

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Renata Alt, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Reginald Hanke, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Karsten Klein, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Till Mansmann, Judith Skudelny, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Gerald Ullrich und der Fraktion der FDP

Infrastruktur für alternative Antriebe im Saarland im Jahr 2020

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 (Pkws) zum 1. Januar 2019 mit über 47 Millionen Einheiten einen neuen Höchststand. Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Bestand der registrierten Lastkraftwagen (Lkws). Die Zahl der in Deutschland zugelassenen Pkws und Lkws mit alternativem Antrieb ist im Vergleich zu Diesel- und Benzinmotoren jedoch gering. So waren nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes (KBA) zum 1. Januar 2019 nur rund 1,9 Prozent der zugelassenen Pkws mit alternativen Antriebstechnologien ausgestattet, während 65,9 Prozent der Pkws 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 Lkws werden momentan nur rund 40 000 ohne Diesel oder Benzin betrieben. Dies entspricht einem Anteil von unter 2 Prozent (Quelle: https://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-ines-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 Antriebstechnologie, 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 technolo-

gieoffener 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 essenziell.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele LNG- bzw. CNG-Tankstellen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland?
2. Wie hat sich die Zahl der LNG- bzw. CNG-Tankstellen im Saarland nach Kenntnis der Bundesregierung seit 2018 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
3. Sind LNG- bzw. CNG-Tankstellen im Saarland nach Kenntnis der Bundesregierung im Bau oder in Planung?
4. 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?
5. Wie viele Neuzulassungen von Pkws sowie Lkws mit CNG- bzw. LNG-Antrag gab es seit dem Jahr 2018 nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland sowie in der Bundesrepublik Deutschland insgesamt?
6. 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?
7. Wie viele Ladesäulen für das Laden von Pkws und Lkws mit Elektroantrieb gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland?
8. Wie hat sich der Bestand an Ladesäulen für Elektroautos im Saarland nach Kenntnis der Bundesregierung seit dem Jahr 2016 entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
9. In welcher Art und Weise fördert die Bundesregierung Ladesäulen-Projekte im Saarland, und wie viele Fördermittel sind seit dem Jahr 2015 im Saarland bewilligt worden?
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 viele Fördermittel sind seit dem bewilligt worden?
11. Wie viele öffentlich zugängliche Ladesäulen soll es nach Vorstellungen der Bundesregierung bis 2021 bzw. 2030 im Saarland geben, um dem Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2030 5 Millionen bis 7 Millionen Elektrofahrzeuge auf deutsche Straßen zu bringen, gerecht zu werden (bitte nach Schnellladepunkten und Normalladepunkten aufschlüsseln)?
12. Wie viele Ladesäulen für Elektrofahrzeuge hat die Bundesregierung im Rahmen des „Nationalen Strategierahmens (NSR) für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ im Saarland geplant, wie viele davon stehen bereits?

13. Wie viele der bestehenden Ladesäulen im Saarland sind nach Kenntnis der Bundesregierung auch für schwere Nutzfahrzeuge wie Lkws nutzbar?
14. Wie viele für schwere Nutzfahrzeuge kompatible Ladesäulen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland, und wie viele sind im Bau sowie geplant?
15. Wie viele dieser Ladesäulen für schwere Nutzfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung öffentlich zugänglich, und wie viele befinden sich im unmittelbaren Umkreis einer Bundesfernstraße?
16. Wie hoch war die bisher zugesagte sowie abgerufene Förderung für Ladesäulen und Ladepunkte im Saarland (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
17. Wie viele Wasserstoff-Tankstellen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung im Saarland, und wie viele sind in Planung?
18. Inwiefern besteht nach Kenntnis der Bundesregierung bereits eine nutzbare Pipeline- und Lagerinfrastruktur für Wasserstoff im Saarland?
19. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Aufrüstung bzw. Nutzbarmachung bestehender Pipeline- und Lagerstrukturen für Wasserstoff im Saarland?
20. Welche Möglichkeiten zur Kostenübernahme oder anderweitigen Unterstützung durch den Bund bestehen nach aktuellem Kenntnisstand der Bundesregierung (bitte nach Projekten und Förderhöhe sowie Maßnahme aufschlüsseln)?
21. Wie viele Wasserstoff-Tankstellen sind nach Ansicht der Bundesregierung für das Saarland notwendig, um der Technologie in ihren verschiedenen Mobilitätsanwendungen zum Durchbruch zu verhelfen?

Berlin, den 21. Oktober 2020

Christian Lindner und Fraktion

