

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Julia Verlinden, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/4257 –**

Berichte zu überteuerten Stromtarifen für Elektroautos

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Bundesregierung hat sich zum Ziel gesetzt, dass bis zum Jahr 2020 mindestens eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen fahren. Doch von diesem Ziel ist sie fünf Jahre vor dem Jahr 2020 weit entfernt. Bis Ende des Jahres 2014 waren lediglich 24 000 Elektroautos (www.bmwi.de/BMWi/Redaktion/PDF/F/fortschrittsbericht-2014-bilanz-der-marktvorbereitung,property=pdf,bereich=bmwi2012,sprache=de,rwb=true.pdf) zugelassen. Wichtige Hemmnisse für die Elektromobilität sind die momentan noch hohen Anschaffungskosten, Sorgen der Verbraucherinnen und Verbraucher um die Reichweite und die fehlende flächendeckende Ladeinfrastruktur. Ein zusätzliches Hemmnis ist außerdem, dass die Stromkosten für Elektrofahrzeuge teilweise drei- oder viermal so hoch sind wie der normale Haushaltsstrom. Das ZDF-Verbrauchermagazin WISO (siehe Sendung vom 9. Februar 2015, www.zdf.de/ZDFmediathek/beitrag/video/2339126/Wucher-Tarife-beim-Strom-Tanken#/beitrag/video/2339126/Wucher-Tarife-beim-Strom-Tanken) hatte jüngst die Tarife (Verbrauchstarife/Zeittarife) an Elektroladesäulen verglichen. Obwohl der Bundesregierung dieses Problem bekannt ist, hat sie bisher gegen diese überteuerten Tarife nichts unternommen.

1. Was kostet nach Kenntnis der Bundesregierung im Durchschnitt 1 kWh Strom an einer Schnellladesäule, und was kostet die gleiche Menge Strom durchschnittlich an einer Ladesäule mit Wechselstrom?
2. Welche Preisunterschiede treten nach Kenntnis der Bundesregierung an Schnellladesäulen und Wechselstromladesäulen im Bundesgebiet auf, und wodurch erklären sich diese?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Markt für das Laden von Elektrofahrzeugen ist erst im Aufbau begriffen. Dies gilt für die Anbieterstruktur, aber auch für die Entwicklung und Ausgestaltung von Abrechnungsmodellen und Tarifsystemen. Vor diesem Hintergrund liegen der Bundesregierung keine belastbaren statistischen Daten zu Durchschnittspreisen an den Ladesäulen für Elektrofahrzeuge vor.

Wie in wettbewerblich ausgestalteten Marktstrukturen üblich, können auch die Preise an den Ladesäulen variieren. Insbesondere sind diese Preise von der gewählten Tarifstruktur und bei bestimmten Tarifmodellen von der genutzten Anschlusskapazität abhängig.

3. Welche konkreten Schritte hat die Bundesregierung bisher gegen die über-
teuerten Stromtarife an Elektroladesäulen unternommen?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen. Die dort aufgeführten Regelungen sorgen für die erforderliche Transparenz beim Laden von Elektrofahrzeugen.

4. Erachtet die Bundesregierung die Tarif- und Ladebedingungen der Anbieter
der Elektroladesäulen als ausreichend ausgestaltet und transparent, und
wenn nein, weshalb hat sie bisher gegen diese Tarife nichts unternommen?

Zum 1. Januar 2015 wurde das Mess- und Eichrecht grundlegend modernisiert. Das bestehende hohe Schutzniveau des deutschen Messwesens wurde dabei beibehalten.

Messgeräte im Anwendungsbereich Elektromobilität unterliegen grundsätzlich den Regelungen des Messrechts. Es handelt sich dabei um Messgeräte, die dem Zweck dienen, Elektrizität zum Aufladen von Elektrofahrzeugen in automatisierter Form zum Zweck des Erwerbs abzumessen. Nutzerinnen und Nutzer müssen beim Laden immer nachprüfen können, wie viel elektrische Energie bezogen wurde und wie sich der Preis berechnet. Seit dem 1. Januar 2015 bedürfen diese Messgeräte zur Abrechnung des geladenen Stroms einer Konformitätsbewertung.

Daneben gibt es zwei Ausnahmen von den Regelungen des Messrechts. Die Regelungen des Messrechts sind gemäß § 4 Nummer 2 der Mess- und Eichverordnung (MessEV) nicht anwendbar auf Tarifschaltuhren an Messgeräten für die Abgabe von Elektrizität, deren Stand und deren eingestellte Schaltzeiten bei geschlossenem Gehäuse erkennbar sind, sofern sie über rückwirkungsfreie Schnittstellen angeschlossen sind. In diesen Fällen ist für den Nutzer jederzeit die Angabe der Zeit und der gewählten Schaltzeiten erkennbar, so dass eine hinreichende Kontrollmöglichkeit für den Nutzer gegeben ist.

Darüber hinaus sind Parkuhren nach Anlage 1 Nummer 12 g MessEV ebenfalls von den Regelungen des Messrechts ausgenommen. Der Nutzer könnte hier im Prinzip mit angemessenen Mitteln das Messgerät überprüfen. Deshalb ist eine Eichung zum Schutz des Nutzers nicht nötig. Eine Parkuhr darf keine elektrische Messgröße anzeigen, so dass eine Abrechnung des bezogenen Stroms nur über die Ladezeiten erfolgt.

5. Wird die Bundesregierung zukünftig diese Preisstruktur unterbinden, und
wenn ja, mit welchen konkreten Maßnahmen?

Auf die Antwort zu Frage 4 wird verwiesen. Die dort aufgeführten Regelungen sorgen für die erforderliche Transparenz beim Laden von Elektrofahrzeugen.

6. Wann wird es nach Einschätzung der Bundesregierung möglich sein, an allen öffentlichen Ladestationen in Deutschland mit einer Karte zu tanken (das sogenannte E-Roaming)?

Auf Wunsch der Bundesregierung finden seit einigen Monaten intensive Gespräche zwischen verschiedenen E-Roaming-Anbietern statt, um die Vernetzung der unterschiedlichen Plattformen mit dem Ziel eines übergreifenden E-Roamings voranzutreiben. Zu diesem Zweck wurde von den Marktbeteiligten e-clearing.net, GIREVE, MOBI.E, Enel und Hsubject im Herbst 2014 die „Panneuropäische eRoaming-Initiative“ ins Leben gerufen.

Gemeinsam mit weiteren 30 Unternehmen verschiedenster Branchen soll die Vernetzung der einzelnen Plattformen in Deutschland und Europa vorangetrieben werden, um die Hürden für die Nutzung von Elektrofahrzeugen zu verringern.

Um die Interoperabilität zwischen den verschiedenen technischen Systemen zu erleichtern, setzen HUBJECT und e-clearing.net jeweils auf offene Standards. Dadurch ist es auch kleineren Anbietern von Elektromobilitätsdiensten möglich, Lösungen anzubieten, die beide Standards nutzen, um ein übergreifendes Roaming zu ermöglichen (z. B. Plugsurfing, The New Motion).

Auch im Schaufenster-Programm der Bundesregierung konnte erfolgreich demonstriert werden, dass Kunden über ein integriertes E-Roamingsystem öffentliche Ladeinfrastruktur unabhängig vom individuellen Vertrag und dem jeweiligen Anbieter nutzen können. Auch wenn noch nicht abgeschätzt werden kann, wann flächendeckend in Deutschland mit nur noch einer Ladekartentechnologie getankt werden kann, bleibt festzuhalten, dass sich die Marktbeteiligten aktuell auch ohne staatliche Regulierung aufeinander zubewegen und gemeinsam und europaweit an einer solchen Lösung arbeiten.

7. Was unternimmt die Bundesregierung, um nutzerfreundliches E-Roaming bundesweit an allen öffentlichen Ladestationen verfügbar zu machen?

Neben der Förderung des Dialogs zwischen verschiedenen E-Roaming-Plattformen (siehe Antwort zu Frage 6) wurden in verschiedenen vorwettbewerblichen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie (BMWi) die technischen Grundlagen für ein nutzerfreundliches E-Roaming entwickelt und erprobt (insbesondere in den Projekten iZEUS, www.izeus.de, und econnect Germany, www.econnect-germany.de).

Darüber hinaus wurde im Rahmen des BMWi-Forschungsprogramms „IKT für Elektromobilität“ ein einheitliches ID-Nummernsystem entwickelt, das eine eindeutige Identifikation von E-Mobilitätsservice-Providern und Ladepunktbetreibern ermöglicht. Dieses ID-Nummernsystem ist Voraussetzung für ein funktionierendes E-Roaming und einen kundenfreundlichen Zugang zu möglichst allen Ladesäulen im öffentlichen Raum. Die Vergabe und Verwaltung der ID-Nummern wurde am 1. März 2014 an den Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) als neutrale Instanz übergeben. Das Nummernsystem wurde bereits von anderen Ländern wie z. B. den Niederlanden, Belgien und Österreich übernommen und soll in naher Zukunft auch in weiteren europäischen Ländern ausgerollt werden.

8. Wie viele Elektroautos, die für eine „Schnellladung“ ausgelegt sind, sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland zugelassen?
9. Wie viele Elektroautos, bei denen lediglich eine „Langsamladung“ möglich ist, sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland zugelassen?
10. Welche Ladestandards werden von wie vielen E-Autos nach Kenntnis der Bundesregierung unterstützt?

Die Fragen 8 bis 10 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Hierüber liegen der Bundesregierung keine amtlichen Zahlen vor.

11. Erachtet die Bundesregierung ihr Ziel, dass bis zum Jahr 2020 1 Million Elektroautos auf deutschen Straßen fahren, weiterhin als realistisch, und durch welche Maßnahmen will sie sicherstellen, dieses Ziel zu erreichen, insbesondere vor dem Hintergrund, dass derzeit lediglich 2,4 Prozent des Ziels erfüllt sind?

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, dass Deutschland im Jahr 2020 Leitanbieter und Leitmarkt ist. Zahlreiche Studien belegen, dass Deutschland hierbei auf gutem Wege ist. Um eine positive Entwicklung mit Produktion und Wertschöpfung am Standort zu gewährleisten, sind seitens der Bundesregierung zahlreiche Maßnahmen ergriffen worden. Die Bundesregierung hat bislang die Forschung entlang der gesamten Wertschöpfungskette mit rund 1,4 Mrd. Euro unterstützt. Die Zusammenarbeit von Wissenschaft und Unternehmen entlang der Wertschöpfungskette Elektromobilität ist etabliert.

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen wurden und werden stets fortentwickelt, um ein Voranschreiten der Elektromobilität zu erleichtern und rechtssichere Investitionen zu ermöglichen. Das BMWi wird im Jahr 2015 Maßnahmen für notwendige Anpassungen im Energierecht vorlegen. Des Weiteren sind das Elektromobilitätsgesetz und die voraussichtlich in diesem Jahr in Kraft tretende Ladesäulenverordnung zu nennen. Letztere schreibt das Combined Charging System (CCS) als Mindeststandard für öffentliche und öffentlich-zugängliche Ladesäulen vor, womit im Bereich der Normung ein wichtiger Schritt in Richtung Interoperabilität und Nutzerfreundlichkeit gegangen wird. Zahlreiche Projekte werden vom BMWi gefördert, so auch das Forschungsprojekt „SLAM“ (Schnellladen entlang der Autobahnachsen und Metropolen), in dessen Rahmen bis zum Jahr 2017 bis zu 600 Schnellladesäulen an wichtigen Standorten errichtet werden.

Weitere Maßnahmen wurden im Rahmen des Aktionsprogramms Klimaschutz 2020 und des Nationalen Aktionsplans Energieeffizienz aufgezeigt. Ihre Umsetzung ist Gegenstand aktueller Beratungen innerhalb der Bundesregierung.

12. Wie hat sich die Anzahl der Elektroladesäulen (getrennt nach Schnellladesäulen und Wechselstromladesäulen) in Deutschland nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen fünf Jahren entwickelt?

Nach übereinstimmender Einschätzung aller Beteiligten wird die benötigte Ladeinfrastruktur zu 85 Prozent über private Ladepunkte (privater Stellplatz, gegebenenfalls Arbeitgeber) abgedeckt werden können. Lediglich für die restlichen 15 Prozent wird eine öffentlich zugängliche, bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur benötigt. Hier hat sich die Situation in Deutschland in den letzten fünf Jahren positiv entwickelt. Nach Angaben des Fortschrittsberichts der Nationalen Platt-

form Elektromobilität vom Dezember 2014 hat sich die Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte von 2 800 im Jahr 2010 auf 4 800 im Jahr 2014 erhöht. Die meisten hiervon bieten AC-Laden mit dem Stecker Typ 2 bis 22 kW an. Dazu bestehen etwa 100 DC-Ladepunkte, an denen mit bis zu 200 kW geladen werden kann.

13. Sind der Bundesregierung Statistiken zu einem möglichen Zusammenhang zwischen der Anzahl regional neu zugelassener Fahrzeuge und den dort vorhandenen öffentlichen Lademöglichkeiten bekannt?

Hierüber liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

14. Mit welchen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung die Ankündigung des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, in der „Passauer Neuen Presse“ vom 27. Dezember 2014, bis 2017 „deutschlandweit auf den Autobahnen Schnellladestationen (...) [zu] installieren“, umsetzen, und welche Schritte hat sie dazu bereits eingeleitet?

Zur Förderung der Elektromobilität in Deutschland hat sich die Regierungskoalition im Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode für einen forcierten Aufbau einer Lade- und Tankstelleninfrastruktur ausgesprochen. Hierfür beabsichtigt das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), ein dichtes Netz von Schnellladestationen auf den rund 430 bewirtschafteten Rastanlagen auf den Bundesautobahnen zu errichten, um die großflächige Versorgung von Elektrofahrzeugen auch für längere Fahrten zu ermöglichen.

Mit der Autobahn Tank & Rast GmbH (T&R) als Hauptkonzessionärin der Tank- und Rastanlagen auf den Bundesautobahnen (rund 400 bewirtschaftete Rastanlagen) wurde vereinbart, dass diese mit Unterstützung des BMVI alle von ihr bewirtschafteten Rastanlagen möglichst weitgehend in dieser Legislaturperiode, d. h. in den Jahren 2015 bis 2017, mit Schnellladestationen ausrüstet. Gegenwärtig wird das konkrete Umsetzungskonzept erarbeitet. Gespräche mit den weiteren Konzessionären von bewirtschafteten Rastanlagen auf Bundesautobahnen werden folgen.

15. Ist der Bundesregierung – vor dem Hintergrund des Regierungsprogramms Elektromobilität (Mai 2011) und der Aussage, dass die Bundesregierung die Absicht hat, eine allen Nutzern öffentlich und barrierefrei zugängliche Ladeinfrastruktur anzubieten („Die Bundesregierung will, dass alle Nutzer zu den öffentlichen Ladesäulen Zugang erhalten. Für die Akzeptanz der Elektromobilität ist es entscheidend, dass Nutzer nicht über technische Standards, Bezahloptionen oder langfristige Verträge ausgeschlossen werden“) – bekannt, dass nach Information der Fragesteller die überwiegende Anzahl der sich auf den Straßen befindlichen Elektrofahrzeuge den Chademo-Schnellladestandard verwenden, und inwiefern plant die Bundesregierung, diesen „Early-Adoptern“ den Zugang zur öffentlichen Schnellladeinfrastruktur zu ermöglichen?

Um die Akzeptanz der Nutzer für die Elektromobilität zu steigern und diese umweltfreundliche Technologie voranzubringen, wird ein bedarfsgerechtes, harmonisiertes Netz an Ladeeinrichtungen sowie einfache Lösungen für das Laden und Abrechnen von Strom benötigt. Wichtig ist, dass jede Ladeeinrichtung, die öffentlich zugänglich ist, im Grundsatz auch von jedermann genutzt und der Strom bezahlt werden kann.

In Europa haben sich die Mitgliedstaaten deshalb auf einen einheitlichen Mindeststandard für das Laden von Elektrofahrzeugen geeinigt – das gemeinsam in Amerika und in Europa angewendete Combined Charging System (CCS) – mit Typ-2-Stecker für Normal- und Wechselstromladen und dem Combo-2-Stecker für das Schnell- und Gleichstromladen. Schon im Jahr 2011 hatte sich der Verband der europäischen Automobilhersteller auf diesen Ladesteckerstandard geeinigt.

Die Bundesregierung setzt in der geplanten Ladesäulenverordnung die Vorgaben der EU-Richtlinie „Clean Power for Transport“ (2014/94/EU) um, die Mindestanforderungen an öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur stellt. Der Verordnungsentwurf sieht entsprechend der EU-Richtlinie vor, dass nach ihrem Inkrafttreten alle neu aufgebauten öffentlich zugänglichen Ladepunkte mindestens mit dem europäischen Typ-2-Stecker bzw. mit dem Combo-2-Stecker ausgestattet werden müssen, d. h. der Investor kann an seinem öffentlich zugänglichen Ladepunkt zusätzliche Schnittstellen mit anderen Standards anbieten. Die Begründung der EU-Richtlinie sieht dabei vor, dass die Schnittstelle zum Aufladen von Elektrofahrzeugen mehrere Steckdosen oder Fahrzeugkupplungen umfassen kann, sofern eine davon den technischen Spezifikationen dieser EU-Richtlinie entspricht, damit ein Aufladen nach mehreren Standards möglich ist. So kann gewährleistet werden, dass Nutzerinnen und Nutzer an jeder Ladesäule volle Ladeleistung barrierefrei und systemoffen abrufen können und Investitionssicherheit für einen bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur erreicht wird.

16. Mit welchen konkreten Maßnahmen will die Bundesregierung den diskriminierungsfreien Zugang zur Ladeinfrastruktur fördern?

Ziel ist es, Nutzerinnen und Nutzern einen barrierefreien und systemoffenen Zugang zur Ladeinfrastruktur zu gewährleisten und dies gesetzlich zu verankern. Nutzerinnen und Nutzer sollten über verschiedenen Wege Zugang zu Ladeeinrichtungen bekommen, bspw. über E-Roaming, Vertrag, Direktbezahlung oder Mobiltelefon.

Immer mehr Anbieter von öffentlicher Ladeinfrastruktur gehen dazu über, neben vertragsgebundenen Bezahlmethoden (z. B. per RFID-Ladekarte) auch Direktzahlmethoden wie zum Beispiel EC-, Kreditkarten- oder PayPal-Bezahlung anzubieten. Auf diese Weise kann der Zugang zur Ladeinfrastruktur auch Nicht-Kunden barrierefrei und systemoffen angeboten werden.

Ein barrierefreier und systemoffener Zugang kann auch dadurch sichergestellt werden, dass der Zugang zur Ladesäule und das Abrechnen des geladenen Stroms über ein Mobiltelefon möglich gemacht wird. Ein solches System, bei dem ein Vertrag mit dem jeweiligen Ladesäulen-Betreiber und eine mühsame Vor-Registrierung entbehrlich sind, wurde im Rahmen des BMWi-Forschungsprojekts „SMS & charge“ (www.smsandcharge.de) erfolgreich entwickelt und erprobt. Wer sein Elektrofahrzeug an den entsprechenden Ladesäulen laden möchte, benötigt lediglich ein Mobiltelefon. Eine SMS, die an eine auf der Ladestation angegebene Nummer geschickt wird, gibt den Ladeprozess frei.

17. Bis wann will die Bundesregierung zusätzliche Maßnahmen zur Förderung der (Lade-)Infrastruktur bzw. der steuerlichen Förderung sowie zur Förderung baulicher Maßnahmen regeln, gibt es dazu Überlegungen, dies ggf. in einem Elektromobilitätsgesetz II vorzunehmen, und wenn ja, wie weit ist die diesbezügliche Ressortabstimmung?

Um Mietern oder Wohnungseigentümern in Mehrfamilienhäusern die Installation von Lademöglichkeiten ggf. erleichtern zu können, werden derzeit innerhalb der Bundesregierung Gespräche zu möglichen Änderungen im Wohnungseigentums- und Mietrecht geführt. Weitere gesetzliche Regelungen betreffend der energierechtlichen Einordnung von Ladeeinrichtungen bspw. zur Klärung der Rechte und Pflichten von Betreibern von Ladeeinrichtungen sind in Vorbereitung. Gespräche zu den im Nationalen Aktionsplan Energieeffizienz und im Aktionsprogramm Klimaschutz 2020 aufgeführten Maßnahmen wurden aufgenommen. Ein Ressorttausch erfolgt laufend, eine Ressortabstimmung jeweils nach Fertigstellung der Regelungsentwürfe.

18. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung zum Erfolg von zusätzlichen Förderanreizen für Elektromobilität in anderen Ländern, und plant die Bundesregierung, besonders erfolgreiche Instrumente auch in Deutschland zu übernehmen?

In anderen Staaten, mehrheitlich in denen ohne eigene Automobilwirtschaft, wird teilweise versucht, über finanzielle Kaufanreize die Elektromobilität zu fördern. Mittel- bis langfristig kann Elektromobilität nur nachhaltig erfolgreich sein, wenn die Rahmenbedingungen und der technische Fortschritt stimmen. Maßnahmen zur Verbesserung der Standortbedingungen stehen daher derzeit im Vordergrund der Aktivitäten der Bundesregierung.

