichen Ladegeschwindigkeiten ein?

9. Welche technischen und regulatorischen Herausforderungen gibt es nach Meinung der Bundesregierung beim induktiven Laden von Elektrofahrzeugen stationär (etwa beim Parken) und beim Laden unterwegs?
10. Welche Kosten wären nach Kenntnis der Bundesregierung pro Kilometer induktiv ladender Straße auf Autobahnen/Bundesstraßen/anderen Straßen im Schnitt zu veranschlagen?
Ab welchem Kilometerpreis für die jeweilige Straße rechnet sich nach Meinung der Bundesregierung ein Einsatz unter Deutschlands Straßen?
Wie unterscheiden sich die Kosten bei den verschiedenen Arten der Verlegung (oberirdisch oder unterirdisch, ebenerdig)
11. Welche weiteren Projekte stationären induktiven Ladens fördert die Bundesregierung?

Berlin, den 11. März 2020

Christian Lindner und Fraktion

