

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Daniela Kluckert, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Manuel Höferlin, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Thomas L. Kemmerich, Dr. Marcel Klinge, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Alexander Graf Lambsdorff, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Till Mansmann, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Dr. Hermann Otto Solms, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Michael Theurer, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Wettbewerbliche Aspekte beim Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität

Der Aufbau einer öffentlichen Ladeinfrastruktur ist von wesentlicher Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland. Nach Angaben des Kraftfahrt-Bundesamtes waren am 1. Januar 2019 insgesamt 83.000 batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) auf deutschen Straßen unterwegs (siehe www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/b_jahresbilanz.html). Auch die Zahl der Neuzulassungen für Elektrofahrzeuge nimmt stetig zu und liegt für den Zeitraum Januar bis August 2019 bei insgesamt 42.000 (siehe www.kba.de/DE/Statistik/Fahrzeuge/Neuzulassungen/MonatlicheNeuzulassungen/2019/201908_GImonatlich/201908_nzbarometer/201908_n_barometer.html?nn=653844). Nach Schätzungen der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPM) sollen bis 2025 zwischen 1,7 und 3,1 Millionen Fahrzeuge und bis 2030 zwischen 4,2 und 7 Millionen Fahrzeuge mit rein elektrischem Antrieb am Verkehr teilnehmen. Für viele Verbraucher ist die, im Vergleich zum herkömmlichen Verbrenner, noch geringe Reichweite ein entscheidendes Kriterium, wenn sie über den Erwerb eines Neufahrzeuges nachdenken.

Die Bundesregierung plant deshalb den Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur und hat sich mit den Beschlüssen des Klimakabinetts vom 20. September 2019 das Ziel gesetzt, 1 Million Ladepunkte bis 2030 zur Verfügung zu stellen. Dies soll u. a. durch ein bis 2025 geltendes Förderprogramm realisiert werden. In diesem Zusammenhang hat die Monopolkommission am 18. September 2019 das 7. Sektorgutachten Energie mit dem Titel „Wettbewerb mit neuer Energie“ veröffentlicht. Darin nimmt sie ausführlich zu wettbewerblichen Aspekten beim Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität Stel-

lung (siehe www.monopolkommission.de/images/PDF/SG/7sg_energie_volltext.pdf). In ihrem Gutachten kommt die Kommission u. a. zu dem Fazit, dass die Förderpolitik der Bundesregierung die strukturellen Aspekte in den meisten deutschen Landkreisen vernachlässigt hat, sodass regional marktbeherrschende Stellungen entstanden sind.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem 7. Sektorgutachten Energie der Monopolkommission in Bezug auf die wettbewerblichen Aspekte bei der öffentlichen Ladesäuleninfrastruktur?
 - a) Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Berechnungen der Monopolkommission, dass in über 70 Prozent der Landkreise ein Anbieter für Ladesäulen die Marktbeherrschungsvermutung nach § 18 Absatz 4 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) überschreitet?
 - b) Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Berechnungen der Monopolkommission, dass in über 90 Prozent der Landkreise ein Anbieter für Schnellladesäulen die Marktbeherrschungsvermutung nach § 18 Absatz 4 GWB überschreitet?
2. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der im Bericht der Monopolkommission aufgeworfenen Frage, inwieweit Kommunen bei der Vergabe für die Aufstellung und den Betrieb von Ladesäulen an kartellrechtliche Grundsätze, besonders vor dem Hintergrund eines diskriminierungsfreien, transparenten und wettbewerblichen Verfahrens, gebunden sind?
3. Wie erklärt und bewertet die Bundesregierung die z. T. erheblichen Preisunterschiede zwischen den Betreibern von Ladesäulen?
4. Welche regional marktbeherrschenden Stellungen in Bezug auf die Ladesäuleninfrastruktur sind der Bundesregierung bekannt (bitte nach Landkreis und Anteilen der jeweiligen Anbieter auflisten)?
5. Sind der Bundesregierung Eingriffe der Kartellbehörde im Zusammenhang mit marktbeherrschenden Stellungen bei der Ladeinfrastruktur bekannt, und wenn nein, warum nicht?
6. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung heute, um regionalen Monopolstellungen entgegenzuwirken, und welche zukünftigen Maßnahmen sind geplant?
7. Welche Hinweise hat die Bundesregierung in Bezug auf Preise für Ladestrom, die über dem Wettbewerbspreis liegen (bitte auflisten nach Anbieter und Preisdifferenz zum Wettbewerbspreis)?
8. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung, um Verbrauchern an den Ladesäulen einen eichrechtskonformen Abschluss des Ladevorgangs im Hinblick auf die Ladezeit, Ladedauer und die Berechnung des Preises in Bezug auf die Kilowattstunden zu gewährleisten?
9. Plant die Bundesregierung spezifische Regulierungen, ähnlich dem Vertrieb bei Haushaltsstrom über die Stromnetze, um den Strompreis an den Ladesäulen zu steuern?
10. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, damit die Flexibilität des Elektrofahrzeuges im Hinblick auf das bidirektionale Laden sicher (Datensicherheit) und diskriminierungsfrei im Energiemarkt gehandelt werden kann?

11. Welches Preismodell wird nach Kenntnis der Bundesregierung für eine solche Flexibilität angewendet (Umlagen, Ablagen, Netzentgelte)?
12. Plant die Bundesregierung Anpassungen bei den Förderprogrammen für die Ladesäuleninfrastruktur, um den Wettbewerb zu gewährleisten und faire Strompreise für die Verbraucher an den Ladesäulen sicherzustellen?
13. Plant die Bundesregierung die Erstellung eines wettbewerblichen Leitfadens für den Aufbau der Ladeinfrastruktur durch das Bundeskartellamt?
14. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen beim Aufbau der Ladeinfrastruktur durch die Kommunen, in deren Zusammenhang die kartellrechtlichen Regeln keine Anwendung finden, obwohl die Wettbewerbsfreiheit verfassungsrechtlichen Schutz genießt?
15. Plant die Bundesregierung Änderungen im Bundesfernstraßengesetz (FStrG), um wettbewerbliche Aspekte bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen festzuschreiben?

Wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 13. November 2019

Christian Lindner und Fraktion

