

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Martin Sichert, Udo Theodor Hemmelgarn, Enrico Komning und der Fraktion der AfD
– Drucksache 19/12188 –**

Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 18. Mai 2016 hat das Bundeskabinett ein Marktanzreizprogramm für die Elektromobilität beschlossen. Teil des Programms ist die Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Für das Förderprogramm mit der Laufzeit von 2017 bis 2020 werden insgesamt 300 Mio. Euro bereitgestellt. Das gesetzte Ziel war der Aufbau von mindestens 15 000 Ladestationen bis 2020 (<https://bit.ly/2w4Odqe>). Die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland aus dem Jahr 2017 besagt unter Punkt 6.3, dass die Voraussetzung für die Zuwendung ist, „dass der für den Ladevorgang erforderliche Strom aus erneuerbaren Energien oder aus vor Ort eigenerzeugtem regenerativem Strom (z. B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen) stammt“ (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/konsolidierte-foerderrichtlinie-lis-29-06-2017.pdf?__blob=publicationFile).

Im November 2016 wurde der Nationale Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (NSR) verabschiedet (<https://bit.ly/2BUG8tK>). Der NSR soll den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos, die Infrastruktur für die Erdgasversorgung (komprimiertes und verflüssigtes Erdgas) und die Infrastruktur für die Wasserstoffversorgung von Brennstoffzellenfahrzeugen abdecken. Das zentrale Ziel der Bundesregierung im NSR war, gestützt auf verschiedene Studien, bis zum Jahr 2020 36 000 Ladepunkte zur Normalladung und 7 000 Ladepunkte zur Schnellladung von E-Autos zu schaffen und ein Netzwerk von 100 Tankstellen für Wasserstoffautos aufzubauen (NSR, Seite 5). Als Ziel wurde hier festgelegt, dass „Deutschland im Jahr 2020 sowohl Leitanbieter als auch Leitmarkt für Elektromobilität sein soll“ (NSR, S. 23).

Die Koalitionsparteien CDU, CSU und SPD haben es sich darüber hinaus 2018 zum Ziel erklärt, bis 2020 mindestens 100 000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, Rn. 3516 ff.).

In dem Regierungsprogramm Elektromobilität aus dem Jahr 2011 wurden E-Autos als mittelfristige Stromspeicher angesehen, um Strom aus erneuerbarer Energie zu speichern und wieder rückzuspeisen, und so „in Zukunft einen wichtigen Beitrag zur Netzstabilität leisten“ (Regierungsprogramm Elektromobilität, S. 5, [www.bmbf.de/files/programm_elektromobilitaet\(1\).pdf](http://www.bmbf.de/files/programm_elektromobilitaet(1).pdf)).

Nach den Zahlen der Bundesnetzagentur gab es zum Stichtag 9. Mai 2019 8 735 öffentlich zugängliche Ladesäulen für E-Autos in der Bundesrepublik Deutschland (<https://bit.ly/2pvurCY>) und 71 Tankstellen für Wasserstoff-Autos (<https://h2.live/>). Der ADAC berichtet zudem, dass es bei Wasserstoffsäulen häufig Störungen gibt. Demnach gelingt es nicht an jeder Tankstelle, immer den 5-Kilo-Behälter ganz voll zu machen. „Oft fehlt der Druck und die Anlage bricht ab“, was „den Aktionsradius [...] erheblich schmälert“ (<https://bit.ly/2LeVZa8>).

1. Verfolgt die Bundesregierung weiterhin die Ansicht, dass E-Autos als „mittelfristige Stromspeicher“ fungieren sollen (Regierungsprogramm Elektromobilität aus dem Jahr 2011, S. 5)?

Die Bundesregierung setzt im Strommarkt auf einen technologieoffenen Wettbewerb der Speicher- und Flexibilitätsoptionen. Elektroautos sollte die Möglichkeit gegeben werden, ihre Speicherfähigkeit auf den Strommärkten anzubieten. Ob und in welchem Umfang zeitversetztes Laden bzw. Rückspeisung dann erfolgt, soll den Marktakteuren überlassen werden. Bei Netzengpässen ist eine netzdienliche Steuerbarkeit entscheidend, damit das Netz effizient ausgelastet und gleichzeitige Ladevorgänge netzverträglich verteilt werden können.

2. Wie lange sind die bereits in Betrieb befindlichen Ladepunkte für E-Autos nach Kenntnis der Bundesregierung (vgl. Berichtspflichten in der Förderrichtlinie) im Durchschnitt täglich in Betrieb bzw. werden genutzt (bitte die Angaben für die letzten vier Jahre auflisten, falls möglich nach Bundesländern aufgliedert)?

Wie steht es mit der Nutzung der Wasserstoffsäulen, wie oft werden diese genutzt, und in welchem Umfang?

Stand Anfang August 2019 waren bundesweit 5 158 geförderte Ladepunkte aus der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur in Betrieb. Hiervon sind 5 046 24 Stunden am Tag in Betrieb, 112 mindestens 12 Stunden pro Werktag. Die Betriebsdaten der geförderten Ladepunkte werden seit Anfang 2019 über die Online-Berichterstattung Ladeinfrastruktur erfasst und seit Sommer 2019 ausgewertet. Basierend auf diesen Daten kann festgestellt werden, dass im Berichtszeitraum 1. Juli 2018 bis 31. Dezember 2018 die über das Bundesförderprogramm Ladeinfrastruktur geförderten Ladepunkte durchschnittlich für 0,69 Ladevorgänge pro Tag genutzt wurden. Für den Zeitraum davor liegen der Bundesregierung keine Daten vor.

Die öffentlichen Wasserstofftankstellen in Deutschland sind in der Regel 24 Stunden am Tag im Betrieb. Der Bundesregierung liegen keine umfassenden Daten zu Nutzung und Abgabemenge von Wasserstoff für alle Wasserstofftankstellen vor. Betankungsvorgänge und Abgabemengen wurden im ersten Halbjahr 2019 für 21 geförderte Wasserstofftankstellen nachverfolgt. Durchschnittlich gab es in diesem Zeitraum bei diesen Tankstellen täglich ca. 1,3 Betankungsvorgänge bei einer täglichen Abgabemenge von ca. 4 kg Wasserstoff (Absatz von ca. 3,1 kg pro Betankung).

3. Wer finanziert die laufenden Kosten (z. B. Wartung und Erhalt der Ladesäulen für E-Autos) der öffentlich zugänglichen Ladesäulen, und auf welche Summe beliefen sich diese in den letzten drei Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte pro Jahr aufliedern, falls möglich nach Bundesländern)?
Plant die Bundesregierung, den Kommunen einen jährlichen finanziellen Ausgleich, zum Beispiel für die Wartung und den Erhalt der Ladesäulen-Infrastruktur, zu gewähren, wenn diese für Kosten aufkommen sollten?
11. Auf wen entfallen nach Kenntnis der Bundesregierung die laufenden Kosten der Elektroladesäulen bzw. der Wasserstoffzapfsäulen, und in welchem Umfang belaufen sich diese?

Die Fragen 3 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Betriebskosten der Ladesäulen betragen im Schnitt 1 500 Euro im Jahr (zzgl. Personal- und Strombezugskosten). Die Betriebskosten der Wasserstofftankstellen betragen je nach Anlage zwischen 55 000 und 80 000 Euro (zzgl. Wasserstoffbezugskosten). Die Kosten werden von den jeweiligen Betreibern der Anlagen getragen; eine Betriebskostenförderung durch die Bundesregierung findet nicht statt.

4. Liegen der Bundesregierung Zahlen vor, wie viel CO₂ und andere Treibhausgase bei der Wartung und dem Erhalt der in den Kommunen bereits bestehenden Ladesäulen-Infrastruktur in den vergangenen Jahren emittiert wurden?
5. Hat die Bundesregierung Berechnungen angefordert bzw. plant solche Berechnung einzufordern, um die Emissionen (CO₂ und andere Treibhausgase) des in den Kommunen noch zu leistenden Ausbaus der Ladesäulen-Infrastruktur bzw. der Wasserstoffsäulen zu erfassen?
Wenn nein, wieso nicht?
Wenn ja, auf welchen Umfang belaufen sich diese?
6. Waren die jährlichen Kosten und Emissionen im Zuge von Wartung und Erhalt der Ladesäulen-Infrastruktur in den Kommunen Gegenstand der Gespräche beim „Autogipfel“ im Kanzleramt am 24. Juni 2019?
Wenn nein, wieso nicht?
Wenn ja, was war das Ergebnis?
7. Waren die jährlichen Kosten und Emissionen für den weiteren Ausbau der Ladesäulen-Infrastruktur in den Kommunen Gegenstand der Gespräche beim „Autogipfel“ im Kanzleramt am 24. Juni 2019?
Wenn nein, wieso nicht?
Wenn ja, was war das Ergebnis?

Die Fragen 4 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nein. Die Elektromobilität ist ein Kernelement bei der Minderung der verkehrlichen CO₂-Emissionen. Eine isolierte Betrachtung der Kosten und Emissionen kommunaler „Ladesäulen oder Wasserstoffsäulen“ ist mit Blick auf die Zuständigkeit der Kommunen für diese Infrastruktur nicht vorgesehen.

8. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die aus Sicht der Fragesteller unrealistischen selbstgesetzten Ziele in Bezug auf die Anzahl der Ladesäulen in Anbetracht der Zielsetzung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD (zusätzliche 100 000 Ladesäulen vs. 8 735 öffentlich zugänglichen Ladesäulen zum Stichtag 9. Mai 2019; Zahlen der Bundesnetzagentur, <https://logistik-aktuell.com/2019/06/26/infrastruktur-fuer-e-autos/>, www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Ladesaeulenkarte_node.html)?

Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung?

Sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit einer Korrektur der Ziele?

Zum Erreichen der Klimaschutzziele ist es erforderlich, dass bei Pkw in erheblichem Umfang elektrische Antriebstechnologien eingesetzt werden. Voraussetzung dafür, dass sich Nutzer für E-Pkw entscheiden, ist eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur. Die Bundesregierung verfolgt weiterhin das Ziel, die Infrastruktur für die Elektromobilität zu schaffen. Dazu erarbeitet die Bundesregierung derzeit unter Einbeziehung von Vertretern der Industrie, Netzbetreibern und Verbraucherverbänden einen „Masterplan Ladeinfrastruktur“.

9. Wie hoch ist die Gesamtsumme der im Rahmen der Aufrufe des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Förderung des Aufbaus von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur bereits bewilligten Zuwendungen?

Auf welche zehn Antragsteller entfallen die höchsten Summen bewilligter Zuwendungen, und in welchem Umfang (bitte in einer Tabelle aufgliedern)?

Die Gesamtsumme, der im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur bereits bewilligten Fördermittel, beträgt rund 80 Mio. Euro. Die höchsten Summen bewilligter Fördermittel entfallen auf folgende zehn Antragsteller:

Zuwendungsempfänger/Antragsteller	Zuwendungen
EnBW Energie Baden-Württemberg AG	7.755.763,52 Euro
EnBW Kommunale Beteiligungen GmbH	4.982.440,32 Euro
Fastned B. V.	4.120.579,58 Euro
Sales & Solutions GmbH	3.367.729,44 Euro
innogy SE	3.123.815,97 Euro
E.ON Solutions GmbH	3.112.300,00 Euro
Lechwerke AG	3.030.812,08 Euro
Freie und Hansestadt Hamburg	2.763.409,69 Euro
IONITY GmbH	2.526.000,00 Euro
suevi GmbH	2.084.455,00 Euro

10. Wie viele Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits sind nach Kenntnis der Bundesregierung bisher mit Förderzuschüssen bezuschusst und tatsächlich errichtet worden?

Bisher wurden mit den Förderprogrammen der Bundesregierung 45 487 Normalladepunkte und 6 361 Schnellladepunkte gefördert. Davon wurden bisher mindestens 3 169 Normalladepunkte und 896 Schnellladepunkte in Betrieb genommen.

12. Sind der Bundesregierung die Störungen und die Problematik rund um die Wasserstoffsäulen bekannt (wenig Druck, siehe Anmerkung des ADAC im Absatz 5 der Vorbemerkung der Fragesteller)?

Welchen Handlungsbedarf sieht die Bundesregierung diesbezüglich?

Die Herausforderungen für die Hersteller von Wasserstofftankstellen sind Gegenstand der die Förderung begleitenden Untersuchungen im Nationalen Innovationsprogramm Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP). Inhalt der F&E-Projekte ist neben der technischen Weiterentwicklung (Hoher Druck in Kombination mit anspruchsvoller Kältetechnik) bspw. Verbesserungen in den Bereichen Service, Wartung und der Fernüberwachung. Im Ergebnis konnten für Altanlagen und Neuanlagen Verbesserungen sowohl bei der Verfügbarkeit als auch bei der Leistungsfähigkeit erzielt werden. Die Bundesregierung stellt im Rahmen der Umsetzung der Richtlinie 2014/94/EU AFID zum Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sicher, dass die internationalen technischen Standards für Wasserstofftankstellen umgesetzt werden.

13. Plant die Bundesregierung die Einführung eines eigenen Stromnetzes für Elektrozapfsäulen, um die gewünschte 100-prozentige regenerative Verstromung de facto zu gewährleisten?

Ist der Bundesregierung bewusst, dass die zertifizierten Grünstrom-Lieferverträge lediglich auf dem Papier zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen stammen, aber in der Praxis der normale Strommix geliefert wird (vgl. <https://bit.ly/2M3s9Dn>)?

Inwiefern kann die Bundesregierung dementsprechend behaupten, „dass der für den Ladevorgang erforderliche Strom aus rein erneuerbaren Energien stammt“ (Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland aus dem Jahr 2017, Punkt 6.3)?

Die Bundesregierung plant keine Einführung eines eigenen Stromnetzes für Elektrozapfsäulen. Der Aufbau eines zweiten Stromnetzes neben dem regulären Stromnetz wäre nicht zweckdienlich und würde zu hohen zusätzlichen Kosten für die Nutzer führen. Ökostrom unterscheidet sich physikalisch nicht von Strom, der nicht aus erneuerbaren Energien stammt. Es ist physikalisch unmöglich, Strom, der aus dem Stromnetz bezogen wird, einer Erzeugungsquelle zuzuordnen. Beim Bezug von Ökostrom ist garantiert, dass in der Menge, in der Strom aus dem Stromnetz entnommen wird, auch Strom aus erneuerbaren Quellen dem Stromnetz zugeführt wird.

