

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Hebert Behrens, Caren Lay,
Eva Bulling-Schröter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/6143 –**

Schnellladestationen an Raststätten

Vorbemerkung der Fragesteller

An der Autobahnraststätte Köschinger Forst (A9) wurden am 14. September 2015 Schnellladestationen für Elektroautos in Betrieb genommen. Diese sind die ersten eines flächendeckenden E-Tankstellenprogramms („Immer ein Stecker in der Nähe“, DIE WELT vom 14. September 2015). Bis zum Jahr 2017 sollen alle Raststätten des Betreibers Tank & Rast mit Ladestationen ausgestattet werden. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur soll die Kosten für die Aufstellung übernehmen; Tank & Rast die Betriebskosten.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Elektromobilität bietet für Deutschland große Chancen, die die Bundesregierung nutzen will. Deswegen hat sie in Konkretisierung des 2009 erarbeiteten „Nationalen Entwicklungsplans Elektromobilität“ (NPE) im Jahr 2011 das „Regierungsprogramm Elektromobilität“ vorgelegt. An dem darin niedergelegten Ziel, dass bis zum Jahr 2020 mindestens eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren sollen, hält die Bundesregierung fest. Dafür soll gemäß Koalitionsvertrag für die 18. Legislaturperiode der Aufbau einer entsprechenden Lade- und Tankstelleninfrastruktur vorangetrieben werden.

Für die Ausbreitung der Elektromobilität sind auch Maßnahmen im Bereich der Versorgungsinfrastruktur für die Langstreckenmobilität erforderlich. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) plant daher ein dichtes Netz von Schnellladestationen auf Bundesautobahnen, um die großflächige Versorgung von Elektrofahrzeugen auch für längere Fahrten zu ermöglichen. Hierfür sollen die bewirtschafteten Rastanlagen auf den Bundesautobahnen mit Schnellladesäulen ausgestattet werden.

Die Ausrüstung der bewirtschafteten Rastanlagen auf Bundesautobahnen stellt einen wichtigen Baustein zur Förderung der Elektromobilität in Deutschland dar.

1. Wie hoch sind die Kosten, die der Bund trägt?
2. Wie setzen sich die Kosten im Einzelnen zusammen?
3. Wie hoch schätzt der Bund die Kosten, die Tank & Rast entstehen?
4. Welche Kosten übernimmt Tank & Rast im Einzelnen (Wartungs- und Instandsetzungskosten etc.)?

Die Fragen 1 bis 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ausstattung der von der Autobahn Tank & Rast GmbH (Tank & Rast) bewirtschafteten Rastanlagen erfolgt im Rahmen der bestehenden Konzessionsverträge. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und Tank & Rast übernehmen im Rahmen dieser Konzessionsverträge die anfallenden Kosten für die Baumaßnahmen. Die notwendigen Parkplätze an den Schnellladesäulen befinden sich auf der Verkehrsanlage und werden, wie sonst auch, von der Straßenbauverwaltung bereitgestellt. Die Kosten für die erstmalige Herstellung der Schnellladesäule und der notwendigen technischen Infrastruktur (Transformator, Kabelverlegung, Fundament, Schnellladesäule) tragen BMVI und Tank & Rast anteilig. Die laufenden Betriebskosten sowie Kosten für Wartung, Instandhaltung und Erneuerung trägt Tank & Rast. Das BMVI hat auch den übrigen Konzessionsnehmern eine Zusammenarbeit unter diesen Rahmenbedingungen und Eckpunkten angeboten; die Gespräche hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

Das BMVI stellt insgesamt ca. 9 Mio. Euro Haushaltsmittel für die Ausstattung aller rund 430 bewirtschafteten Rastanlagen für drei Jahre (2015 bis 2017) bereit. Zu den konkret anfallenden Kosten können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch keine Aussagen getroffen werden. Dies liegt unter anderem daran, dass für den Aufbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf bewirtschafteten Rastanlagen auf Bundesautobahnen ein Großteil der Kosten standortabhängig ist und zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beziffert werden kann.

5. Welche Kosten entstehen den Nutzern der Ladestationen (beispielsweise für den Strom)?
6. Wie lange wird die Nutzung der Ladestationen für Fahrzeugführer kostenfrei sein?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Den Nutzern der Ladestationen entstehen in der Startphase keinerlei Kosten. In der Anfangsphase werden die Kosten des Ladens von Tank & Rast übernommen. Danach ist davon auszugehen, dass jeder Nutzer für die Ladeleistung zahlen wird, wie dies auch bei der herkömmlichen Betankung seines Autos gegeben ist. Wann dies der Fall sein wird, liegt in der unternehmerischen Verantwortung und Entscheidung von Tank & Rast.

7. Bleibt der Bund Eigentümer der Ladestationen (bitte begründen)?

Eigentümer der Ladesäulen ist der jeweilige Konzessionsnehmer.

8. Zieht der Aufbau der Ladesäulen weitere Infrastrukturmaßnahmen nach sich?

Die Errichtung weiterer Ladestationen und zusätzlicher Stellplätze ist im Umsetzungskonzept von Tank & Rast perspektivisch unter Berücksichtigung der baulichen Möglichkeiten auf den jeweiligen Rastanlagen vor Ort vorgesehen und hängt von der zukünftigen Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland, insbesondere vom Markthochlauf der Elektrofahrzeuge sowie der Ladenachfrage, ab.

9. Welche Gründe sprechen dafür, die Raststätte Köschinger Forst zuerst auszustatten?

Bei dem Standort Köschinger Forst Ost auf der Bundesautobahn 9 handelt es sich um eine neue Raststätte, die an einer stark frequentierten Hauptachse im deutschen Autobahnnetz sowie im Bereich der Teststrecke „Digitales Testfeld Autobahn“ liegt und somit für die Einführung einer innovativen Technologie besonders geeignet ist.

10. Wie kam es zu der Absprache zwischen Bund und dem Raststättenbetreiber Tank & Rast?

Das Vorhaben dient der Umsetzung der in der Vorbemerkung ausgeführten Strategie der Bundesregierung. Das BMVI hat dementsprechend die Initiative für die flächendeckende Ausstattung der Raststätten auf Autobahnen mit Schnellladesäulen ergriffen und Ende 2014 mit Tank & Rast, die über rund 90 Prozent der Konzessionen für die Tank- und Rastanlagen auf den Bundesautobahnen verfügt, entsprechende Gespräche geführt. Als Folge wurde das Projekt im Rahmen der bestehenden Konzessionsverträge auf den Weg gebracht.

Auch die übrigen Konzessionäre wurden und sind weiterhin zu einer entsprechenden Zusammenarbeit mit dem BMVI eingeladen.

11. In welcher Form wurde bei anderen Raststättenbetreibern für das Projekt geworben?

Das vom BMVI geplante dichte Netz von Schnellladestationen auf den Autobahnen soll alle rund 430 bewirtschafteten Rastanlagen umfassen. Die in diesem Zusammenhang zu ihrer Umsetzungsbereitschaft ebenfalls befragten Konzessionäre der rund 30 weiteren Tank- und Rastanlagen haben hierzu grundsätzliches Interesse signalisiert. Die Gespräche sind noch nicht abgeschlossen.

12. Wurden die Bundesländer in die Auswahl der Raststätte mit einbezogen (bitte begründen)?

Die Maßnahmen werden mit den Straßenbauverwaltungen der Länder, die die Bundesfernstraßen im Wege der Auftragsverwaltung für den Bund planen, bauen und unterhalten sowie die standortspezifischen Konzessionsverträge abschließen, koordiniert und abgestimmt. Eine gesonderte Beteiligung zur Auswahl von Raststätten war nicht erforderlich, da sukzessive alle bewirtschafteten Standorte auf den Bundesautobahnen im Rahmen eines gestaffelten Zeitplans mit Schnellladestationen ausgestattet werden sollen (s. hierzu Antwort zu den Fragen 13 bis 16).

13. In welchen Schritten soll der Ausbau im Rahmen des E-Tankstellenprogramms in Richtung einer flächendeckenden Versorgung mit Ladestationen in Deutschland erfolgen (bitte mit Zeitplan angeben)?
15. Nach welchen Kriterien erfolgt die Priorisierung der Raststätten, die mit Ladestationen erschlossen werden?
16. An welchen Standorten sollen im Rahmen des E-Tankstellenprogramms Ladestationen errichtet werden (bitte mit Zeitplan angeben)?

Die Frage 13 sowie die Fragen 15 bis 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Für den flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur strebt die Bundesregierung bis zum Jahr 2020 an, ein DC-Basisladenetz aufzubauen. Im Rahmen der Umsetzung der europäischen Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Richtlinie 2014/294/EU) werden die verschiedenen Schnellladeinitiativen des Bundes zusammengeführt. Der Fokus bei einer deutschlandweiten Basisversorgung liegt auf der DC-Technologie. Ergänzend werden Aktivitäten zum Thema AC-Laden aufgesetzt (Bund/Länder/Regionen/Städte).

Bezüglich der bewirtschafteten Rastanlagen auf den Bundesautobahnen sollen diese sukzessive mit Schnellladestationen ausgerüstet werden. Die Ausrüstung der von Tank & Rast bewirtschafteten Rastanlagen auf den Autobahnen mit Schnellladesäulen erfolgt schrittweise nach einem zeitlich gestuften Rollout-Plan möglichst bis Ende 2017.

14. Wie viele Ladestationen an wie vielen Raststätten von Tank & Rast werden geschaffen?

Alle rund 400 von Tank & Rast bewirtschafteten Rastanlagen werden regelmäßig mit je einer rund um die Uhr zugänglichen Schnellladestation und jeweils zwei Parkplätzen ausgerüstet. Perspektivisch sollen diese – je nach den baulichen Möglichkeiten vor Ort – modular erweiterbar sein.

17. Wie wird der Bedarf an Ladestationen ermittelt?

Grundsätzlich orientieren sich die Ausbauziele der Bundesregierung an den Eckpunkten der NPE. Für eine flächendeckende Schnellladeinfrastruktur müssen in regelmäßigen Abständen Ladestandorte aufgebaut werden. Über die jeweilige Anzahl der Ladepunkte an diesen Standorten kann auf den Ladebedarf reagiert werden, d. h. wie viele Fahrzeuge dort laden wollen.

- a) Nach welchen Kriterien wird festgelegt, wie viele Ladeplätze es für einzelne Elektrofahrzeuge an den einzelnen Standorten geben soll?

An zentralen Standorten ist ein Erstausbau mit mehreren Ladepunkten angestrebt, damit mehrere E-Fahrzeuge parallel geladen werden. Im Rahmen der Umsetzung der europäischen Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Richtlinie 2014/94/EU) wird der Aufbau der Schnellladeinfrastruktur zukünftig entsprechend des Fahrzeughochlaufs bedarfsgerecht koordiniert.

Hauptkriterium für die Ausstattung der bewirtschafteten Rastanlagen ist ein geschätzter Bedarf für Ladeleistung auf den deutschen Autobahnen, der aktuell mit einer Schnellladesäule je Standort ausreichend abgedeckt ist. Die Schnellladesäulen werden mit drei Steckertypen und zwei Stellplätzen ausgestattet sein.

- b) Von welchen Annahmen, die Aufschluss über das Ladeverhalten von Fahrzeugnutzern geben, geht das Bundesverkehrsministerium aus?

Das Ladeverhalten der Nutzerinnen und Nutzer wird über die Reichweite und die technischen Lademöglichkeiten des jeweiligen Fahrzeugs abgebildet. Der vorhandene Wechselstromanschluss (AC) kann bei den allermeisten Elektrofahrzeugen nur sehr langsam laden, während hohe Ladeleistungen über das Gleichstromladen (DC) realisiert werden. Will der Kunde schnell mehr „Reichweite laden“, ist er auf einen DC-Schnelllader angewiesen, wie ihn Tank & Rast künftig auf den von ihr bewirtschafteten Rastanlagen zur Verfügung stellt.

- c) Wie lange schätzt das Bundesverkehrsministerium die durchschnittliche Verweildauer eines PKW an einer Ladestation von der Ankunft bis zur Abfahrt?

Die durchschnittliche Ladedauer kann mit bis zu 30 Minuten angenommen werden. Perspektivisch werden höhere Ladeleistungen realisiert werden (>150 kW), die zu einer Ladezeitreduzierung führen können. Dazu ist geplant, weitere Erkenntnisse durch weitere F&E-Projekte (Forschung- und Entwicklung) zu erlangen.

18. Ist das E-Tankstellenprogramm abgestimmt mit Initiativen der Privatwirtschaft für eine Ladeinfrastruktur (beispielsweise des Autoherstellers Tesla)?

Wenn ja, inwiefern?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung begrüßt die Bereitschaft der privatwirtschaftlich organisierten Tank & Rast, die Ziele der Bundesregierung im Rahmen der bestehenden Konzessionsverträge aktiv zu unterstützen. Es ist davon auszugehen – und das Umsetzungskonzept der Tank & Rast belegt dies auch –, dass den Belangen der privaten Nutzer Rechnung getragen wird. An den geplanten Schnellladesäulen können alle gängigen Elektrofahrzeuge geladen werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 13 bis 17 und 19 verwiesen.

Die Frage oder Notwendigkeit der „Abstimmung mit anderweitigen Initiativen der Privatwirtschaft“ stellt sich daher für den Bereich der Bundesautobahnen nicht, wenngleich diese ebenfalls zu begrüßen sind.

19. Welche Unterschiede gibt es zwischen dem E-Tankstellenprogramm des Bundesverkehrsministeriums und des SLAM-Programms des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie, und inwieweit sind die Projekte aufeinander abgestimmt?

Die Ausrüstung der von Tank & Rast bewirtschafteten Rastanlagen auf den Autobahnen mit Schnellladesäulen erfolgt im Rahmen der bestehenden Konzessionsverträge mit den Straßenbauverwaltungen der Länder. Das Bereitstellen einer Elektroladesäule gehört zu dem Waren- und Dienstleistungsangebot eines Nebenbetriebs und ist daher von den bestehenden standortspezifischen Konzessionsverträgen umfasst.

Demgegenüber handelt es sich bei „SLAM – Schnellladenetz für Achsen und Metropolen“ um ein vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) gefördertes Nukleusprojekt. Im Rahmen dieses Forschungsvorhabens sollen Geschäftsmodelle für den Betrieb von Schnellladestationen in Metropolen

und entlang der Bundesautobahnen entwickelt sowie aktuell existierende Hindernisse wie z. B. in der Standardisierung identifiziert und überwunden werden. Auf Basis der aus Kundenbefragungen und Nutzererhebungen gewonnenen Daten werden von den beteiligten Forschungsinstituten im Projektverlauf themenspezifische Fragen untersucht (z. B. Vereinheitlichung der Schnittstellen für die Authentifizierung und Abrechnung, bedarfsgerechte und nutzerorientierte Positionierung von Schnellladeinfrastruktur in Metropolen und entlang der verbindenden Achsen, Konformitätstests von Elektrofahrzeugen mit Ladesäulen sog. Golden Test Device). Gegenstand des SLAM-Forschungsprojekts ist es, in ganz Deutschland den Aufbau eines durch private Investoren errichteten Forschungs-Schnellladenetzes mit einer Ladeleistung von bis zu 150 kW umzusetzen. In SLAM werden bis zu 600 Ladesäulen entstehen bzw. in das Projekt integriert.

Gemeinsames Ziel beider Maßnahmen – auch unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Ausgangs- und Rahmenbedingungen – ist die konsequente Verbreitung der Elektromobilität in Deutschland durch Unterstützung des zügigen Aufbaus von privater Schnellladeinfrastruktur in der Fläche. Zugleich ergänzen sich beide Vorhaben gegenseitig sinnvoll, weil sukzessive eine ganzheitliche Verkehrsinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf und neben den Autobahnen sowie in Metropolen entsteht. Hierüber stehen BMVI und BMWi in einem stetigen und kooperativen fachpolitischen Praxis- und Erfahrungsaustausch.

20. Mit welchen Standards (beispielsweise Combined Charging System, kurz CCS) sind die Ladestationen kompatibel?

Die Schnellladesäulen sind sogenannte Multi-Charger und verfügen über drei Ladeabgänge, zweimal DC mit CHAdeMO- und CCS-Steckern und einmal AC mit Typ2-Steckern.

21. Wird für den Betrieb der Ladestationen Strom aus erneuerbaren Energien eingesetzt, und wer ist Stromlieferant?

Die Entscheidung, ob für den Betrieb der Ladestationen Strom aus erneuerbaren Energien eingesetzt wird und wer Stromlieferant ist, liegt in der unternehmerischen Entscheidung des jeweiligen Konzessionsnehmers.

22. Was verbirgt sich hinter der Initiative „Raststätte der Zukunft“?

Mit dem Konzept der „Tank- und Rastanlage der Zukunft“ sollen künftig innovative Elemente auf Rastanlagen eingeführt werden. An Rastanlagen soll es künftig Parkleitsysteme, WLAN, Strom- und Wasserstofftankstellen ebenso geben wie modernste Raststätten für die Kunden und innovative Gebäudetechnik. Im Rahmen des „Digitalen Testfeldes Autobahn“ wird erstmals nach diesem Konzept die Raststätte an der A 9 in Fürholzen West bei München entstehen.

