

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Oliver Krischer, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und
der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/11093 –**

Maßnahmen der Bundesregierung zur Organisation öffentlicher Ladeinfrastruktur sowie zur Förderung der Ladeinfrastruktur im privaten Raum

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sind verschiedene ökonomische Fragestellungen verbunden. Trotz hoher Investitionskosten sowie oft noch nicht tragfähiger Geschäftsmodelle zeichnen sich verschiedene privatwirtschaftliche Konzepte und Initiativen im Bereich des Ladeinfrastrukturbetriebs ab. Zuletzt kündigten mehrere Autohersteller an, entlang der Autobahnen Schnellladestationen errichten zu wollen und damit bestehende Initiativen, beispielsweise von Autobahn Tank & Rast GmbH und Tesla, zu ergänzen.

Nicht nur bei Ladepunkten entlang der Autobahnen, sondern bei allen Ladepunkten stellen sich zudem Fragen in Bezug auf die Marktregulierung und die mögliche Bildung schädlicher Oligopole. Auch muss sichergestellt werden, dass trotz unterschiedlicher Betreiber gemeinsame Standards in Bezug auf Anschluss- und Zahlungsmöglichkeiten eingehalten werden sowie Echtzeitinformationen zum Belegungsstand der Ladesäule zur Verfügbarkeit gestellt werden. Erste Vorgaben zur Standardisierung der Ladeinfrastruktur gibt die sogenannte Ladesäulenverordnung vor. Dass weitere Hemmnisse bestehen, um eine komfortable Nutzung der Infrastruktur sicherzustellen, verdeutlicht nicht zuletzt die geplante Änderung und Erweiterung der sogenannten Ladesäulenverordnung, die jedoch bis zuletzt noch nicht in Kraft getreten ist.

Nicht nur die Ladeinfrastruktur im öffentlichen und halböffentlichen Raum ist entscheidend für den Erfolg der Elektromobilität, auch Ladepunkte im privaten Raum sind Eckpfeiler einer bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur und damit des Erfolgs der Elektromobilität insgesamt. Auch hier hat die Bundesregierung Maßnahmen angekündigt, jedoch bis zuletzt nicht umgesetzt, zum Beispiel Änderungen des Wohneigentums- und Mietrechts sowie des Baurechts.

Ladeinfrastruktur an Autobahnen

1. Wie bewertet die Bundesregierung die Initiative mehrerer Autohersteller, entlang der Autobahnen Schnellladestationen zu errichten (vgl. SPIEGEL ONLINE, „Deutsche Hersteller planen Schnellladenetz für E-Autos“, 29. November 2016)?

Die Bundesregierung begrüßt das privatwirtschaftliche Engagement der Automobilindustrie zum Aufbau eines europaweiten Schnellladenetzes.

2. Welche Kenntnis besitzt die Bundesregierung über die geplanten Anschluss- und Zahlungsmöglichkeiten, die Sicherstellung von eRoaming sowie den Einsatz sogenannter Ultra-Schnellladesäulen im Rahmen dieser Initiative?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

3. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung über die Finanzierungsquellen dieser Initiative?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

4. Wie viele Ladesäulen, die von Konzessionsnehmern für Nebenbetriebe an Autobahnen im Rahmen der Konzessionsverträge errichtet wurden, wurden bislang durch Bundesmittel bezuschusst?

Auf den Bundesautobahnen wird an 34 Rastanlagenstandorten in Baden-Württemberg der Aufbau von 68 Schnellladesäulen mit Mitteln aus dem Förderprogramm „SLAM – Schnellladenetz für Achsen und Metropolen“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) gefördert. Fördernehmer ist die EnBW Energie Baden-Württemberg AG.

5. Wie hoch fiel die Bezuschussung durch Bundesmittel bislang insgesamt aus, und von welcher weiteren Entwicklung geht die Bundesregierung aus?

Im Rahmen des Förderprogramms „Schaufenster Elektromobilität“ wurde im A9-Projekt „Technik, Umsetzbarkeit, Akzeptanz der DC – Ladung auf der Kernachse A9 (München – Nürnberg – Leipzig)“ das DC-Schnellladen auf CCS-Basis erprobt und mit 2,1 Mio. Euro Bundesfördermitteln unterstützt.

Über das BMWi-Projekt „SLAM – Schnellladenetz für Achsen und Metropolen“ mit dem Fokus Hochleistungsladen sind bislang 1,3 Mio. Euro Fördermittel ausgezahlt worden. Werden alle Voraussetzungen erfüllt, werden bis zum Projektende weitere 2,8 Mio. Euro Fördermittel ausgezahlt. Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen.

Zur Frage der künftigen Entwicklung der Inanspruchnahme von Fördermitteln durch einen Konzessionsnehmer oder einen Kooperationspartner lassen sich keine Aussagen treffen.

6. Wie viele dieser Ladesäulen wurden und werden einerseits an den Nebenbetrieben selbst und andererseits auf den Verkehrsflächen des Bundes errichtet?

Auf bereits bestehenden Rastanlagenstandorten werden die Schnellladesäulen im Regelfall – unter Berücksichtigung der standortspezifischen Gegebenheiten vor Ort – auf der im Eigentum des Bundes stehenden Verkehrsfläche an Parkplätzen

in der Nähe der Raststätte errichtet. Die Auswahl des konkreten Standorts stimmt im Übrigen die zuständige Straßenbauverwaltung des jeweiligen Landes mit dem Konzessionsnehmer ab.

7. Wie viel Prozent der sich an Bundesautobahnen befindlichen Ladesäulen werden durch die Autobahn Tank & Rast GmbH errichtet?

Es werden rund 400 Standorte der Tank & Rast GmbH in ihrem eigenen Service-netz im Regelfall mit einer Schnellladesäule ausgestattet.

8. Wieso erfolgt Errichtung und Betrieb dieser Ladeinfrastruktur ausschreibungs-frei durch die bestehenden Konzessionsnehmer, obwohl durch Errich-tung und Betrieb zahlreicher Ladesäulen durch wenige Konzessionsnehmer eine Oligopolbildung verstärkt werden kann?

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt im Rahmen der bestehenden Konzessi-onsverträge, da das Aufladen von Elektrofahrzeugen zur Zweckbestimmung ei-nes konzessionierten Nebenbetriebs gehört und Bestandteil des Waren- und Dienstleistungsangebots für die Verkehrsteilnehmer ist.

Ladesäulenverordnung

9. Wann wird die geplante Änderung der Ladesäulenverordnung („Ladesäulen-verordnung II“) in Kraft treten?
10. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über mögliche Hemmnisse im Notifizierungsverfahren der Ladesäulenverordnung II auf EU-Ebene?

Die Fragen 9 und 10 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam be-antwortet.

Die geplante Änderung der Ladesäulenverordnung wird – nach Zustimmung des Bundesrates – in Kraft treten können. Zurzeit klärt die Bundesregierung mit der Europäischen Kommission verbleibende Fragen im Zusammenhang mit Laden bei geringen Ladeleistungen.

11. Inwiefern wird die geplante Änderung der Ladesäulenverordnung vorschrei-ben, dass bei neuen Ladepunkten einerseits eine Ad-hoc-Authentifizierung und -Bezahlung und andererseits die Interoperabilität durch eRoaming mög-lich ist?

Der Entwurf der Änderung der Ladesäulenverordnung sieht für öffentlich zu-gängliche Ladepunkte eine Pflicht zur Ad-hoc-Bezahlung vor. Damit ist sicher-gestellt, dass jedermann an allen öffentlich zugänglichen Ladepunkten Ladestrom beziehen kann.

Eine Pflicht des Ladesäulenbetreibers dahingehend, dass auch jeder Fremdkunde innerhalb seines Stromlieferungsvertrages den Fahrstrom mit dem Ladesäulenbetrei-ber abrechnen kann, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorgesehen. Dafür gibt es zwei Gründe: Einerseits ist durch die Pflicht einer Ad-hoc-Bezahlungsmöglichkeit be-reits sichergestellt, dass jedermann laden kann. Andererseits sind zum jetzigen Zeitpunkt bereits jetzt schon weit über 80 Prozent aller Ladesäulenbetreiber an überregional (zum Teil europaweit) agierende Abrechnungsdienstleister ange-schlossen, die wiederum untereinander ein eRoaming sicherstellen.

12. Wird die geplante Änderung der Ladesäulenverordnung vorschreiben, dass Betreiber den aktuellen Belegungsstand der Ladepunkte in Echtzeit an eine zentrale Informationsplattform übermitteln müssen, und wenn nein, warum nicht?

Nein.

13. Inwiefern plant die Bundesregierung, die Vorgaben der Ladesäulenverordnung auch auf bestehende Ladesäulen auszudehnen, so dass diese an die neuen Vorgaben angepasst würden?

Die Bundesregierung plant nicht, die Vorgaben der Ladesäulenverordnung auch auf bestehende Ladesäulen auszudehnen. Eine solche Rückwirkung wäre ein erheblicher Eingriff in grundrechtlich geschützte Rechtspositionen der Ladesäulenbetreiber.

Marktstruktur und regulatorische Vorgaben

14. Welches Unternehmen bzw. welche Organisation betreibt nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit die meisten Ladepunkte in Deutschland, und um wie viele Ladepunkte handelt es sich?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

15. In welchem Maße verteilen sich die übrigen Ladepunkte auf weitere Unternehmen bzw. Organisationen (bitte prozentual nach Unternehmen bzw. Organisationen aufschlüsseln)?

Dazu liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

16. Mit welchen Maßnahmen vermeidet die Bundesregierung eine mögliche schädliche Oligopolbildung im Bereich der Ladeinfrastruktur?

Die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur gibt eine maximale Zuwendungssumme pro Antragsteller von 60 Mio. Euro für die gesamte Förderperiode von 2017 bis 2020 vor. Im ersten Förderaufruf ist die maximale Zuwendungssumme pro Antragsteller auf 5 Mio. Euro begrenzt.

17. Welche rechtlichen Möglichkeiten kennt die Bundesregierung, um vorschreiben zu können, dass bei öffentlich zugänglichen Ladepunkten die Wahl zwischen unterschiedlichen Stromlieferanten möglich sein muss?

Damit sich Elektromobilität durchsetzen kann, muss das Laden und Bezahlen anbieterübergreifend sicher, transparent und kundenfreundlich möglich sein. Grundvoraussetzung dafür ist Interoperabilität bei Authentifizierungs- und Bezahlssystemen. Elektromobilitätsnutzer können jetzt schon zum Bezahlen einen Fahrstromvertrag mit ihrem Mobilitätsanbieter oder mit ihrem Energieversorger abschließen. Durch das eRoaming, das die Industrie in Eigenregie geschaffen hat, ist es möglich, an Ladepunkten fremder Anbieter zu laden und Strom über den eigenen Vertrag abzurechnen. Gesetzliche Vorgaben hält die Bundesregierung derzeit für das eRoaming nicht für erforderlich.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

18. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um den Anteil erneuerbarer Energien am Ladestrom zu erhöhen, und welche rechtlichen Möglichkeiten erkennt die Bundesregierung, zur Steigerung dieses Anteils eine Mindestverkaufsquote für regenerativ erzeugten Strom an öffentlich zugänglichen Ladesäulen vorschreiben zu können?

Nach der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur ist Voraussetzung für die Zuwendung für Ladeinfrastruktur, dass der für den Ladevorgang erforderliche Strom aus erneuerbaren Energien oder aus vor Ort eigenerzeugtem, regenerativem Strom (z. B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen) stammt.

Förderung der Ladeinfrastruktur im privaten Raum

19. Welche rechtlichen, betriebswirtschaftlichen, planerischen und genehmigungsbezogenen Hemmnisse bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung beim Ausbau von Ladeinfrastruktur im privaten Raum?

Im Rahmen zahlreicher Förderprojekte wurde der Aufbau von Ladeinfrastruktur hinsichtlich der Planungs- und Genehmigungsprozesse erfolgreich erprobt. Aktuell sieht die Bundesregierung hier keinen Änderungsbedarf.

20. Mit welchen Maßnahmen und Fördermitteln unterstützt die Bundesregierung den Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden, zum Beispiel durch sogenannte Wallboxen, und welche weiteren Maßnahmen und Fördermittel plant die Bundesregierung?

Die Anschaffung privater Ladeinfrastrukturen kann bislang vereinzelt in Förderprogrammen des Bundes mitgefördert werden. Die Bundesregierung beobachtet, ob eine weitergehende Förderung erforderlich ist.

21. Inwiefern plant die Bundesregierung, noch in dieser Legislaturperiode den rechtlichen Rahmen, beispielsweise das Wohneigentums- und Mietrecht, so anzupassen, dass Mieterinnen und Mieter sowie Wohnungseigentümerinnen und Wohnungseigentümer mit Anteil am Gemeinschaftseigentum ein Recht auf Ausbau und Zugänglichmachung privater Ladeinfrastruktur in Parkeinrichtungen von Wohngebäuden (z. B. Tiefgaragen) leichter durchsetzen können?

Die Bundesregierung wird zu Beginn der nächsten Legislaturperiode Vorschläge zur Änderung des Miet- sowie Wohnungseigentumsrechts zur erleichterten Durchführung von baulichen Veränderungen zur Errichtung von Ladeinfrastrukturen unterbreiten.

22. Inwiefern plant die Bundesregierung, noch in dieser Legislaturperiode das Baurecht zu ändern oder auf Änderungen der Landesbauordnungen der Länder hinzuwirken, so dass Gemeinden in Bebauungsplänen festlegen können, dass bei Neu- oder Umbauten von Gebäuden oder Parkflächen eine bestimmte Anzahl von Ladesäulen errichtet werden muss?

Im Hinblick auf das Bauplanungsrecht geht die Bundesregierung davon aus, dass keine Anpassungen zur Förderung der Elektromobilität erforderlich sind, da Ladeinfrastrukturen je nach Ausgestaltung entweder keine bauplanungsrechtliche Vorhaben sind oder aber einer der bekannten Nutzungskategorien der Baunutzungsverordnung zugeordnet werden können. Die Zuständigkeit für das Bauordnungsrecht obliegt den Ländern.

23. Wie viele Ladesäulen wurden mit Krediten der KfW Bankengruppe (KfW) neu errichtet, und mit welcher Summe hat die KfW den Aufbau von Ladeinfrastruktur bislang insgesamt unterstützt (bitte nach Art der Antragsteller und Jahren aufschlüsseln)?

Dazu liegen keine Daten seitens der KfW vor.

24. Wie bewertet die Bundesregierung die im „Winterpaket“ der Europäischen Kommission enthaltenen Maßnahmen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur, wonach z. B. alle Nicht-Wohngebäude mit mehr als zehn Parkplätzen ab dem Jahr 2025 die Möglichkeit zum Laden von Elektroautos vorhalten sollen und bei allen neuen Wohngebäuden mit mehr als zehn Parkplätzen Verkabelungen für Ladesäulen vorgenommen werden sollen (vgl. u. a. www.tagesspiegel.de/wirtschaft/immobilien/energiepolitik-winterpaket-ohne-geschenke/14924096.html)?

Der Vorschlag der Europäischen Kommission wird derzeit innerhalb der Bundesregierung und mit den anderen Mitgliedstaaten insbesondere im Hinblick auf den Umfang und die damit verbundenen Kosten diskutiert. Die Diskussion ist noch nicht abgeschlossen.

