

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Dr. Marcus Faber, Thomas Hacker, Katrin Helling-Plahr, Torsten Herbst, Katja Hessel, Manuel Höferlin, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Michael Georg Link, Dr. Martin Neumann, Dr. Wieland Schinnenburg, Bettina Stark-Watzinger, Katja Suding, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Schnellladesäuleninfrastruktur für Elektromobilität

Der Verkehrssektor steht vor vielen Herausforderungen. Um die Mobilität der Zukunft klimafreundlich zu gestalten, ist nach Ansicht der Fragesteller eine technologieoffene Verkehrspolitik notwendig, in der verschiedene Antriebs- und Speichertechnologien ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Ein Teil einer solchen technologieoffenen Verkehrspolitik ist die Elektromobilität. Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, bis 2022 1 Mio. Elektroautos in Deutschland zu haben (Quelle: www.bundesregierung.de/breg-de/themen/saubere-luft/elektromobilitaet-weiter-vorantreiben-1530062).

Damit dieses Ziel erreicht werden und die Elektromobilität ihr technologisches Potenzial entfalten kann, ist jedoch das einfache und unkomplizierte Aufladen der Batterien für die Nutzer von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb essenziell. Flächendeckende Möglichkeiten zum Aufladen der Akkus von Elektrofahrzeugen sind eine Voraussetzung dafür, damit die Anschaffung und Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiv bleibt. Die Bundesregierung hat sich daher in ihrem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD das Ziel gesetzt, „bis 2020 mindestens 100 000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen – wovon mindestens ein Drittel Schnellladesäulen (DC) sein sollen“ (Quelle: S. 77, www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1). Das Ziel von 100.000 Ladepunkten wurde inzwischen erweitert und laut einem aktuellen Gesetzentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sollen bis 2030 300.000 Ladepunkte in Deutschland geschaffen werden (Quelle: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/elektromobilitaet-wird-schneller-ausgebaut.html).

Laut aktuellen Zahlen des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft gibt es aktuell 20.650 öffentlich zugängliche Ladepunkte. Davon sind jedoch nur 12 Prozent der öffentlich zugänglichen Ladepunkte Schnellladesäulen (Quelle: www.welt.de/wirtschaft/plus198558115/Elektroautos-In-Deutschland-

werden-die-falschen-Ladesaeulen-gebaut.html). Ein ähnliches Verhältnis von Schnelllade- zu Normalladeeinrichtungen spiegeln auch die von der Bundesnetzagentur, im Rahmen der Ladesäulenverordnung (LSV), gemeldeten Daten zur öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Deutschland wider: Von circa 9.823 gemeldeten Ladesäulen sind lediglich 1.263 Schnellladeeinrichtungen (Quelle: www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Ladesaeulenkarte_node.html).

Dieser geringe Prozentsatz an Schnellladesäulen ist problematisch, denn laut Automobilbarometer 2019 von Consors Finanz ist die Ladezeit für E-Autos und die geringe Anzahl an Ladesäulen im Allgemeinen ein Problem. 81 Prozent der im Rahmen des Automobilbarometers 2019 Befragten in Deutschland sind der Meinung, dass nicht genügend öffentliche Ladestationen entlang des Straßennetzes in Deutschland verfügbar seien und 85 Prozent halten die Batterieladezeit für deutlich zu lang. Außerdem gaben 52 Prozent der Befragten an, dass sie sich erst für ein E-Auto interessieren würden, wenn es maximal eine halbe Stunde dauere, das Auto zu laden (Quelle: <https://studien.consorsfinanz.de/Automobilbarometer-2019/Im-Fokus/Themen/index.html>).

Experten zufolge ist für den Hochlauf der Elektromobilität nicht allein der Bau von Ladesäulen essenziell, sondern auch die Alltagstauglichkeit, indem sie schnelles Aufladen ermöglichen (Quelle: www.welt.de/wirtschaft/plus198558115/Elektroautos-In-Deutschland-werden-die-falschen-Ladesaeulen-gebaut.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bewertet die Bundesregierung die Anzahl der aktuell verfügbaren öffentlichen Schnellladepunkte als ausreichend, um eine flächendeckende Nutzung der aktuell beim Kraftfahrtbundesamt gemeldeten Elektrofahrzeuge zu gewährleisten?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

2. Bewertet die Bundesregierung die Anzahl der aktuell verfügbaren öffentlichen Schnellladepunkte als ausreichend, um die flächendeckende Nutzung der bis 2022 angestrebten 1 Mio. Elektrofahrzeuge zu garantieren?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

3. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um bis 2030 bis zu 300.000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zu schaffen?

4. Wie viele der im Rahmen des 3. Förderaufrufs der „Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ bewilligten Ladepunkte wurden bereits gebaut?

Wie viele sind davon Schnellladepunkte (bitte nach Rechtsnatur der Antragsteller auflisten)?

5. Plant die Bundesregierung, die Förderung zur Errichtung von Ladeinfrastruktur über das Jahr 2020 hinaus zu verlängern?

Wenn ja, warum, und sind Änderungen in der Förderrichtlinie geplant?

6. Was unternimmt die Bundesregierung, um auf EU-Ebene für den Ausbau eines flächendeckenden Netzes an Normal- und Schnellladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu sorgen?

7. Plant die Bundesregierung eine Änderung der Ladesäulenverordnung, so dass die Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur einen Überblick über alle öffentlichen Ladepunkte verzeichnet?

Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 25. September 2019

Christian Lindner und Fraktion

