

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Torsten Herbst, Dr. Christian Jung, Oliver Luksic, Bernd Reuther, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Christine Aschenberg-Dugnus, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Mario Brandenburg (Südpfalz), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Carl-Julius Cronenberg, Britta Katharina Dassler, Hartmut Ebbing, Dr. Marcus Faber, Otto Fricke, Thomas Hacker, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Dr. Christoph Hoffmann, Reinhard Houben, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Gyde Jensen, Pascal Kober, Carina Konrad, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Martin Neumann, Hagen Reinhold, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Benjamin Strasser, Katja Suding, Michael Theurer, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig, Katharina Willkomm und der Fraktion der FDP

Ladeinfrastruktur für E-Mobilität – Transparente Abrechnung und Preise

Damit die Elektromobilität, ergänzend zu anderen Antriebs- und Speichertechnologien, ihr technologisches Chancenpotenzial für den Klimaschutz und den Wandel der Mobilität entfalten kann, ist nach Ansicht der Fragesteller ein flächendeckendes Angebot an Ladesäulen für die Nutzer von Fahrzeugen mit Batterieantrieb essenziell. Für eine breite Akzeptanz beim Verbraucher braucht es nach Ansicht der Fragesteller jedoch nicht nur eine flächendeckende Ladeinfrastruktur, sondern ebenso eine verbraucherfreundliche und einfache Ausgestaltung des Ladevorgangs selbst.

Will man sich hierzulande vor dem Tankvorgang über die aktuellen Kraftstoffpreise informieren, reicht dazu meist ein Blick auf das Smartphone. Ermöglicht wird dies durch die Preisangabenverordnung (PAngV), welche die Tankstellenbetreiber verpflichtet, ihre Preise in kurzen Zeitabständen an die Markttransparenzstelle zu melden. Die eingesendeten Preisangaben werden dann an Verbraucher-Informationsdienste weitergeleitet. Hierdurch können Kraftfahrer per Internet, Smartphone oder Navigationsgerät Preise vergleichen und sich über die günstigsten Angebote entlang ihrer Route informieren. Dies erlaubt eine einfachere Informationsgewinnung, einen besseren Preisüberblick und stärkt den Wettbewerb unter den Anbietern (www.bundeskartellamt.de/DE/Wirtschaftsbereiche/Mineralöl/MTS-Kraftstoffe/mtskraftstoffe_node.html).

Mit Blick auf die batterieelektrische Mobilität ergibt sich jedoch ein anderes Bild. Für Fahrer von Elektrofahrzeugen ist oft nicht direkt ersichtlich, welcher Preis an öffentlichen Ladestellen für das Aufladen des Fahrzeuges bezahlt werden muss, da eine Markttransparenzstelle für Elektroladestellen nicht vorhanden ist. Für zusätzliche Intransparenz sorgen die unterschiedlichen Abrechnungsarten an Ladestellen. Während einige Anbieter eine monatliche Grundgebühr verlangen, rechnen andere beispielsweise je angefangener Stunde der Aufladung ab. Letzteres hat zur Folge, dass Nutzer von Elektrofahrzeugen mit niedriger Ladegeschwindigkeit aufgrund der längeren Ladezeit mit höheren Kosten zu rechnen haben (www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/elektromobilitaet/laden/elektroauto-ladesaeulen-strompreise/).

Diese Intransparenz schlägt sich auch auf Preise und Tarife nieder. Ein Ladesäulencheck des Ökostromanbieters LichtBlick zeigte exemplarisch, dass eine Ladung für 100 km Reichweite an einer Ladesäule des Energieunternehmens E.on 7,95 Euro kostete. Lädt man an der gleichen Säule über einen Roaminganbieter, welcher den flächendeckenden Zugriff auf Ladesäulen unterschiedlicher Anbieter ermöglicht, steigt der Preis auf 14,88 Euro. Mit dem letztgenannten Preis wäre der Ladestrom sogar teurer als Benzin oder Diesel. Neben der Intransparenz bezogen auf Preise und Abrechnungsarten ist oftmals auch die Benutzung der Ladestation verbraucherunfreundlich: Manche Stationen lassen sich nur per SMS oder App aktivieren, andere wiederum nur per Ladekarte oder Vorabregistrierung im Internet (www.lichtblick.de/presse/news/2019/06/26/ladesaeulencheck-2019-kampf-um-vormachtstellung-auf-kosten-der-verbraucher/).

Bereits im August 2018 hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) in einem Rechtsgutachten festgestellt, dass die „korrekte, nachvollziehbare und transparente Preisangabe und Abrechnung von Ladestrom, die Sinn und Zweck der Verbraucherschützenden Preisangabenverordnung erfüllt, nur durch die Verwendung der Maßeinheit Kilowattstunde (kWh) für die Abgabe des leitungsgebundenen Stroms erfolgen“ kann. In diesem Zusammenhang wurde den Anbietern öffentlicher Ladesäulen eine Übergangsfrist bis zum 1. April 2019 gewährt, um auf die Abrechnung von Ladestrom in Kilowattstunden umzurüsten. Seit April 2019 sind die Ladesäulenbetreiber verpflichtet, verbrauchsabhängig nach Kilowattstunden abzurechnen und geladene Kilowattstunden sowie Preise transparent darzustellen. Um dies gewährleisten zu können, sind eichrechtskonforme Zähler vonnöten. Diese sollten laut BMWi bis zum Ende der Übergangsfrist am 1. April 2019 zur Verfügung stehen. Aufgrund fehlender Genehmigungen verzögerte sich der Einbau eichrechtskonformer Zähler jedoch, woraufhin die Anbieter von den lokalen Eichämtern eine individuelle Frist erhalten haben, um dies nachzuholen (www.autobild.de/artikel/auto-bild-exklusiv-strom-teurer-als-benzin-11360715.html; www.bmwi.de/Redaktion/DE/Downloads/P-R/preisangabe-fuer-und-abrechnung-von-ladestrom-fuer-elektromobile-rechtsgutachten.html; www.elektroniknet.de/markt-technik/messen-testen/stichtag-1-april-ladesaeulen-jetzt-umruesten-164026.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele eichrechtskonforme öffentliche Ladesäulen wurden seit dem 1. April 2019 aufgebaut (bitte nach Normal- und Schnellladestellen auflisten)?
2. Wie viele öffentliche Ladesäulen wurden bereits mit neuen, eichrechtskonformen Zählern nachgerüstet, und wie viele müssen noch nachgerüstet werden (bitte nach Normal- und Schnellladestellen auflisten)?
3. Wie hoch ist die Anzahl der Ladesäulen, welche nicht nachgerüstet werden können, und was passiert in Zukunft mit diesen Ladesäulen?

4. Wann wird der Nachrüstvorgang nach Einschätzung der Bundesregierung abgeschlossen sein, sodass an allen öffentlichen Ladesäulen wie vorgeschrieben verbrauchsabhängig nach Kilowattstunde abgerechnet werden kann?
5. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Einbau neuer, eichrechtskonformer Zähler zu beschleunigen?
6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für die Produktion und den Einbau je eichrechtskonformen Zähler?
7. Plant die Bundesregierung, Elektroladesäulen in die Preisangabenverordnung bzw. Markttransparenzstelle aufzunehmen?
Wenn ja, wann soll dies geschehen?
Wenn nein, warum nicht?
8. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass aufgrund der Verzögerung der Einführung neuer, eichrechtskonformer Zähler für Ladestationen eine verbrauchsabhängige Abrechnung nach Kilowattstunden nach Ende der Übergangsfrist am 1. April 2019 für Verbraucher noch nicht möglich ist und somit vielfach noch beispielsweise über Pauschalen oder nach Ladezeit abgerechnet wird?
9. Wie hoch schätzt die Bundesregierung diesbezüglich die Mehrkosten für Verbraucher pro Ladevorgang ein?
10. Wie beurteilt die Bundesregierung, dass für die Aktivierung von Ladesäulen verschiedener Anbieter unterschiedliche Möglichkeiten (u. a. App, Ladekarte, SMS etc.) angeboten werden, ohne dass die Verbraucher eine verbraucherfreundliche Möglichkeit (Informationen bezüglich der Art der Aktivierung fehlen z. B. auf der Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur) haben, um sich im Vorfeld über die Art der Aktivierung zu informieren?
11. Plant die Bundesregierung, diesbezüglich eine verbindliche Möglichkeit zur Aktivierung der Ladesäulen (z. B. EC-/Kreditkarte), welche alle Ladesäulenbetreiber anbieten müssen?
Wenn nein, warum nicht?
12. Wie viele und welche Ladesäulenbetreiber sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland am Markt tätig?
13. Wie viele und welche Ladesäulenbetreiber rechnen nach Kenntnis der Bundesregierung bereits vollständig verbrauchsabhängig nach Kilowattstunden ab?
14. Plant die Bundesregierung, eine regelmäßig aktualisierte Liste oder Karte mit Angabe der Standorte, aktueller Preise und Art der Aktivierung (Ladekarte, App, usw.) aller öffentlichen Ladestationen zur Verfügung zu stellen?
Wenn nein, warum nicht?
Wenn ja, bis wann soll sie veröffentlicht werden?

Berlin, den 15. Januar 2020

Christian Lindner und Fraktion

