

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Martin Sichert, Enrico Komning, Jörg Schneider, Hansjörg Müller und der Fraktion der AfD

Masterplan Ladeinfrastruktur

Die Bundesregierung will bis 2030 für die anvisierten 10 Millionen E-Autos 1 Million öffentliche Ladepunkte bereitstellen (derzeitiger Stand: 220.000 bzw. 21.000). Diesbezüglich hat das Bundeskabinett im November 2019 einen sogenannten Masterplan Ladeinfrastruktur beschlossen (www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf?__blob=publicationFile). Der Masterplan enthält eine Reihe von Zielen und Maßnahmen, die die Bundesregierung bis 2030 plant zu ergreifen, damit „Deutschland auch weiterhin führende Automobilnation bleibt“ (Masterplan Ladeinfrastruktur, S. 1, Absatz 1). Die Bundesregierung schreibt ferner, dass „der Aufbau dieser neuen Versorgungsinfrastruktur für den Verkehr [...] Investitionen im mehrstelligen Milliardenbereich notwendig [macht]“ (Masterplan Ladeinfrastruktur, S. 4, Punkt 2).

Laut Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD von 2018 sollen „bis 2020 mindestens 100.000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar [gemacht werden] – wovon mindestens ein Drittel Schnellladesäulen (DC) sein sollen.“ (Koalitionsvertrag vom März 2018, Rn. 3516 bis 3518)

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Nutzung bzw. die Auslastung von öffentlichen Ladestationen (Stichwort: OBELIS Datenbank, S. 7 des Masterplans Ladeinfrastruktur) in den Großstädten (Städte ab 100.000 Einwohner, Anm. d. Verf.) in den vergangenen fünf Jahren entwickelt (bitte die Nutz- bzw. Auslastzahlen sowie die Zahl der Ladevorgänge pro Tag bzw. der Durchschnittsladegänge im Jahr für die Jahre ab 2015 getrennt nach Großstadt in einer Tabelle aufgliedern bzw., falls die stadtgenaue Aufgliederung nicht möglich ist, nach Bundesland)?
2. Wie viele von den im „Masterplan Ladeinfrastruktur“ genannten 220.000 E-Autos waren nach Kenntnis der Bundesregierung rein batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) i. S. v. § 2 Punkt 2 des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG), wie viele waren von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge i. S. v. § 2 Punkt 3 des EmoG, wie viele waren Brennstoffzellenfahrzeuge i. S. v. § 2 Punkt 4 des EmoG, und wie viele der jeweiligen Fahrzeugtypen waren mit welchen Ladeleistungen (AC und DC) betrieben (bitte nach den o. g. Fahrzeugtypen und Ladeleistungen [AC und DC] in einer Tabelle differenzieren und aufgliedern)?
3. Wie viele E-Autos, differenziert nach Fahrzeugtyp und nach Ladeleistung (vgl. Frage 2) waren zum jeweiligen Zeitpunkt 1. Januar seit 2015 zugelassen (vgl. Anlage auf Bundestagsdrucksache 19/12722; bitte die absoluten

Zahlen der jeweiligen Fahrzeugtypen und Ladeleistungsklassifikationen für Gesamtdeutschland für die Jahre ab 2015 in einer Tabelle aufliedern sowie die Auflistung der Zulassungen der jeweiligen Fahrzeugtypen in den Großstädten und nach Bundesländern aufliedern)?

4. Über welche Prognosen zu der Entwicklung der jeweiligen genannten Fahrzeugtypen (BEV und PHEV) und Ladeleistungen (AC und DC) verfügt die Bundesregierung?

Wenn die Bundesregierung über keine Projektionen verfügt, auf welcher Basis wird die Planung der Ladeinfrastruktur betrieben?

5. Wie definiert die Bundesregierung „die Wirtschaftlichkeit der Ladeinfrastruktur“, die laut dem Masterplan Ladeinfrastruktur „eine zentrale Rolle“ spielen soll (Masterplan Ladeinfrastruktur, S. 4, Punkt 2)?

Ist ein „wirtschaftlicher Betrieb“ das Ziel der Bundesregierung für alle bis 2030 geplanten 1 Mio. öffentlichen Ladestationen. und wenn ja, welche Anforderungen konkret müssen die Betreiber der Ladeinfrastruktur im Hinblick auf den angestrebten „wirtschaftlichen Betrieb“ erfüllen, und wie lauten die Empfehlungen der Bundesregierung?

6. Welche „ordnungsrechtliche Maßnahmen“ sind für die Standorte geplant, „die zukünftig auch wenig angefahren werden“ (Masterplan Ladeinfrastruktur, S. 4, Punkt 5 und 6), d. h. der „Wirtschaftlichkeit“ nicht entsprechen?

7. Anhand von welchen Kriterien bzw. Berechnungen hat die Bundesregierung das Ziel von 1 Million Ladesäulen beschlossen (Masterplan Ladeinfrastruktur, S. 1, Absatz 2, Punkt 1), und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Pressemitteilung des BDEW Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft e. V. vom 16. September 2019, wonach „[d]ie Forderung nach einer Million Ladesäulen [...] überdimensioniert [sei]. Es hilft niemandem, wenn Deutschland nach dem Motto ‚viel hilft viel‘ mit Ladesäulen übersät wird, die am Ende kaum genutzt werden und damit auch für die Betreiber unwirtschaftlich sind“ (www.bdew.de/presse/presseinformationen/kapferer-zum-eine-million-ladesaeulenprogramm/)?

8. Wie viele „gewinnbringende Geschäftsmodelle“ von Ladeinfrastruktur (vgl. Masterplan Ladeinfrastruktur, S. 4, Punkt 4) sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit im Betrieb (bitte die Angaben für die Jahre seit 2015 aufliedern)?

- a) Wenn keine Übersicht über „gewinnbringende Geschäftsmodelle“ existiert, wie kommt die Bundesregierung zu der Annahme, dass bisher „nur wenige gewinnbringende Geschäftsmodelle existieren“ (ebd.)?
- b) Wurden diesbezüglich Studien in Auftrag gegeben, bzw. gibt es diesbezüglich Schätzungen, wie viele gewinnbringende Geschäftsmodelle es gibt bzw. es geben wird, und wenn ja, welche?
- c) Wenn keine Studien in Auftrag gegeben wurden, wie will die Bundesregierung die „Wirtschaftlichkeit der Ladeinfrastruktur“ gewährleisten?

9. Welche konkreten Finanzierungsprojektionen hat die Bundesregierung getätigt oder in Auftrag gegeben, um die Kosten des Masterplans bis 2030 zu erfassen, und welche konkrete Summe ist unter „Investitionen im mehrstelligen Milliardenbereich“ zu verstehen (Masterplan Ladeinfrastruktur, S. 4, Punkt 3)?

10. Welche Befugnisse wird die neu geschaffene „Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur“ haben (Masterplan Ladeinfrastruktur, S. 1), und wieso kann die Koordinierung des Hochlaufs der Ladeinfrastruktur nicht von den der-

zeitig bestehenden zuständigen Stellen ausgeführt werden, konkret der NOW-GmbH, die qua Selbstbeschreibung für die Koordinierung der Ladeinfrastruktur bei der Elektromobilität zuständig ist (www.now-gmbh.de/de/ueber-now)?

- a) Wie wird Doppelarbeit und die Problematik von doppelter Zuständigkeit vermieden?
 - b) Wie konkret wird die neue „Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur“ ausgestattet sein (Personalplan, Haushalt, evtl. Rechtsform)?
11. Welche konkreten Vorschläge will die Bundesregierung unterbreiten, um die „Authentifizierung, Bezahlssysteme und das Roaming besser im Sinne des Verbrauchers[zu] regeln“ (Masterplan Ladeinfrastruktur, S. 5, Punkt 1)?
- a) Hat die Bundesregierung diesbezüglich Untersuchungen gemacht oder in Auftrag gegeben, und wenn ja, welche?
 - b) Welche Erkenntnisse haben die Studien bzw. Untersuchungen zu den Verbraucherwünschen im Bereich der Authentifizierung, der Bezahlssysteme und zum Roaming geliefert?
12. Welche konkreten Anstrengungen hat die Bundesregierung auf EU-Ebene (beispielsweise konkrete Forderungen im Europarat oder in den Ratsarbeitsgruppen [RAG]) bisher unternommen, um das anvisierte Ziel eines „einheitliche[n] europäische[n] Bezahlssystem[s] zu ermöglichen“ (Masterplan Ladeinfrastruktur, S. 5, Punkt 1)?
- Welche konkreten Anstrengungen sind noch geplant, bzw. welche konkreten Vorschläge hat bzw. will die Bundesregierung auf EU-Ebene zum angestrebten einheitlichen europäischen Bezahlssystem unterbreiten (beispielsweise wie soll die länderübergreifende Bezahlung nach Ansicht der Bundesregierung konkret aussehen)?
13. Sieht die Bundesregierung die Gefahr eines erhöhten Strompreises für Privathaushalte als Folge des Betriebs von nicht kostendeckend betriebenen öffentlichen Ladesäulen durch kommunale Energieversorger?
- a) Wenn ja, was wird dagegen unternommen?
 - b) Wenn nein, auf welcher Basis fußt diese Verneinung, gab es z. B. diesbezügliche Studien, die der in Frage gestellten Annahme widersprechen, und wenn ja, welche waren das?
14. Wie viele Ladesäulen wurden in den Jahren von 2015 bis einschließlich 2019 nach Kenntnis der Bundesregierung von kommunalen Energieversorgern betrieben (bitte pro Jahr nach Bundesländern und nach Großstädten in einer Tabelle auflisten)?
15. Wie viele Ladesäulen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren von 2015 bis einschließlich 2019 von Betreibern betrieben, die keine kommunalen Energieversorger sind (bitte pro Jahr nach Bundesländern und nach Großstädten in einer Tabelle auflisten)?
16. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung darüber, ob der Betrieb von öffentlichen Ladesäulen durch kommunale Energieversorger in den Jahren von 2015 bis einschließlich 2019 einen Anstieg des Strompreises für Privathaushalte zur Folge hatte?
- a) Hat die Bundesregierung Studien bzw. Untersuchungen in Auftrag gegeben, die solche Auswirkungen untersuchen, und wenn ja, was waren die Ergebnisse?
 - b) Wenn nein, wieso nicht?

17. Gibt es eine Verpflichtung für die Betreiber von mit Mitteln des Bundes geförderten öffentlichen Ladestationen, relevante Stammdaten (wie etwa den genauen Standort, die Anzahl der Ladepunkte, die maximale Leistung oder die zeitliche Verfügbarkeit) dem Bund zu melden oder erfolgen die Meldungen, wie z. B. an die OBELIS-Datenbank, auf freiwilliger Basis?
 - a) Werden die gesammelten Stammdaten den Kommunen zu Zwecken der Verkehrs- und Infrastrukturplanung zur Verfügung gestellt?
 - b) Werden die genannten Stammdaten den Bürgern zur Verfügung gestellt?
18. Gibt es eine Verpflichtung für die Betreiber von mit Mitteln des Bundes geförderten öffentlichen Ladestationen, zeitnah Daten zur gegenwärtigen Verfügbarkeit der einzelnen Ladepunkte in elektronischer Form bereitzustellen, sodass Nutzer von E-Autos sie (sofern sie ein entsprechendes Navigationssystem haben) jederzeit zur Navigation zum nächsten freien Ladepunkt verwenden können?
19. Liegen der Bundesregierung Zahlen dazu vor, in welchem Umfang die mit Bundesmitteln geförderten Ladepunkte mit Stellplätzen im öffentlichen Straßenraum den Nutzern von E-Autos nicht zur Verfügung stehen, weil die Stellplätze von unberechtigt parkenden Fahrzeugen blockiert werden?

Falls keine Zahlen dazu vorliegen, kann die Bundesregierung diesen Umfang abschätzen?
20. Liegen der Bundesregierung Zahlen dazu vor, in welchem Umfang die mit Bundesmitteln geförderten Ladepunkte mit Stellplätzen auf privatem Grund (siehe § 2 Punkt 9 der Ladesäulenverordnung – LSV) den Nutzern von E-Autos nicht zur Verfügung stehen, weil die Stellplätze von unberechtigt parkenden Fahrzeugen blockiert werden?

Falls keine Zahlen dazu vorliegen, kann die Bundesregierung diesen Umfang abschätzen?
21. Wie viele der Ladestationen waren in den Jahren 2016 bis 2019 mit Parkraumsensor ausgestattet, und wie viele waren reservierbar, vgl. dazu die Halbjahres-Datenabfrage der NOW-GmbH, die u. a. mit der Koordinierung und Steuerung der Förderrichtlinien Elektromobilität sowie Ladeinfrastruktur (LIS) des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) beauftragt ist – www.now-gmbh.de/content/3-bundesfoerderung-ladeinfrastruktur/1-foerderrichtlinie-foerderaufrufe/formular_halbjahresberichte_bissep2018.pdf?
22. Wie wird die Versorgungsaufgabe konkret aussehen bzw. geregelt werden, wonach an allen Tankstellen in Deutschland auch Ladepunkte angeboten werden sollen (siehe Masterplan Ladeinfrastruktur, S. 5, Punkt 5)?

Strebt die Bundesregierung an, eine gesetzliche Pflicht vorzuschlagen?
23. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Tatsache, dass das Ziel von den im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD angestrebten 100.000 öffentlichen Ladepunkten, die bis 2020 zur Verfügung gestellt werden sollten (Rn. 3516 bis 3518 des Koalitionsvertrages vom März 2018), bei weitem verfehlt wurde, da mit Stand der Veröffentlichung des Masterplans Ladeinfrastruktur im November 2019 lediglich 21.000 Ladepunkte errichtet worden waren, ähnlich auch wie bei den geplanten Schnellladepunkten, die ein Drittel (ebd.) aller Ladepunkte ausmachen sollen, mit Stand November 2019 aber lediglich 1.800 der laut Koalitionsvertrag 33.000 (ein Drittel von 100.000) anvisierten Schnellladepunkte eingerichtet wurden (vgl. Masterplan Ladeinfrastruktur S. 3)?

24. Sieht es die Bundesregierung für nötig an, diese Ziele im Masterplan Ladeinfrastruktur für 2030 zu korrigieren, oder wie begründet die Bundesregierung die hoch angesetzte Zahl in Anbetracht der Tatsache, dass die Ziele für 2020 stark verfehlt sein werden?

Berlin, den 19. Dezember 2019

Dr. Alice Weidel, Dr. Alexander Gauland und Fraktion

