

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta,
Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/15710 –**

Wettbewerbliche Aspekte beim Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität

Vorbemerkung der Fragesteller

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_G1monatlich/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 Stellung (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.

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?

Die Fragen 1 bis 1b werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erstellt derzeit die Stellungnahme zum 7. Sektorgutachten Energie der Monopolkommission. Für die Beantwortung der Frage wird auf die ausstehende Stellungnahme verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

3. Wie erklärt und bewertet die Bundesregierung die z. T. erheblichen Preisunterschiede zwischen den Betreibern von Ladesäulen?

Die Preise für Ladestrom bilden sich am Markt. Derzeitige Preisunterschiede könnten resultieren aus der Vermischung aus nichtpreisangabenverordnungskonformen Abrechnungen nach Ladezeit (ct/Min), als „Session fee“ oder nach Ladeleistung (ct/kWh). Dies wird sich mit der fortschreitenden Marktdurchdringung durch mess- und eichrechtskonforme Ladesäulen und der damit verbundenen kilowattstundengenauen Abrechnung ändern. Die Bundesregierung erwartet hierdurch mehr Kostentransparenz.

4. Welche regional marktbeherrschenden Stellungen in Bezug auf die Ladesäuleninfrastruktur sind der Bundesregierung bekannt (bitte nach Landkreis und Anteilen der jeweiligen Anbieter auflisten)?

Die Bundesregierung verweist hierzu auf die Untersuchung der Monopolkommission im 7. Sektorgutachten Energie. Darüber hinaus liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

5. Sind der Bundesregierung Eingriffe der Kartellbehörde im Zusammenhang mit marktbeherrschenden Stellungen bei der Ladeinfrastruktur bekannt, und wenn nein, warum nicht?

Der Bundesregierung sind keine Eingriffe der Kartellbehörden im Zusammenhang mit marktbeherrschenden Stellungen bei der Ladeinfrastruktur bekannt. Aus Sicht der Bundesregierung handelt es sich um einen sich entwickelnden Markt.

6. Welche Maßnahmen ergreift die Bundesregierung heute, um regionalen Monopolstellungen entgegenzuwirken, und welche zukünftigen Maßnahmen sind geplant?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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)?

Die Bundesregierung erhebt hierzu keine Daten.

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?

Der gesetzliche Rahmen für das mess- und eichrechtskonforme Laden besteht in der jetzigen Form seit 1. Januar 2015. Auch davor gab es klare gesetzliche Anforderungen an die Abrechnung nach Kilowattstunden. Grundsätzlich ist es Aufgabe der Wirtschaft, die Ladeinfrastruktur bereitzustellen und dabei die gesetzlichen Anforderungen einzuhalten.

Mittlerweile sind für Wechselstrom-(AC-)Ladesäulen mehrere messrechtskonforme Lösungen auf dem Markt (aktuell 16, bis Ende des Jahres sind noch weitere zu erwarten). Auch für Gleichstrom-(DC-)Ladesäulen liegen messrechtskonforme Zähler seit Ende 2018 vor. Ende Januar 2019 wurde zwischen Vertreterinnen und Vertretern aller beteiligten Kreise eine Lösung für die Nachrüstung nicht mess- und eichrechtskonformer Ladesäulen vereinbart.

9. Plant die Bundesregierung spezifische Regulierungen, ähnlich dem Vertrieb bei Haushaltsstrom über die Stromnetze, um den Strompreis an den Ladesäulen zu steuern?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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)?

Die Fragen 10 und 11 werden gemeinsam beantwortet.

Mit dem Gesetz zur Digitalisierung der Energiewende, das im September 2016 in Kraft getreten ist, hat der Gesetzgeber den Grundstein für eine sichere Digitalisierung der Energiewende gelegt. Das Gesetz regelt den Einbau moderner Messeinrichtungen und intelligenter Messsysteme als sichere digitale Plattform für die für die Energiewende relevanten Einsatzbereiche, insbesondere auch der Integration von Elektrofahrzeugen in das Energiesystem. Das Gesetz stellt ein hohes Maß an Datenschutz und Datensicherheit sicher. Hierzu werden technische Richtlinien und Schutzprofile durch das Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) erstellt (IT-Security & Privacy by Design).

Die Einhaltung wird im Rahmen von Zertifizierungsverfahren durch das BSI gewährleistet.

Elektroautos wie auch andere flexible Verbrauchseinrichtungen können für den Energiemarkt und für die Stromnetze Flexibilität bereitstellen, wenn sie intelligent laden. Ladezeiten von E-Autos können beispielsweise ohne spürbare Auswirkungen auf die Letztverbraucherinnen und Letztverbraucher intelligent über Nacht verteilt werden, um einer zu starken Auslastung des Stromnetzes durch seltene Lastspitzen vorzubeugen. Damit kann der Hochlauf der Elektromobilität unterstützt und ein volkswirtschaftlich sinnvoller Netzausbau erreicht werden.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat Diskussionspunkte für eine Weiterentwicklung des Rechtsrahmens auf Basis von § 14a des Energiewirtschaftsgesetzes erstellt, die zurzeit in einem umfassenden, ergebnisoffenen Stakeholder-Prozess unter dem Dach der Arbeitsgemeinschaft Intelligente Netze und Zähler der Plattform Energienetze diskutiert werden.

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?

Im Rahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur werden aktuell alternative Fördermechanismen und regulative Vorgaben für die Preisgestaltung und -transparenz geprüft. Bei der Überprüfung der Alternativen stehen der Mehrwert für die Nutzerinnen und Nutzer von Ladeinfrastruktur und die Umsetzbarkeit im Vordergrund.

13. Plant die Bundesregierung die Erstellung eines wettbewerblichen Leitfadens für den Aufbau der Ladeinfrastruktur durch das Bundeskartellamt?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

15. Plant die Bundesregierung Änderungen im Bundesfernstraßengesetz (FStrG), um wettbewerbliche Aspekte bei der Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen festzuschreiben?

Wenn nein, warum nicht?

Nein, weil wettbewerbliche Aspekte beim Aufbau der Ladeinfrastruktur nicht Gegenstand des Straßenrechts sind.