

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Cem Özdemir, Oliver Krischer, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/24500 –**

Zwischenbilanz des Masterplans Ladeinfrastruktur der Bundesregierung

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 18. November 2019 hat die Bundesregierung den Masterplan Ladeinfrastruktur beschlossen, um zu erreichen, dass mehr Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge geschaffen werden. Neben dem Ziel, dass bis zum Jahr 2030 eine Million öffentlich zugängliche Ladepunkte in Deutschland zur Verfügung stehen sollen, enthält der Plan auch die Ankündigung verschiedener Maßnahmen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur. Aus Sicht der Fragesteller ist ein beschleunigter Ausbau der privaten und öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur unerlässlich, damit sie mit dem Markthochlauf elektrischer Fahrzeuge Schritt halten kann. Ein Jahr nach dem Beschluss des Masterplans stellt sich die Frage nach seinem Umsetzungsstand. Zahlreiche Maßnahmen wurden nach Kenntnis der Fragesteller noch nicht abgearbeitet, sodass der Erfolg des weiteren Ausbaus der Ladeinfrastruktur ungewiss erscheint.

1. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte sind derzeit in Betrieb, und wie viele davon wurden seit dem Beschluss des Masterplans am 18. November 2019 in Betrieb genommen (bitte für jedes Bundesland nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Derzeit sind nach Kenntnis der Bundesregierung 35.602 öffentliche Ladepunkte in Betrieb, davon 30.387 Normalladepunkte (NLP) und 5.215 Schnellladepunkte (SLP) (Datenbasis: Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur (BNetzA), Stand: 31. Oktober 2020).

Bundesland	Anzahl LP	davon seit Masterplan in Betrieb gemeldet*	Anzahl NLP	Anzahl SLP
Baden-Württemberg	5.418	1.212	4.427	991
Bayern	7.605	2.416	6.690	915
Berlin	1.261	275	1.125	136
Brandenburg	699	224	573	126
Bremen	318	134	269	49
Hamburg	1.220	61	1.088	132

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 4. Dezember 2020 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Bundesland	Anzahl LP	davon seit Masterplan in Betrieb gemeldet*	Anzahl NLP	Anzahl SLP
Hessen	2.242	549	1.907	335
Mecklenburg-Vorpommern	403	120	334	69
Niedersachsen	3.733	1.609	3.156	577
Nordrhein-Westfalen	6.368	1.795	5.732	636
Rheinland-Pfalz	1.521	338	1.131	390
Saarland	278	141	231	47
Sachsen	1.556	502	1.269	287
Sachsen-Anhalt	659	165	520	139
Schleswig-Holstein	1.481	406	1.273	208
Thüringen	840	115	662	178
SUMME	35.602	10.062	30.387	5.215

* Differenz BNetzA Ladesäulenregister vom 05.12.2019 vs. vom 05.11.2020

- Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte sollten nach den Planungen der Bundesregierung jährlich in Betrieb genommen werden, damit das Ziel der Bundesregierung erreicht wird, dass bis zum Jahr 2030 eine Million öffentlich zugängliche Ladepunkte zur Verfügung stehen?

Am 19. November 2020 wurde die Studie Ladeinfrastruktur 2025/2030 – Szenarien für den Markthochlauf veröffentlicht (abrufbar unter: <https://nationale-leitstelle.de/wp-content/pdf/broschuere-lis-2025-2030-final.pdf>). Die Studie berechnet einen Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur von 440.000 bis 843.000 Ladepunkten im Jahr 2030. Die Zahl ist abhängig davon, wie viel private Ladeinfrastruktur verfügbar und wie stark ausgelastet die öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur sind, sowie von der Nutzung von HPC-Lade-Hubs.

Diese Ergebnisse bieten eine Grundlage zur Bestimmung von aktualisierten Zielwerten für die Jahre 2025 und 2030.

- Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte sollten nach den Planungen der Bundesregierung monatlich in Betrieb genommen werden, damit das Ziel des Masterplans erreicht wird, dass „in den nächsten zwei Jahren“, also bis Ende 2021, „50.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet werden“?

Im November 2019 waren rund 22.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte bei der BNetzA in Betrieb gemeldet. Über die Förderprogramme des Bundes wurden seit dem Beschluss des Masterplans bereits zusätzliche 23.000 Ladepunkte und über Länder-Förderprogramme mindestens weitere 3.000 Ladepunkte bewilligt. Die Inbetriebnahme der bereits bewilligten Ladepunkte soll so schnell wie möglich erfolgen.

- Wie viele der mindestens 15 000 zusätzlichen öffentlich zugänglichen Ladepunkte, die die Automobilindustrie entsprechend der Ankündigung im Masterplan bis 2022 errichten soll, wurden seit dem Beschluss des Masterplans bereits in Betrieb genommen (bitte für jedes Bundesland nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Entsprechend des Beschlusses der „Konzertierten Aktion Mobilität“ vom 8. September 2020 soll die Automobilindustrie der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur quartalsweise die errichteten öffentlich zugänglichen Ladepunkte

melden. Eine Meldung erfolgte bislang noch nicht, sodass noch kein Datenstand vorliegt.

5. Welche im Masterplan zugesagten „weitere[n] Anstrengungen“ unternimmt die Energiewirtschaft, und wann wurde eine entsprechende Vereinbarung mit der Bundesregierung bzw. den betreffenden Bundesministerien getroffen?
6. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte wird die Energiewirtschaft auf Basis dieser „weitere[n] Anstrengungen“ bis zu welchem Zeitpunkt mindestens in Betrieb nehmen, und wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte wurden seit dieser Zusage bereits in Betrieb genommen (bitte für jedes Bundesland nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Masterplan Ladeinfrastruktur legt fest, dass die Energiewirtschaft bis 2020 3.600 Schnellladepunkte errichtet. Anfang Dezember 2020 findet u. a. hierzu ein Gespräch mit der Energiewirtschaft statt, bei dem deren Aufgaben thematisiert werden. Im Januar 2021 werden dazu weitere Gespräche folgen. Im Übrigen liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor.

7. Auf welche Weise wurden die Standorte der von der Automobilindustrie und der Energiewirtschaft zu errichtenden Ladepunkte entsprechend der Ankündigung im Masterplan „mit der Bundesregierung koordiniert“?

Der Ladeinfrastrukturaufbau durch die Automobilindustrie und Energiewirtschaft erfolgt im ersten Schritt eigenständig. Aufgrund des zwischenzeitlich erreichten Ausbaustandes soll nunmehr im zweiten Schritt ab 2021 eine engere Abstimmung mit den Maßnahmen der Bundesregierung erfolgen.

8. Wie viele der 100 000 Ladepunkte, die die Automobilindustrie gemäß der Ankündigung im Masterplan auf ihren Betriebsgeländen und beim angeschlossenen Handel bis 2030 errichten wird, wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bereits errichtet?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Informationen vor. Daher gibt es dazu Gespräche der Bundesregierung mit den Branchenvertretern über die Bereitstellung entsprechender Daten.

9. Auf welche Weise haben die Unternehmen der Automobilindustrie und der Energiewirtschaft entsprechend der Ankündigung im Masterplan den Ausbau von intelligenter, nichtöffentlicher Ladeinfrastruktur z. B. auf Betriebsgeländen und bei Beschäftigten vorangetrieben, wie viele der Ladepunkte wurden öffentlich zugänglich gemacht, und welche „entsprechenden Daten“ wurden bereits an die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur übermittelt?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 4, 5, 6 und 8 verwiesen.

10. Wie viele Ladepunkte sind derzeit an den Standorten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und seiner nachgeordneten Behörden in Betrieb (bitte nach Standorten sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) und den nachgeordneten Behörden sind derzeit folgende Ladepunkte in Betrieb:

Organisationseinheiten	Ladepunkte insgesamt	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
BMVI (Berlin)	14	10	4
BMVI (Bonn)	14	14	0
BMVI (gesamt)	28	24	4
GDWS – Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt	26	25	1
FBA – Fernstraßen-Bundesamt	10	10	0
DWD – Deutscher Wetterdienst	8	8	0
BfG – Bundesanstalt für Gewässerkunde	6	4	2
BEV – Bundeseisenbahnvermögen	6	6	0
BAG – Bundesamt für Güterverkehr	4	4	0
BAV – Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen	2	2	0
BSH – Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie	1	1	0
Havariekommando	0	0	0
DFS – Deutsche Flugsicherung GmbH	0	0	0
BFU – Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung	0	0	0
BSU – Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung	0	0	0
BAF – Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung	0	0	0
BASt – Bundesanstalt für Straßenwesen	0	0	0
BAW – Bundesanstalt für Wasserbau	0	0	0
EBA – Eisenbahn-Bundesamt	0	0	0
LBA – Luftfahrt-Bundesamt	0	0	0
BEU – Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung	0	0	0
KBA – Kraftfahrt-Bundesamt	0	0	0
Summe	91	84	7

Die Ladepunkte verteilen sich auf folgende Standorte:

Behörde	Standort Zentrale/ Anzahl	Außenstellen/Anzahl
GDWS	Bonn (3)	Kiel (2), Meppen (5), Nürnberg (2), Braunschweig (3), Berlin (2), Rheine (5), Datteln (1), Aschaffenburg (3)
FBA	Leipzig (10)	
DWD	Offenbach (2)	Hamburg (2), Essen (1), München (1), Hohenpeißenberg (2)
BfG	Koblenz (5)	Niederwehr (1)
BEV	Bonn (2)	Frankfurt (1), Saarbrücken (1), Hamburg (1), Nürnberg (1)
BAG	Köln (4)	
BAV	Aurich (2)	
BSH		Rostock (1)

11. Erfasst bzw. erhebt die Bundesregierung Daten zur privaten Ladeinfrastruktur?

Wenn ja, auf welche Weise?

Wenn nein, warum nicht, und wie kann sie unter diesen Voraussetzungen sicherstellen, dass der erforderliche Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur tatsächlich in ausreichendem Maße erfolgt?

Auch private Ladeeinrichtungen sind gemäß den jeweils geltenden Vorschriften für den Betrieb von elektrischen Verbrauchsgeräten, Ladestationen und Eigenanlagen der Niederspannungsanschlussverordnung (NAV) vor Inbetriebnahme beim Netzbetreiber anzumelden. Je nach Anschlussleistung besteht sogar eine Genehmigungspflicht beim zuständigen Netzbetreiber.

Im Rahmen des Förderprogramms „Ladestationen für Elektroautos – Wohngebäude“ werden in Zusammenarbeit mit der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und unter steter Beachtung des Datenschutzes Daten zur beantragten Ladeinfrastruktur erfasst und durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur ausgewertet und analysiert.

12. Von welchem Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladepunkten geht die Bundesregierung für das Jahr 2030 in den Bundesländern aus (bitte für jedes Bundesland nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Eine Aufschlüsselung des Ladepunktbedarfs für die einzelnen Bundesländer liegt der Bundesregierung nicht vor. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

13. Für wie viele Ladepunkte wurden in den vergangenen Förderaufrufen im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur jeweils Zuwendungen bewilligt (bitte nach Förderaufrufen sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bisher wurden Zuwendungen für 27.543 Ladepunkte bewilligt, davon 19.375 Normalladepunkte und 8.168 Schnellladepunkte (Stand: 30. Oktober 2020). Zuwendungen können auch Mittel für die Modernisierung sein.

Förderaufruf	Ladepunkte	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
1	6.841	5.497	1.344
2	5.361	4.807	554
3	5.924	4.291	1.633
4	5.434	2.129	3.305
5	3.769	2.635	1.134
6	214	16	198
Summe	27.543	19.375	8.168

Aktuell sind der 5. und 6. Förderaufruf noch im Bewilligungsverfahren und die Zahlen umfassen daher nur einen Zwischenstand.

14. Wie viele Ladepunkte, für die in den vergangenen Förderaufrufen im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur Zuwendungen bewilligt wurden, wurden bereits in Betrieb genommen (bitte nach Förderaufrufen sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bisher wurden 11.129 geförderte Ladepunkte der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur über die Online-Plattform OBELIS in Betrieb gemeldet (Stand: 23. November 2020), davon 9.516 Normalladepunkte und 1.613 Schnellladepunkte. Der 5. und 6. Förderaufruf befinden sich noch in der Bewilligungsphase. Aus diesem Aufruf sind insoweit erst wenige bzw. noch keine Ladesäulen in Betrieb.

Förderaufruf	Ladepunkte	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
1	6.211	4.938	1.273
2	3.777	3.554	223
3	947	859	88
4	190	161	29
5	4	4	0
Summe	11.129	9.516	1.613

15. Wie verteilen sich die Ladepunkte, die im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur in Betrieb genommen wurden, auf die Bundesländer (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bundesland	Ladepunkte	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
Baden-Württemberg	2.104	1.788	316
Bayern	1.547	1.319	228
Berlin	36	24	12
Brandenburg	234	200	34
Bremen	98	68	30
Hamburg	503	451	52
Hessen	486	387	99
Mecklenburg-Vorpommern	14	14	0
Niedersachsen	1.494	1.322	172
Nordrhein-Westfalen	1.955	1.726	229
Rheinland-Pfalz	924	686	238
Saarland	153	130	23
Sachsen	563	491	72
Sachsen-Anhalt	143	129	14
Schleswig-Holstein	566	537	29
Thüringen	309	244	65
Summe	11.129	9.516	1.613

16. Wie viele Bundesmittel stehen insgesamt über die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur bereit, wie viele Mittel wurden bereits gebunden, und wie viele Mittel wurden bereits ausbezahlt?

Insgesamt stehen im Zeitraum von 2017 bis 2020 Haushaltsmittel in Höhe von 300 Mio. Euro bereit. Davon wurden bereits rund 218,8 Mio. Euro gebunden (Stand Ende Oktober 2020). Nach Abarbeitung aller Förderanträge wird mit einer Mittelbindung von 285,9 Mio. Euro bis Ende 2020 gerechnet.

Die Höhe der abgerufenen Mittel zum Stichtag 30. Oktober 2020 beträgt 26.026.301 Euro.

Die Gründe für den derzeitigen Mittelabfluss sind:

- Verzögerungen bei der Antragsbearbeitung durch unvollständige/fehlerhafte Anträge,
- erforderliche Ausschreibungsverfahren der Zuwendungsempfänger,
- Genehmigungsverfahren zur Errichtung von Ladeinfrastruktur,
- Lieferengpässe.

17. Bis wann soll die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur in Kraft sein, und wie viele weitere Förderaufrufe sind derzeit geplant?

Es wird derzeit eine neue Förderrichtlinie für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur erarbeitet. Ziel ist, dass das neue Programm Ende des ersten/Anfang des zweiten Quartals 2021 in Kraft tritt und bis Ende 2025 gültig ist. Es soll mindestens einen Förderaufruf pro Jahr geben.

Seit dem 24. November 2020 wird das Förderprogramm für Private Ladeinfrastruktur des BMVI durch die KfW umgesetzt. Hier wird mit einem pauschalen Investitionszuschuss von 900 Euro pro Ladepunkt der Erwerb und die Errichtung von fabrikneuen, nicht öffentlich zugänglichen Ladestationen gefördert. In der ersten Woche wurden in diesem Programm bereits mehr als 90.000 Ladepunkte bewilligt.

Flankierend wurde auch der Rechtsrahmen zur Errichtung der Ladeinfrastruktur für das Wohnumfeld angepasst. Mit der Anpassung im Wohnungseigentums- und Mietrecht durch das Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz erhalten Mieter und Wohnungseigentümer damit grundsätzlich einen Anspruch auf Einbau einer Ladestation (auf eigene Kosten) gegenüber Vermietern und Miteigentümern. Zudem sollen mit dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) bautechnische Standards eingeführt werden, so dass Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge bereits bei der Planung berücksichtigt werden. Das Gesetz befindet sich derzeit im parlamentarischen Verfahren. Zusätzlich sieht das BMVI ab 2021 im Bereich der nicht-öffentlichen Ladeinfrastruktur auch eine Förderung von Ladepunkten beim Arbeitgeber (gewerbliche Ladeinfrastruktur) vor.

18. Hat das BMVI das im Masterplan bis Ende 2019 vorgesehene Konzept vorlegt, „wie die Finanzierung und Organisation eines verlässlichen, schnellen und großvolumigen Ladeinfrastrukturaufbaus bis 2025 ausgestaltet werden soll“?

Wenn ja, was sieht dieses Konzept vor, und wann, und wo wurde es veröffentlicht?

Wenn nein, warum nicht, und bis wann soll das Konzept erstellt werden?

Zur Unterstützung bei der Umsetzung dieser Fragestellungen hat zum 1. Januar 2020 die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur bei der NOW GmbH den Betrieb aufgenommen.

Die Organisation eines verlässlichen Ladeinfrastrukturaufbaus bis 2025 wird durch die Instrumente StandortTOOL und FlächenTOOL bei der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur unterstützt. Das StandortTOOL berechnet die Bedarfe an zusätzlicher Ladeinfrastruktur auf Basis einer Verkehrsnachfragemodellierung. Die Ergebnisse des StandortTOOL werden als Kriterium für die Förderung von Standorten genutzt, um eine flächendeckende und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur in Deutschland sicher zu stellen. In der neuen Webap-

plikation FlächenTOOL können Liegenschaften, die sich potentiell für den Aufbau von Ladeinfrastruktur eignen, gemeldet werden. Damit können deutschlandweit Investoren für den Aufbau von Ladeinfrastruktur verfügbare Flächen finden und mit den Eigentümern in Kontakt treten. Dies soll die Umsetzung des Ladeinfrastrukturaufbaus beschleunigen und vereinfachen.

Der Ladeinfrastrukturaufbau wird auch in den kommenden Jahren durch Fördermaßnahmen unterstützt. Hierzu wird auf die Antwort zu den Fragen 17 und 19 bis 28 verwiesen.

19. Welchen Stand hat die Erarbeitung der geplanten Ausschreibung eines bundesweiten Schnellladenetzes, und welche Bundesministerien, Bundesbehörden und anderen Einrichtungen in den Geschäftsbereichen der Bundesministerien sind daran beteiligt?
20. Wie viele Standorte werden die Ausschreibung umfassen, und auf welche Weise werden die Standorte bereits in der Ausschreibung festgelegt?
21. Wie viele Schnellladepunkte mit welchen Ladeleistungen werden die Ausschreibung umfassen?
22. Welche Anforderungen an die Mindestverfügbarkeit werden in der Ausschreibung an die Schnellladepunkte gestellt?
23. Wann wird die Ausschreibung beginnen, und welche Fristen wird sie beinhalten?
24. Welche Lose wird die Ausschreibung umfassen, und inwiefern werden alle Lose zur gleichen Zeit und mit den gleichen Fristen ausgeschrieben?
25. Wann soll nach den Plänen der Bundesregierung der Zuschlag, u. a. für die Lose, erfolgen?
26. Wann soll der erste Schnellladepunkt in Betrieb genommen werden, und bis wann sollen alle Schnellladepunkte in Betrieb genommen worden sein?
27. Bis wann müssen die Schnellladepunkte mindestens in Betrieb bleiben, und bis wann erfolgt eine entsprechende staatliche Vergütung im Rahmen der Ausschreibung?
28. Von welchen Gesamtausgaben im Rahmen der Ausschreibung geht die Bundesregierung derzeit aus, und verteilen sich die Mittel insbesondere auf die Bereiche Investitionen und Betrieb?

Die Fragen 19 bis 28 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Ausschreibung wird derzeit vom BMVI erarbeitet. Zuvor bedarf es einer Rechtsgrundlage, damit der Bund im Wege der Ausschreibung tätig werden kann. Eine Rechtsgrundlage ist verfassungsrechtlich erforderlich wegen des kompetenzrechtlichen Gesetzesvorbehalts in Artikel 87 Absatz 3 Satz 1 des Grundgesetzes, wegen des allgemeinen rechtsstaatlich-demokratischen Parlamentsvorbehalts sowie wegen der grundrechtlichen Gesetzesvorbehalte.

Über die Inhalte der Ausschreibung können vor Veröffentlichung aus vergaberrechtlichen Gründen keine Aussagen gemacht werden.

29. Wurde der im Masterplan diskutierte Beirat der „Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur“ gegründet, damit die Automobilindustrie und die Energiewirtschaft die Leitstelle unterstützen?

Wenn ja, wann wurde er gegründet, und wer sind die Mitglieder dieses Beirates?

Wenn nein, warum nicht, und wann wird der Beirat gegründet?

Am 21. September 2020 fand die konstituierende Sitzung des Beirats statt. Die nächste Sitzung ist für den 15. März 2021 vorgesehen. Folgende Organisationen stellen je ein Mitglied:

ADAC e.V.
Agora Verkehrswende
Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW)
BMW AG
Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi)
CAM
Daimler AG
Deutscher Landkreistag (DLT)
Deutscher Städte- und Gemeindebund (DStGB)
Deutscher Städtetag
EnBW AG
E.ON SE
EWE AG
FNN im VDE
ubitricity
MENNEKES Elektrotechnik GmbH & Co. KG
Siemens AG
Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V. (VDIK)
Verband kommunaler Unternehmen e.V. (VKU)
Volkswagen AG
Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. (vzbv)
ZVEI – Zentralverband Elektrotechnik- und Elektronikindustrie e.V.

30. Wann soll die im Masterplan vorgesehene Überarbeitung der Ladesäulenverordnung vorgelegt werden, und wann soll sie in Kraft treten?

Ein Referentenentwurf für die zweite Änderung der Ladesäulenverordnung befindet sich derzeit in der BMWi-internen Abstimmung. Anschließend wird er, dem üblichen Rechtssetzungsverfahren folgend, an die Ressorts sowie an die Bundesländer und Verbände zur Stellungnahme übersandt. Es ist vorgesehen, dass die novellierte Ladesäulenverordnung im ersten Quartal 2021 in Kraft treten wird.

31. Inwiefern hat die Bundesregierung im Rahmen dieser Überarbeitung die Möglichkeiten zur Abrechnung punktueller Ladevorgänge gemäß § 4 der Ladesäulenverordnung an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten evaluiert, und welche Änderungen plant sie in diesem Zusammenhang?
34. Hat die Bundesregierung die Ankündigung im Masterplan Ladeinfrastruktur umgesetzt, „Authentifizierung, Bezahlssysteme und Roaming besser im Sinne des Verbrauchers zu regeln“?
- Wenn ja, auf welche Weise wurde diese Ankündigung umgesetzt?
- Wenn nein, warum nicht, und wann und auf welche Weise soll die Umsetzung erfolgen?
35. Hat die Bundesregierung das Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD umgesetzt, „die gesetzlichen Bedingungen für benutzerfreundliche Bezahlssysteme [zu] verbessern“ (vgl. Koalitionsvertrag, S. 77)?
- Wenn ja, auf welche Weise wurde diese Ankündigung umgesetzt?
- Wenn nein, warum nicht, und wann und auf welche Weise soll die Umsetzung erfolgen?

Gemäß dem Beschluss der Konzertierten Aktion Mobilität vom 8. September 2020 soll in der laufenden Novellierung der Ladesäulenverordnung ein einheitliches Bezahlssystem beim punktuellen Laden (sog. ad hoc-Laden) an öffentlichen Ladesäulen festgelegt werden. Die genaue Ausgestaltung dieses einheitlichen Bezahlssystems seitens der Bundesregierung wird erst nach Beteiligung der Ressorts und Anhörung der Bundesländer und der Verbände feststehen. Im Übrigen prüft die Bundesregierung die bestehenden Regelungen weiterhin regelmäßig im Sinne der im Masterplan getätigten Aussage.

32. Welche Ergebnisse hatte das IT-Projekt der Bundesnetzagentur zur Überarbeitung der Erfassung von Ladepunkten (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 13 auf Bundestagsdrucksache 19/16678), und wie werden die Erkenntnisse nunmehr genutzt, um eine neutrale Ladesäulen-Datenplattform mit offener Schnittstelle für Drittanbieter anzubieten, über die Daten zur Ladeinfrastruktur kostenfrei abgerufen werden können?

Das IT-Projekt bei der BNetzA zur Überarbeitung des Anzeigeverfahrens für öffentlich zugängliche Ladepunkte ist noch nicht abgeschlossen. Es handelt sich um die Einrichtung eines Nutzerportals, um Meldeprozesse zu vereinfachen und zusätzliche Services, wie etwa eine öffentliche Datenschnittstelle, anbieten zu können.

33. Wie kann die Bundesregierung sicherstellen, dass die Ziele zum Aufbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur zur tatsächlichen, bereits vorhandenen Situation der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur passen, da Normalladepunkte, die bereits vor dem 17. März 2016 betrieben wurden, von der Pflicht zur Datenübermittlung in der Ladesäulenverordnung befreit sind und somit keine bundesweite Statistik besteht, in der alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte verzeichnet sind?

Die BNetzA nimmt neben den Anzeigen von öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Anwendungsbereich der Ladesäulenverordnung grundsätzlich auch freiwillige Meldungen, etwa von Betreibern älterer Normalladepunkte, entgegen. Diese Ladepunkte sind auch in der regelmäßigen Veröffentlichung der BNetzA enthalten. Zum November 2020 liegen der BNetzA Anzeigen über et-

wa 3.700 Normalladepunkte vor, die vor dem 17. März 2016 in Betrieb genommen wurden.

36. Hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) den laut Masterplan für März 2020 vorgesehenen Vorschlag erarbeitet, der Aussagen darüber trifft, „wie die Netzbetreiber die Netze auch über den aktuellen Energiebedarf hinaus vorausschauend ausbauen können, so dass das Verteilernetz die anvisierte Zahl der E-Fahrzeuge zukünftig qualitativ hochwertig versorgen kann“?

Wenn ja, was sieht der Vorschlag vor, und wie ist der Umsetzungsstand?

Wenn nein, warum nicht, und bis wann soll der Vorschlag erarbeitet werden?

49. Hat die Energiewirtschaft nach Kenntnis der Bundesregierung entsprechend der Ankündigung im Masterplan die bis Ende 2019 vorgesehene Anwendungshilfe für Verteilernetzbetreiber zur Netzintegration der Elektromobilität erarbeitet?

Wenn ja, wann, und wo wurde diese Anwendungshilfe veröffentlicht?

Wenn nein, warum nicht, und bis wann soll die Anwendungshilfe erarbeitet werden?

Die Fragen 36 und 49 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In der Folge des im November 2019 veröffentlichten Masterplan Ladeinfrastruktur hat das BMWi im April 2020 ein mit der BNetzA und den Netzbetreibern erarbeitetes Ergebnispapier veröffentlicht, das am 20. Mai 2020 online veröffentlicht wurde. Der Link zu der Seite lautet: <https://www.bmwi.de/Redaktion/DE/Artikel/Industrie/rahmenbedingungen-und-anreize-fuer-elektrofahrzeuge.html>. Darin wird festgehalten, dass eine verbesserte Informationsbereitstellung die entscheidende Maßnahme für die bessere Einschätzung der zukünftigen Versorgungsaufgabe der Stromnetze ist. Die Netzbetreiber werden deshalb vom BMVI, der BNetzA sowie dem BMWi hierbei unterstützt. Hierbei besteht Einigkeit darüber, dass neben der Ladeinfrastruktur für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die zukünftig notwendige Ladeinfrastruktur für mittlere und schwere Nutzfahrzeuge, Wirtschaftsfahrzeuge aller Art sowie die Busse des Öffentlichen Personennahverkehrs mitgedacht werden muss. Ein rechtlicher Umsetzungs- oder Änderungsbedarf besteht aktuell nicht.

37. Hat das BMWi entsprechend der Ankündigung im Masterplan einen Regelungsvorschlag vorgelegt, „wie in geeigneten, vom Europarecht vorgesehenen Ausnahmefällen von regionalem Marktversagen den Verteilernetzbetreibern ermöglicht wird, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu errichten“?

Wenn ja, was sieht der Vorschlag vor, und wie ist der Umsetzungsstand?

Wenn nein, warum nicht, und bis wann soll der Vorschlag erarbeitet werden?

Ein entsprechender Regelungsvorschlag wird aktuell erarbeitet und noch in dieser Legislaturperiode mit dem Gesetz zur Umsetzung des EU-Legislativpaketes „Saubere Energie für alle Europäer“ vorgelegt.

38. Hat die Bundesregierung entsprechend der Ankündigung im Masterplan Ladeinfrastruktur einen Vorschlag vorgelegt, um durch eine Versorgungsaufgabe zu regeln, „dass an allen Tankstellen in Deutschland auch Ladepunkte angeboten werden“?

Wenn ja, was sieht dieser Vorschlag vor, und wie ist der Umsetzungsstand?

Wenn nein, warum nicht, und wann soll der Vorschlag vorgelegt werden?

Ziel der Bundesregierung ist eine Ausrüstung von mindestens 25 Prozent aller Tankstellen mit Schnelllade-Infrastruktur bis Ende 2022, von mindestens 50 Prozent bis Ende 2024 und mindestens 75 Prozent bis Ende 2026. Dazu wird sie, wie beim 4. Spitzengespräch der Konzentrierten Aktion Mobilität angekündigt, zeitnah Gespräche mit der Mineralölwirtschaft führen mit dem Ziel einer Selbstverpflichtung zur Erreichung dieser Ziele.

39. Welche „unverhältnismäßige[n] finanziellen Belastungen“ hält die Bundesregierung in diesem Zusammenhang für „unzumutbar“?

Ein Aufbau insbesondere von Schnellladeinfrastruktur ist derzeit in der Regel nicht wirtschaftlich. Ist dieser Aufbau z. B. durch Versorgungsaufgaben verpflichtend vorgesehen, kann keine Förderung für diese Standorte bewilligt werden.

40. Hat das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) die im Masterplan angekündigte Prüfung, „ob die Errichtung von Schnellladesäulen als Dekarbonisierungsmaßnahmen der Mineralölwirtschaft behandelt werden können“, abgeschlossen?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis ist die Prüfung gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Wenn nein, warum nicht, und bis wann wird die Prüfung abgeschlossen?

Die Errichtung von Schnellladesäulen ist nicht auf die Verpflichtung zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen (THG-Quote des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) bzw. zum Inverkehrbringen erneuerbarer Energieerzeugnisse durch Kraftstoffanbieter gemäß Erneuerbare-Energie-Richtlinie (EU) 2018/2001 anrechenbar. Gleichwohl ist der in Elektrofahrzeugen genutzte Strom, der an öffentlichen oder anderen Ladepunkten bereitgestellt wird, auf die Verpflichtung anrechenbar. Dies ist bereits nach geltendem Recht (38. Bundes-Immissionsschutzverordnung) möglich. Die Beratungen innerhalb der Bundesregierung zur zukünftigen Anrechenbarkeit von Strom auf die THG-Quote im Rahmen der Umsetzung der Renewable Energy Directive (RED) II sind noch nicht abgeschlossen.

41. Hat das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) entsprechend der Ankündigung im Masterplan geprüft, inwiefern im Hinblick auf das Baurecht „Gesetzesänderungen im Bundesrecht den Aufbau von Ladeinfrastruktur erleichtern und fördern können“?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis ist die Prüfung gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Wenn nein, warum nicht, und bis wann wird die Prüfung stattdessen abgeschlossen?

Die Bundesregierung hat am 4. November 2020 den Entwurf des Baulandmobilisierungsgesetzes beschlossen. Darin wird vorgeschlagen, in § 1 Absatz 6 Nummer 9 des Baugesetzbuches (BauGB) den von den Gemeinden im Rahmen der planerischen Abwägungsentscheidung zu berücksichtigenden Belang „Mobilität der Bevölkerung“ um den Zusatz „auch im Hinblick auf die Entwicklungen beim Betrieb von Kraftfahrzeugen, etwa der Elektromobilität“ zu ergänzen. Ferner enthält der Gesetzentwurf in § 9 BauGB eine neue Festsetzungsmöglichkeit für „Flächen für Ladeinfrastruktur elektrisch betriebener Fahrzeuge“ in Bebauungsplänen.

42. Hat das BMVI entsprechend der Ankündigung im Masterplan den Wettbewerb „Modellquartier Ladeinfrastruktur“ gestartet?

Wenn ja, welchen Stand hat dieser Wettbewerbsprozess?

Wenn nein, warum nicht, und wann wird der Wettbewerb gestartet?

Bislang haben verschiedene Abstimmungen und Gespräche mit relevanten Akteuren zur Vorbereitung des Wettbewerbs „Modellquartier Ladeinfrastruktur“ stattgefunden. Derzeit wird der Wettbewerbsprozess erarbeitet und ausgestaltet. Der Wettbewerb „Modellquartier Ladeinfrastruktur“ ist Teil des Konzepts des BMVI für den Aufbau von Ladeinfrastruktur auf kommunaler Ebene. Um eine Integration des Wettbewerbs in das Konzept zu gewährleisten ist der Start des Wettbewerbs für das zweite Quartal 2021 angedacht.

43. Wann, in welchem Umfang und wem hat die Automobilindustrie wie im Masterplan vorgesehen „Erkenntnisse in Bezug auf den Markthochlauf von E-Fahrzeugen insbesondere hinsichtlich potentieller E-Fahrzeugkäufer z. B. auf der Basis verbindlicher Bestellungen“ übermittelt?

50. Wann hat die Automobilindustrie gemäß der Zusage im Masterplan welche Daten in Bezug auf „die erwarteten Neuzulassungen, die zukünftige[n] Batteriegrößen, die Ladeleistung der BEVs und PHEVs und deren Verhältnis zueinander“ für welchen Zweck übermittelt?

51. Wurde die im Masterplan erwähnte Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025–2030: Szenarien für den Markthochlauf“ bereits abgeschlossen?

Wenn ja, zu welchen zentralen Ergebnissen ist diese Studie gekommen, und wann und wo wurde die Studie veröffentlicht?

Wenn nein, warum nicht, und bis wann soll die Studie stattdessen abgeschlossen werden?

Die Fragen 43, 50 und 51 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der Durchführung der Studie „Ladeinfrastruktur 2025/2030 – Szenarien für den Markthochlauf“ fanden im Juli 2020 vertrauliche Einzelgesprä-

che mit Vertretern der Automobilindustrie, des BMVI, der Reiner Lemoine Instituts gGmbH und der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur statt.

Die Studie „Ladeinfrastruktur 2025/2030 – Szenarien für den Markthochlauf“ wurde am 19. November 2020 veröffentlicht und beinhaltet Szenarien, die u. a. auf Erkenntnissen aus den o. g. Gesprächen beruhen. Sie ist unter folgendem Link abrufbar:

Studie: <https://nationale-leitstelle.de/wp-content/pdf/broschuere-lis-2025-2030-final.pdf>.

44. Welche geeigneten eigenen Liegenschaften für den Aufbau von Ladeinfrastruktur hat die Bundesregierung wie im Masterplan angekündigt bereits identifiziert, und bis wann wird das BMVI den im Masterplan angekündigten Flächenatlas zur Ladeinfrastruktur erstellen?

Derzeit prüft die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) die bundeseigenen Liegenschaften auf Eignung für den Aufbau von Ladeinfrastruktur, um diese für den Aufbau von Ladeinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Das FlächenTOOL wurde am 18. November 2020 beim Spitzentreffen des „Bündnis für moderne Mobilität“ im Rahmen der Jahreskonferenz des Kompetenznetzwerks nachhaltige und urbane Mobilität vorgestellt. Die vollumfänglichen Funktionalitäten der Webapplikation werden noch im Dezember 2020 online verfügbar sein.

45. Welche Kriterien hat das BMVI entsprechend der Ankündigung im Masterplan festgelegt, „ob und in welchem Umfang an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen an Bundesautobahnen zusätzlich Ladeinfrastruktur erforderlich ist“?

Der Bedarf für Ladeinfrastruktur an den Rastanlagen der Bundesautobahnen ergibt sich aus der Auswertung des StandortTOOLS, welches die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur im Auftrag des BMVI betreut. Das StandortTOOL ermittelt den Ladeinfrastrukturbedarf im Fernverkehr auf Grundlage der Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Die Verkehrsverflechtungsprognose 2030 gibt die Quelle-Ziel-Verkehre (Anzahl an Pkw-Fahrten) auf Kreisebene sowie mit dem Ausland an.

46. An wie vielen Rastanlagen an Bundesautobahnen stehen bereits heute mindestens vier Ladepunkte mit mindestens 150 kW Leistung zur Verfügung, und wie viele Rastanlagen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung an deutschen Bundesautobahnen derzeit insgesamt?
47. Auf welche Weise wird die Bundesregierung die im Masterplan angekündigte Maßnahme, dass die bewirtschafteten Rastanlagen „bis 2022 jeweils mindestens 4 Ladepunkte mit mindestens 150 kW Leistung vorhalten“ sollen, umsetzen?

Die Fragen 46 und 47 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

An deutschen Autobahnen gibt es 430 bewirtschaftete und rund 1.500 unbewirtschaftete Rastanlagen. Der Masterplan Ladeinfrastruktur sieht vor, dass die bewirtschafteten Rastanlagen bis 2022 mindestens vier Ladepunkte mit mindestens 150 kW Leistung vorhalten können, soweit dies technisch und rechtlich möglich ist. Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gibt es auf den meisten der

rund 430 bewirtschafteten Rastanlagen. Nach Kenntnis der Bundesregierung sind von den rund 400 Standorten des größten Konzessionärs (Autobahn Tank & Rast GmbH) 198 Standorte mit insgesamt 570 Ladepunkten ausgerüstet worden, die über eine Ladeleistung von mindestens 150 kW verfügen (Stand 20. Oktober 2020). An 89 dieser Standorte sind bereits vier oder mehr Ladepunkte vorhanden. Daneben wurde auf den meisten anderen Standorten Ladeinfrastruktur mit geringerer Leistung aufgebaut. Die Bundesregierung arbeitet mit den Konzessionären der Nebenbetriebe (Rastanlagen) daran, den Aufbau der Ladeinfrastruktur entsprechend der Maßgaben des Masterplans Ladeinfrastruktur aufzubauen.

48. Hat das BMVI die im Masterplan zugesagte Prüfung, inwieweit an diesen Rastanlagen Ladestationen mit mindestens 350 kW für schwere Nutzfahrzeuge errichtet werden können, abgeschlossen?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis ist die Prüfung gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Wenn nein, warum nicht, und bis wann wird die Prüfung stattdessen abgeschlossen?

Der Aufbau von Ladeinfrastruktur von mindestens 350 kW für schwere Nutzfahrzeuge ist mit erheblichen technischen Schwierigkeiten, insbesondere hinsichtlich der erforderlichen Netzanschlussleistungen und des erforderlichen Platzbedarfs auf den ohnehin beengten Lkw-Stellplätzen verbunden. Wie im Gesamtkonzept „Klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ des BMVI beschrieben ist, das am 11. November 2020 im Rahmen des Nutzfahrzeuggipfels des BMVI vorgestellt wurde, soll in einem ersten Schritt ab Ende 2020 eine initiale Ladeinfrastruktur aufgebaut werden, um ab 2023/2024 in einer zweiten, der sogenannten Roll-Out-Phase, flächendeckend Infrastruktur aufzubauen. Zudem werden im Rahmen von Technologieprojekten und Innovationsclustern wesentliche, noch offene Fragen des Infrastrukturaufbaus adressiert und beantwortet.

52. Welchen Bedarf an Elektromobilitätsmanagern haben die Bundesländer entsprechend der Ankündigung im Masterplan insgesamt skizziert, und wie viele Stellen wurden bislang geschaffen und besetzt?

Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur befindet sich hierzu in Gesprächen mit den Ländern, den kommunalen Spitzenverbänden und den Klimaschutzmanagern vor Ort. Derzeit werden die Vorstellungen über die Ausgestaltung der Stellenprofile zu einem Ausbildungskonzept zusammengeführt. Es wird damit gerechnet, dass bis zum zweiten Quartal 2021 der Bedarf an Stellen bestimmt ist.

53. In wie vielen Fällen hat die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, wie im Masterplan durch das BMVI angeboten, die Ausbildung der Manager als Multiplikatoren durch entsprechende Wissensvermittlung übernommen, und auf welche Weise unterstützen die Verbände der Energiewirtschaft dabei die Leitstelle, wie im Masterplan zugesagt?

Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur hat ein Unterstützungskonzept für die Kommunen vor Ort erarbeitet (vgl. hierzu https://www.xn--starterset-elektromobilitaet-4hc.de/content/3-Infothek/2-Publikationen/38-oeffentliche-ladeinfrastruktur-fuer-staedte-kommunen-und-versorger/oeffentliche_ladeinfrastruktur_fuer_staedte_kommunen_und_versorger.pdf). Zurzeit erarbeitet die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur eine digitale Schulungsplattform zur Befähigung

von Elektromobilitätsmanagern für Ladeinfrastruktur. Für eine Unterstützung durch die Verbände der Energiewirtschaft ist die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur im engen Austausch mit dem BDEW.

54. Haben das BMVI und das BMWi den laut Masterplan bis Februar 2020 vorgesehenen Forderungskatalog für die Novelle der EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe erstellt?

Wenn ja, wann, und wo wurde dieser Forderungskatalog veröffentlicht?

Wenn nein, warum nicht, und bis wann wird der Forderungskatalog erstellt?

Die Bundesregierung führte am 5. Juni 2020 ein Gespräch mit Vertretern von Arbeitgeberverbänden, Gewerkschaften, Industrie, kommunalen Spitzen- sowie Umwelt- und Verbraucherschutzverbänden zur Erstellung des Forderungskatalogs. Die Ergebnisse flossen in die Position der Bundesregierung ein. Eine Veröffentlichung erfolgte nicht.

55. Hat das Bundesministerium der Finanzen (BMF) die laut Masterplan bis Sommer 2020 geplante Prüfung vorgenommen, „wie Bau und Betrieb von Ladeinfrastruktur zur dienstlichen oder privaten Nutzung in der öffentlichen Verwaltung unbürokratisch umgesetzt werden kann“?

Wenn ja, zu welchem Ergebnis ist die Prüfung gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Wenn nein, warum nicht, und wann wird sie abgeschlossen?

Das Bundesministerium der Finanzen prüft derzeit, wie Bau und Betrieb von Ladeinfrastruktur zur dienstlichen und privaten Nutzung in der öffentlichen Verwaltung unbürokratisch umgesetzt werden kann.

56. Haben der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft und der Verband der Automobilindustrie nach Kenntnis der Bundesregierung den laut Masterplan für März 2020 vorgesehenen Leitfaden für Mitarbeiter- und Flottenladen erarbeitet?

Wenn ja, wann, und wo wurde der Leitfaden veröffentlicht?

Wenn nein, warum nicht, und bis wann wird er erarbeitet?

Ja, der BDEW und der VDA haben einen Leitfaden im März 2020 veröffentlicht. Dieser kann unter folgendem Link abgerufen werden: <https://www.vde.com/resource/blob/988408/a2b8e484994d628b515b56376f809e28/technische-r-leitfaden-ladeinfrastruktur-elektromobilitaet---version-3-data.pdf>.

57. Hat die Bundesregierung das im Masterplan bis Sommer 2020 vorgesehene Konzept für Lademöglichkeiten für Batterie-Lkws erstellt?

Wenn ja, was sieht das Konzept vor, und wann und wo wurde es veröffentlicht?

Wenn nein, warum nicht, und bis wann wird es erstellt?

59. Hat die Bundesregierung die im Masterplan zusätzlich vorgesehenen Konzepte für Oberleitungen für Lkws sowie für Wasserstoff-Tankstellen für Lkws erstellt?

Wenn ja, was sehen diese Konzepte vor, und wann, und wo wurden sie veröffentlicht?

Wenn nein, warum nicht, und bis wann werden sie erstellt?

Die Fragen 57 und 59 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Erstellung von Konzepten für den Aufbau der Ladeinfrastruktur für Batterie-Lkw, Wasserstofftankstellen für Lkw sowie Oberleitungen ist Teil des beim Nutzfahrzeuggipfel am 11. November 2020 vorgestellten Gesamtkonzeptes „Klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ des BMVI. Um den Aufbau der Ladeinfrastruktur planen zu können, müssen technische Standards weiterentwickelt werden. Im Übrigen wird auf den „Fahrplan Antriebstechnologien“ des BMVI im Gesamtkonzept „Klimafreundliche Nutzfahrzeuge“ verwiesen (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/klimafreundliche-nutzfahrzeuge.pdf?__blob=publicationFile).

58. Welchen Stand hat die im Masterplan bis Ende 2020 vorgesehene Ausarbeitung des Förderprogramms für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für Lkws (insbesondere zu Fördervolumen, Laufzeit und Zielgruppen), und wann wird es veröffentlicht?

Im Rahmen des geplanten Förderprogramms für die Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben soll auch die dazugehörige Ladeinfrastruktur für E-Lkw gefördert werden. Die Förderrichtlinie des BMVI liegt aktuell zur Notifizierung bei der EU-Kommission und wird im Jahr 2021 veröffentlicht.

60. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Betrieb (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

61. Wie viele öffentlich zugängliche Wasserstoff-Tankstellen für schwere Nutzfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Betrieb (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

An acht Tankstellen ist eine Betankung für LKW mit 350 bar möglich. Diese sind wie folgt auf folgende Bundesländer verteilt:

Hamburg (1): Hamburg HafenCity; Baden-Württemberg (1): Stuttgart Flughafen; NRW (4): Köln/Bonn Flughafen, Köln-Frechen, Münster, Düsseldorf; Hessen (1): Frankfurt-Höchst; Berlin (1): Berlin Sachsendamm.

Drei weitere Tankstellen in Niebüll, Husum und Herten sind kurz vor der Fertigstellung.

Weitere Informationen finden sich unter folgendem Link: <https://h2.live/>.

