

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/16869 –**

Ladeinfrastruktur für E-Mobilität – Transparente Abrechnung und Preise

Vorbemerkung der Fragesteller

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-Informationendienste 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/ladesaehlencheck-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-ladesaehlen-jetzt-umruesten-164026.html).

1. Wie viele eichrechtskonforme öffentliche Ladesäulen wurden seit dem 1. April 2019 aufgebaut (bitte nach Normal- und Schnellladestellen auflisten)?

Die Bundesregierung erhebt diese Zahlen nicht.

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)?

Die Bundesregierung erhebt diese Zahlen nicht.

3. Wie hoch ist die Anzahl der Ladesäulen, welche nicht nachgerüstet werden können, und was passiert in Zukunft mit diesen Ladesäulen?

Die Bundesregierung erhebt diese Zahlen nicht. Für die Einhaltung aller geltenden Rechtsvorschriften sind die Hersteller und Verwender verantwortlich. Das Mess- und Eichrecht wird durch die Länder in eigener Verantwortung vollzogen.

4. Wann wird der Nachrüstvorgang nach Einschätzung der Bundesregierung abgeschlossen sein, sodass an allen öffentlichen Ladesäulen wie vorgeschrieben verbrauchsabhängig nach Kilowattstunde abgerechnet werden kann?

Es wird damit gerechnet, dass bis Ende 2020 ein Großteil der Wechselstrom-Ladeinfrastruktur umgerüstet ist. Im Gleichstrom-Bereich wird dies voraussichtlich bis Ende 2021 dauern. Nach kWh wird an vielen Ladesäulen bereits jetzt mit einem sog. MID-zertifizierten Messgerät (gemäß der Richtlinie 2004/22/EG über Messgeräte, kurz Messgeräte-Richtlinie, (engl. Measuring Instruments Directive, abgekürzt MID) abgerechnet, so dass der Übergang zu den eichrechtskonformen, konformitätsbewerteten Ladeeinrichtungen für die Kundinnen und Kunden keine neue Tarifart bringen wird und sie schon heute vielfach transparente kWh-Tarife angezeigt und abgerechnet bekommen.

5. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um den Einbau neuer, eichrechtskonformer Zähler zu beschleunigen?

Es gibt mittlerweile drei Konformitätsbewertungsstellen, die die Zertifizierung vornehmen, so dass auch die Konformitätsbewertungsverfahren beschleunigt werden. Im Übrigen sind für die Einhaltung aller geltenden Rechtsvorschriften Hersteller und Verwender verantwortlich. Das Mess- und Eichrecht wird durch die Länder in eigener Verantwortung vollzogen.

6. Wie hoch schätzt die Bundesregierung die Kosten für die Produktion und den Einbau je eichrechtskonformen Zähler?

Die Kosten für die Nachrüstung belaufen sich laut Angaben der Hersteller für Wechselstrom-Ladeeinrichtungen auf 650 bis 2.500 Euro. Bei Gleichstrom-Ladeeinrichtungen beziffern sich die Nachrüstkosten auf 1000 bis 4500 Euro, je nach Leistung (kW).

7. Plant die Bundesregierung, Elektroladesäulen in die Preisangabenverordnung bzw. Markttransparenzstelle aufzunehmen?

Wenn ja, wann soll dies geschehen?

Wenn nein, warum nicht?

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat zur Anwendbarkeit der Preisangabenverordnung auf die Abgabe von Strom an Ladesäulen im Jahr 2018 ein Rechtsgutachten veröffentlicht.

Die erwähnte Markttransparenzstelle für Kraftstoffe kann aus systematischen und technischen Gründen nicht auf Ladesäulen mit ihren spezifischen Anzeige- und Informationspflichten übertragen werden. Die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe wurde beim Bundeskartellamt eingerichtet, um den in den Kraftstoffmärkten Benzin und Diesel bestehenden Wettbewerbsproblemen infolge der oligopolistischen Marktstrukturen wirksamer begegnen zu können. Hauptproblem aus Verbrauchersicht waren die häufigen Preisschwankungen und Preissetzungsmuster der Oligopolisten. Die Zurverfügungstellung der Kraftstoffpreise für die Verbraucherinnen und Verbraucher erfolgt über die Verbraucherinformationsdienste. Die Meldepflicht der Tankstellenbetreiber an die Markttransparenzstelle hat zum Ziel, den Kartellbehörden die Aufdeckung und Sanktionierung von Rechtsverstößen zu erleichtern. Rechtsgrundlage ist § 47k des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen.

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?

Der Bundesregierung ist es ein wichtiges Anliegen, dass die von ihr gesetzten Ziele zur Elektromobilität gezielt gefördert und zügig erreicht werden. Die Ladeinfrastruktur und damit letztlich die Elektromobilität wird nur dann angenommen werden, wenn sicher ist, dass die in Anspruch genommene Leistung korrekt abgerechnet und ein fairer Preis für diese gezahlt wird. Eine funktionierende Ladesäule sollte auch genutzt werden können. Der Vollzug des Mess- und Eichrechts liegt im Zuständigkeitsbereich der Länder, die mit den Verwendern von nicht mess- und eichrechtskonformer Ladeinfrastruktur die Zeitschiene für eine Umrüstung absprechen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

9. Wie hoch schätzt die Bundesregierung diesbezüglich die Mehrkosten für Verbraucher pro Ladevorgang ein?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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?

Informationen über die Tarife finden die Verbraucherinnen und Verbraucher vielfach über verschiedene Apps der Elektromobilitätsserviceprovider (EMSP), die mit Kunden abrechnen, oder direkt an der Ladesäule.

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?

Es gibt nach der Ladesäulenverordnung bereits verbindlich vier Alternativen, wie an öffentlich zugänglichen Ladesäulen abgerechnet werden kann: EC-/Kreditkarte, webbasiert und mittels Bargeld (z. B. am Parkautomaten). Die etwaige Regelung einer verbindlichen Möglichkeit zur Aktivierung von Ladesäulen, die alle Ladesäulenbetreiber anbieten müssen, sollte auf europäischer Ebene erfolgen, um eine reibungslose grenzüberschreitende Nutzung von Elektrofahrzeugen zu ermöglichen.

12. Wie viele und welche Ladesäulenbetreiber sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Deutschland am Markt tätig?

Nach hiesigen Erkenntnissen gibt es 22 größere Ladesäulenbetreiber, von denen manche deutschlandweit Ladesäulen betreiben. Daneben gibt es eine größere Zahl kleinerer Betreiber bis hin zu solchen, die nur 1 bis 2 Ladesäulen betreiben.

13. Wie viele und welche Ladesäulenbetreiber rechnen nach Kenntnis der Bundesregierung bereits vollständig verbrauchsabhängig nach Kilowattstunden ab?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

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?

Bei der Bundesnetzagentur läuft derzeit ein IT-Projekt zur Überarbeitung der Erfassung von Ladepunkten, bei dem unter anderem auch die Implementierung von offenen Schnittstellen zum kostenfreien und automatisierbaren Abruf von Daten durch Dritte geplant ist.

