

Antwort **der Bundesregierung**

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Torsten Herbst, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/9083 –

Infrastruktur für alternative Antriebe in Mitteldeutschland

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 (www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2019/Fahrzeugbestand/pm5_fz_bestand_pm_komplett.html?nn=646300).

Gleichzeitig nimmt das Interesse bei Verbrauchern an Fahrzeugen mit alternativen Antrieben 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 (<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 gestiegen 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 alternativen 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/CNG-Tankstellen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in den Bundesländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen (nachfolgend Mitteldeutschland; bitte nach Bundesland aufschlüsseln)?
2. Wie hat sich die Zahl der LNG/CNG-Tankstellen in Mitteldeutschland seit 2010 entwickelt (bitte nach Jahr und Bundesland aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

Auf Basis der Angaben des im Internet verfügbaren Tankstellenfinders von Zukunft Erdgas gibt es in Sachsen 29, in Sachsen-Anhalt 39 und in Thüringen 29 CNG-Tankstellen, jedoch keine LNG-Tankstelle.

3. Fördert die Bundesregierung den Bau oder den Betrieb von LNG/CNG-Tankstellen in Mitteldeutschland?

Wenn ja, in welcher Art und Weise?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung fördert den Bau von CNG und LNG Tankstellen: Es besteht ein Anreiz zur Verwendung von Erdgaskraftstoff über die Reduzierung der Energiesteuer, weitere Maßnahmen zur Förderung von Nutzfahrzeugen mit Erdgasantrieb sowie die Mautbefreiung für Lkw >7,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht unterstützen die Nachfrage nach Erdgas als Kraftstoff.

Im Übrigen wird auf die Förderrichtlinie für energieeffiziente und/oder CO₂-arme Lkw des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verwiesen.

4. Wie viele Neuzulassungen von Lkw mit CNG/LNG-Antrieb gab es seit dem Jahr 2010 nach Kenntnis der Bundesregierung in Mitteldeutschland?

Es wird auf die Anlage verwiesen.

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 in Mitteldeutschland in welchem Volumen bewilligt worden?

Seit dem Inkrafttreten am 9. Juni 2018 wurden nach der „Richtlinie über die Förderung von energieeffizienten und/oder CO₂-armen schweren Nutzfahrzeugen in Unternehmen des Güterkraftverkehrs“ (BAnz AT 08.06.2010 B2) 224 Anträge mit einem Volumen von 10,9 Mio. Euro bewilligt (Stand: 8. April 2019). Die bewilligten Förderanträge beinhalten 790 Fahrzeuge.

6. Wie viele Ladesäulen für das Laden von Pkw und Lkw mit Elektroantrieb gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Mitteldeutschland?

Laut Bundesnetzagentur gibt es 1 171 Normalladepunkte und 258 Schnellladepunkte an öffentlich zugänglichen Ladesäulen in Mitteldeutschland (Stand: Februar 2019).

7. Wie hat sich der Bestand an Ladesäulen für Elektroautos in Mitteldeutschland seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte nach Jahr und Bundesland aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen keine Datenreihen zur Entwicklung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur vor Inkrafttreten der Ladesäulenverordnung im Jahr 2016 vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 1 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/4366 sowie auf die Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur verwiesen (vgl.: www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Ladesaeulenkarte_node.html).

8. In welcher Art und Weise fördert die Bundesregierung Ladesäulenprojekte in Mitteldeutschland, und wie viele Fördermittel sind seit dem Jahr 2010 in Mitteldeutschland bewilligt worden?

Derzeit werden 2 354 Ladepunkte in Mitteldeutschland durch die Bundesregierung gefördert. Die Förderung bzw. Kostenbeteiligung erfolgt im Rahmen der folgenden Programme:

- Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur,
- Förderrichtlinie Elektromobilität,
- Sofortprogramm „Saubere Luft 2017 – 2020“,
- Förderrichtlinie Erneuerbar Mobil,
- Förderrichtlinie Elektrobusse im ÖPNV,
- Kostenbeteiligung bei Konzessionsverträgen mit der Tank und Rast GmbH.

9. Fördert die Bundesregierung mit dem Förderprogramm „Elektromobilität vor Ort“ Kommunen in Mitteldeutschland?

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

Von 2011 bis 2015 wurden in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen Forschungs- und Entwicklungsprojekte mit Fördermitteln in Höhe von 16 283 632,51 Euro unterstützt.

- Die Kommunen Chemnitz, Dresden, Leipzig und Zwickau in Sachsen erhielten 13 822 369,56 Euro.
- Halle (Saale) und Magdeburg in Sachsen-Anhalt wurden mit 1 014 922,83 Euro gefördert.
- In Thüringen erhielten die Kommunen Eisenach, Erfurt, Hermsdorf, Ilmenau, Jena und Weimar Fördermittel in Höhe von 1 446 340,12 Euro.

Seit 2015 sind innerhalb des BMVI Förderprogramms „Elektromobilität vor Ort“ Fördermittel für F&E-Projekte, Beschaffungsvorhaben und Konzeptstudien in Höhe von 4 645 009,90 Euro für Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen bewilligt worden.

- Die Kommunen Annaberg-Buchholz, Borna, Chemnitz, Dresden, Hainichen, Kamenz, Leipzig, Lengefeld, Lossatal OT Falkenhain, Schneeberg, Stollberg, Torgau und Wilkau-Haßlau in Sachsen erhielten Fördermittel in Höhe von 4 144 080,11 Euro.
- Die Kommunen Halle (Saale), Köthen, Lützen, Magdeburg und Naumburg in Sachsen-Anhalt wurden mit 251 330,20 Euro gefördert.
- 249 599 59 Euro flossen in die Förderung von den Kommunen Arnstadt, Bad Tennstedt, Jena, Kölleda und Sondershausen in Thüringen.

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

Die räumliche Verteilung der bundesweit angestrebten Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten bis 2020 aus dem Nationalen Strategierahmen (NSR) sowie aus dem Koalitionsvertrag basiert auf der Analyse von Potenzialräumen des Standorttools des BMVI. Die aktuelle Analyse des Standorttools hat in Mitteldeutschland bis 2020 verschiedene Regionen mit einem erhöhten Potenzial für weitere Normalladepunkte und Schnelladepunkte identifiziert, jedoch ohne eine konkrete Anzahl von Ladepunkten für Mitteldeutschland vorzugeben.

11. Wie viele Ladesäulen für Elektrofahrzeuge hat die Bundesregierung im Rahmen des „Nationalen Strategierahmen (NSR) für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ in Mitteldeutschland geplant, und wie viele davon stehen bereits?

Der NSR beinhaltet Ziele für den angemessenen Aufbau von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe ausschließlich auf Bundesebene.

12. Wie viele Autobahnraststätten gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Mitteldeutschland, und wie viele von diesen Raststätten sind im Rahmen des „Nationalen Strategierahmen (NSR) für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ mit Schnellladestationen ausgestattet worden?

In Mitteldeutschland sind nach Angaben von Tank&Rast 38 Rastanlagen-Standorte vorhanden. Von diesen sind bisher 32 Standorte mit jeweils zwei Schnellladepunkten (insgesamt 64 Schnellladepunkte) ausgerüstet.

13. Wie viele Wasserstofftankstellen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Mitteldeutschland?

Derzeit bestehen in Mitteldeutschland drei Wasserstofftankstellen (Dresden, Leipzig, Magdeburg), drei weitere Tankstellen sollen im Jahr 2019 in Betrieb gehen (Erfurt, Halle, Meerane).

14. Wie viele Wasserstofftankstellen wurden im Rahmen des „Nationalen Strategierahmen (NSR) für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ aufgebaut?
15. Wie viele der im „Nationalen Strategierahmen (NSR) für den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ von November 2016 beschlossenen 100 Wasserstofftankstellen für die Versorgung von Brennstoffzellenfahrzeugen bis zum Jahr 2020 sind für Mitteldeutschland vorgesehen?
16. Wie hat sich die Zahl der Wasserstofftankstellen in Mitteldeutschland seit dem Jahr 2010 entwickelt (bitte nach Jahr und Bundesland aufschlüsseln)?

Die Fragen 14 bis 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ziele sehen bis 2020 den Aufbau von 100 Wasserstofftankstellen in Deutschland vor. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

In der betreffenden Region wurden die ersten Wasserstoff-Tankstellen im Jahr 2018 in Betrieb genommen (Dresden und Leipzig im September 2018, Magdeburg im Oktober 2018)

Neuzulassungen von Lastkraftwagen in Mitteldeutschland sowie Deutschland insgesamt mit den Kraftstoffarten CNG (Erdgas) und LNG (Verflüssigtes Erdgas) der Jahre 2010 - 2018

Bundesland	Kraftstoffart	Jahr											Insgesamt
		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018			
Mitteldeutschland insgesamt	Erdgas insgesamt	214	240	201	170	106	100	85	78	73	1.267		
	Erdgas (NG)	152	182	136	104	61	63	60	59	59	876		
	Bivalenten Betrieb mit Benzin oder komprimiertem Erdgas	62	58	65	66	45	37	25	19	14	391		
	Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Verflüssigtes Erdgas insgesamt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Sachsen	davon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Zweistoffbetrieb mit verflüssigtem Erdgas (LNG) und Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Verflüssigtes Erdgas (LNG)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Erdgas insgesamt	80	98	62	58	33	24	41	23	23	442		
	Erdgas (NG)	44	67	27	28	15	9	30	19	19	258		
Sachsen-Anhalt	davon	36	31	35	30	18	15	11	4	4	184		
	Bivalenten Betrieb mit Benzin oder komprimiertem Erdgas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Verflüssigtes Erdgas insgesamt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	davon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Thüringen	Zweistoffbetrieb mit verflüssigtem Erdgas (LNG) und Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Verflüssigtes Erdgas (LNG)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Erdgas insgesamt	60	56	52	48	45	47	26	47	37	418		
	Erdgas (NG)	44	37	34	33	35	40	14	33	34	304		
	Bivalenten Betrieb mit Benzin oder komprimiertem Erdgas	16	19	18	15	10	7	12	14	3	114		
sonstige Bundesländer	davon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Verflüssigtes Erdgas insgesamt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	davon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Zweistoffbetrieb mit verflüssigtem Erdgas (LNG) und Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Verflüssigtes Erdgas (LNG)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Deutschland insgesamt	Erdgas insgesamt	1.208	1.103	947	788	743	783	564	534	705	7.375		
	Erdgas (NG)	910	781	544	515	427	455	375	385	589	4.991		
	Bivalenten Betrieb mit Benzin oder komprimiertem Erdgas	298	322	402	273	313	328	189	139	116	2.380		
	Sonstige	-	-	1	-	3	-	-	-	-	4		
	Verflüssigtes Erdgas insgesamt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
Deutschland insgesamt	davon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Zweistoffbetrieb mit verflüssigtem Erdgas (LNG) und Diesel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Verflüssigtes Erdgas (LNG)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Erdgas insgesamt	1.422	1.343	1.148	958	849	883	649	612	778	8.642		
	Erdgas (NG)	1.062	963	680	619	488	518	435	454	648	5.867		
Deutschland insgesamt	davon	360	380	467	339	358	365	214	158	130	2.771		
	Bivalenten Betrieb mit Benzin oder komprimiertem Erdgas	-	-	1	-	3	-	-	-	-	4		
	Sonstige	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	Verflüssigtes Erdgas insgesamt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	davon	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		

Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt

