

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Krischer, Cem Özdemir, Tabea Rößner, Renate Künast, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Verbraucherfreundlichkeit der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Die Zulassungszahlen für Elektroautos in Deutschland steigen stetig, zuletzt nahezu exponentiell. Das Wachstum beim Ladesäulenausbau liegt mit 19 Prozent innerhalb eines Halbjahres im Jahr 2020 weit dahinter (<https://www.spiegel.de/auto/e-autos-droht-ein-mangel-an-stromtankstellen-a-4dc1895d-1bd9-4adf-b7e7-665b99d9915b>).

Aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller bestehen neben der geringen Anzahl von Ladepunkten auch Hemmnisse bei der Nutzerfreundlichkeit der Lademöglichkeiten. Viele Elektroauto-Besitzerinnen und Elektroauto-Besitzer oder E-Carsharerinnen und E-Carsharer kommen derzeit zum ersten Mal in Kontakt mit Ladeinfrastruktur einschließlich der entsprechenden Anmeldespezifika und Bezahlvorgänge. Frustrierende Erfahrungen und Unverständnis in Bezug auf den Ladevorgang aufgrund der angesprochenen Hemmnisse stehen dem breiten Durchbruch der E-Mobilität im Weg.

Wer mit einem E-Auto auf längeren Strecken in Deutschland unterwegs ist, ist häufig konfrontiert mit einem unübersichtlichen Angebot an Preisen und Bezahlmodellen. Eine Ausnahme bilden Tesla-Fahrerinnen und Tesla-Fahrer, die an den firmeneigenen Säulen unkompliziert Strom beziehen und abrechnen können (<https://www.manager-magazin.de/unternehmen/autoindustrie/elektroauto-laden-in-deutschland-wuchert-trotz-autogipfel-der-tarifschunzel-a-1301193.html>).

Nach Einschätzung des Ökostromanbieters Lichtblick bleibt das Unterwegsladen in Deutschland auch Ende des Jahres 2020 „für die Mehrzahl der E-Autofahrer eine Zumutung“ und eines der größten Hindernisse für die Verkehrswende (<https://www.lichtblick.de/presse/ladesaeulencheck-2020-strom-tanken-bleibt-ein-abenteuer/>).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie schätzt die Bundesregierung die Nutzerfreundlichkeit der aktuell vorhandenen Ladeinfrastruktur insgesamt ein?
2. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass die Nutzerfreundlichkeit der öffentlichen Lademöglichkeiten verbessert werden muss?

Wenn ja, welche Hemmnisse bestehen aus Sicht der Bundesregierung beim öffentlichen Laden, welche Verbesserungen sind nötig, und welche Rolle spielt dabei die Novelle der Ladesäulenverordnung?

Wenn nein, warum nicht?

3. Wie viele verschiedene Ladesäulenbetreiber gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland (bitte unter Angabe der Anzahl der Ladepunkte pro Betreiber und differenziert nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?
4. Welche verschiedenen Bezahlssysteme sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell an Ladesäulen in Deutschland verfügbar?
5. Welche Bezahlssysteme können Nutzerinnen und Nutzer aus anderen EU-Ländern nach Kenntnis der Bundesregierung nutzen, und welche Informationen liegen der Bundesregierung zur Zugänglichkeit bzw. zu Hemmnissen vor?
6. Wie viele verschiedene Apps für Lade- und Bezahlvorgänge an Ladesäulen in Deutschland gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell?
7. An wie vielen Ladepunkten in Deutschland ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahlung mit EC-Karte möglich (bitte absolut und in Prozent angeben), an wie vielen Ladepunkten ist dabei ein EC-Terminal verbaut, und an wie vielen Ladepunkten ist ein NFC-Lesegerät verbaut?
8. An wie vielen Ladepunkten in Deutschland ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahlung mit Kreditkarte möglich (bitte absolut und in Prozent angeben), an wie vielen Ladepunkten ist dabei ein Kreditkarten-Terminal verbaut, und an wie vielen Ladepunkten ist ein NFC-Lesegerät verbaut?
9. An wie vielen Ladepunkten in Deutschland ist nach Kenntnis der Bundesregierung nur dann eine Zahlung möglich, wenn man die jeweilige App des Ladesäulenbetreibers auf dem Smartphone installiert hat und dort einen eigenen Account besitzt bzw. wenn man die Ladekarte des Ladesäulenbetreibers besitzt (bitte absolut und in Prozent angeben)?
10. An wie vielen Ladepunkten ist nach Kenntnis der Bundesregierung nach wie vor Pauschalladen („Session Fee“) möglich, obwohl dies gemäß Preisangabenverordnung untersagt ist?
11. Wie viele Apps bzw. Ladekarten sind nach Einschätzung der Bundesregierung notwendig, um im Bedarfsfall an jeder freien Ladesäule laden und bezahlen zu können, wenn man sich mit einem Elektroauto quer durch Deutschland bewegt?
12. Wie viele Apps bzw. Ladekarten sind nach Einschätzung der Bundesregierung notwendig, um im Bedarfsfall an jeder freien Ladesäule laden und bezahlen zu können, wenn man sich mit einem Elektroauto quer durch die EU bewegt?
13. Wie viele App- oder Navigationsanbieter gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung, die alle verfügbaren öffentlichen Ladepunkte anzeigen, unabhängig des Betreibers bzw. Anbieters, mit der Elektroautobesitzerinnen und Elektroautobesitzer auch laden und bezahlen können?
14. Plant die Bundesregierung die Einführung einer eigenen, anbieterunabhängigen App, welche sowohl das Auffinden von freien Ladesäulen als auch das Bezahlen an sämtlichen Ladesäulen in Deutschland ermöglicht?

Wenn nein, warum nicht, und welche alternativen Maßnahmen ergreift sie?

15. Bis wann soll das „IT-Projekt bei der BNetzA zur Überarbeitung des Anzeigeverfahrens für öffentlich zugängliche Ladepunkte“ (Antwort der Bundesregierung zu Frage 32 auf Bundestagsdrucksache 19/24947) abgeschlossen werden, und welche Zwischenergebnisse hat das Projekt bislang geliefert?
16. Wie viele Ladepunkte sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland in Betrieb, bei denen der Endpreis für den Nutzer bzw. Kunden vor Beginn des Ladevorgangs nicht explizit ersichtlich ist?
17. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Verbesserung der Preistransparenz an den Ladepunkten, und wenn ja, welche?
18. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, damit Arbeitgeber verstärkt Ladekarten für Dienstwagennutzer ausgeben, und wenn ja, welche?
19. Wie beurteilt die Bundesregierung die Problematik beim Roaming, bei dem Nutzer teilweise große Aufschläge bezahlen, wenn sie das Bezahlungssystem eines Drittanbieters nutzen, anstatt beim Ladesäulenbetreiber direkt abzurechnen (vgl. siehe <https://www.lichtblick.de/presse/ladesaeulencheck-2020-strom-tanken-bleibt-ein-abenteuer/>)?
20. Wie beurteilt die Bundesregierung die Erhebung von sogenannten Blockiergebühren insbesondere hinsichtlich der daraus entstehenden Probleme z. B. für Nachtlader, und wenn ja, wann, und auf welche Weise?
21. Wird die Bundesregierung die Regelung für das vertragsbasierte Laden und insbesondere das Roaming an Ladesäulen im Sinne der Verbraucherinnen und Verbraucher verbessern, und wenn ja, wann, und auf welche Weise?
22. Wird die Bundesregierung die Regelung für das Ad-hoc-Laden an Ladesäulen im Sinne der Verbraucherinnen und Verbraucher verbessern, und wenn ja, wann, und auf welche Weise?
23. Plant die Bundesregierung die Einführung einer einheitlichen Regelung (z. B. vergleichbar mit dem Telekommunikationsbereich) für von den Nutzerinnen und Nutzern zu zahlende Aufpreise beim Roaming?
Wenn ja, wie soll die Regelung aussehen?
Wenn nein, warum nicht?
24. Hält die Bundesregierung die zum 15. Januar 2021 angekündigte Preiserhöhung von Plugsurfing an IONITY-Schnelladern auf 1,09 Euro je kWh für angemessen (vgl. <https://t3n.de/news/plugsurfing-ionity-preise-diesel-1347444/>)?
25. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Errichtung dieser Ladesäulen mit öffentlichen Mitteln gefördert wurde?
26. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Angemessenheit der geforderten Ladepreise bei öffentlicher Förderung der Ladesäulen zu überprüfen?
27. Wie viele Ladepunkte verstoßen nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell gegen das Mess- und Eichrecht, und wie viele dieser Ladepunkte wurden mit Bundesmitteln öffentlich gefördert?
28. Plant die Bundesregierung die Einrichtung einer zentralen Beschwerdestelle für Elektroautofahrerinnen und Elektroautofahrer, die Probleme beim Laden melden möchten?
Falls ja, an welche Behörde soll eine solche Beschwerdestelle angedockt werden?
Wenn nein, warum nicht?

29. Welchen Stand hat die „Sektoruntersuchung im Bereich öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ des Bundeskartellamtes?
30. Welche Erkenntnisse wurden im Rahmen dieser Sektoruntersuchung bislang gewonnen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?
31. Wann wird das Bundeskartellamt den Bericht zu dieser Sektoruntersuchung veröffentlichen?
32. Aus welchem Grund sieht das Wallbox-Förderprogramm der KfW lediglich eine „Software-Update-Fähigkeit“ vor, die eine „sichere Anbindbarkeit an ein Smart Meter Gateway“ ermöglichen kann (vgl. [https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-\(Inlandsf%C3%B6rderung\)/PDF-Dokumente/6000004534_M_440_Ladestationen_Elektroautos.PDF](https://www.kfw.de/PDF/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-(Inlandsf%C3%B6rderung)/PDF-Dokumente/6000004534_M_440_Ladestationen_Elektroautos.PDF)), anstatt die Anbindbarkeit tatsächlich vorzuschreiben, um die Notwendigkeit eines etwaigen Austauschs von Wallboxen zu vermeiden?
33. Aus welchem Grund sind private Wallboxen mit einer Leistung unter 11 kW nicht förderfähig, die trotzdem die anderen Bedingungen erfüllen?
34. Für welchen Termin plant die Bundesregierung die Fortsetzung des „Lade-Gipfels“ vom 3. Dezember 2020, welche Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden bzw. werden eingeladen, und welche Punkte im Zusammenhang mit der Verbraucherfreundlichkeit von Ladeinfrastruktur wird die Bundesregierung dort besprechen (<https://www.bmw.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2020/12/20201203-altmaier-scheuer-spitzengespraech-ausbau-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge.html>)?
35. Wird sich die Bundesregierung für die Einführung eines Nutzungsmodells einsetzen, bei dem Ladesäulenbetreiber ein Nutzungsentgelt im Sinne einer Durchleitungsgebühr erhalten und im Gegenzug die Nutzung für alle E-Autofahrerinnen und E-Autofahrer und Stromanbieter zu ermöglichen?
Wenn nein, warum nicht?
36. Welchen Stand hat die im Masterplan Ladeinfrastruktur angekündigte Überarbeitung der Ladesäulenverordnung, wann wird die Bundesregierung einen Entwurf vorlegen, und wann soll die Überarbeitung in Kraft treten?
37. Welches „einheitliche Bezahlsystem beim punktuellen Laden“ (Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 31, 34 und 35 auf Bundestagsdrucksache 19/24947) an öffentlichen Ladesäulen hält die Bundesregierung für sinnvoll?
38. Wird die Bundesregierung ein geeignetes Förderprogramm für Ladeinfrastruktur in Betrieben („Arbeitgeberladen“, vgl. <https://www.land.nrw/de/pressmitteilung/land-erweitert-foerderprogramm-fuer-elektromobilitaet-und-ernehmen-erhalten-bis-zu>) starten, und welchen Planungsstand hat die Erarbeitung des Förderprogramms, und wenn ja, wann?
39. Was konkret umfasst die „Position der Bundesregierung“ (Antwort der Bundesregierung zu Frage 54 auf Bundestagsdrucksache 19/24947) hinsichtlich der geplanten Novelle der EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe insbesondere mit Blick auf die Verbraucherfreundlichkeit der Ladeinfrastruktur?
40. Aus welchen der Bundesregierung bekannten Gründen hat sich das „Plug & Charge“-Konzept, mit dem Authentifizierung und Bezahlung an Ladesäulen vereinfacht werden können, noch nicht in der Breite durchgesetzt (vgl. <https://www.auto-motor-und-sport.de/tech-zukunft/mobilitaetservices/plug-and-charge-einfach-laden-probeleme/>)?

41. Wird die Bundesregierung regulatorische oder anderweitige Maßnahmen ergreifen, um das „Plug & Charge“-Konzept in der Breite sicherzustellen, und wenn ja, welche?
42. Welche Ergebnisse hatte die öffentliche Konsultation zum „Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Netzzugangsbedingungen Strom“ der Bundesnetzagentur hinsichtlich des Themenbereichs „Elektromobilität“, und welche Schlussfolgerungen hat die Bundesnetzagentur daraus mit Bezug auf das weitere Verfahren gezogen?
43. Welchen Stand hat das „Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Netzzugangsbedingungen Strom“ der Bundesnetzagentur hinsichtlich des Themenbereichs „Elektromobilität“, und welche weiteren Verfahrensschritte werden zu welchem Zeitpunkt erfolgen?
44. Erkennt die Bundesregierung im Bereich der öffentlichen Ladeinfrastruktur ein Marktversagen?
Wenn ja, wie äußert sich dieses Marktversagen?
Wenn nein, warum nicht?
45. Welche Kenntnis besitzt die Bundesregierung über die Marktkonzentration im Bereich der Ladesäulenbetreiber?
46. Welche Auswirkungen hat eine Marktkonzentration im Bereich der Ladesäulenbetreiber auf die an den Ladesäulen angebotenen Strompreise im Allgemeinen sowie mit Blick auf die in Deutschland vorhandene Situation im Speziellen?
47. Ergreift die Bundesregierung regulatorische und andere Maßnahmen, um einer Marktkonzentration im Bereich der Ladesäulenbetreiber entgegenzuwirken, und wenn ja, welche?
48. Welche aktuellen Daten besitzt die Bundesregierung aufgrund der halbjährlichen Datenerhebung bei geförderten Ladepunkten über die durchschnittliche Dauer eines Ladevorgangs an Normalladepunkten und Schnellladepunkten jeweils?
49. Welche aktuellen Daten besitzt die Bundesregierung aufgrund der halbjährlichen Datenerhebung bei geförderten Ladepunkten über die durchschnittlich abgegebene Energiemenge pro Ladevorgang an Normalladepunkten und Schnellladepunkten jeweils?
50. Welche aktuellen Daten besitzt die Bundesregierung aufgrund der halbjährlichen Datenerhebung bei geförderten Ladepunkten über die durchschnittliche tägliche Anzahl von Ladevorgängen an Normalladepunkten und Schnellladepunkten jeweils?
51. Welcher höchste Ladestrompreis pro kWh an Normalladepunkten und Schnellladepunkten ist der Bundesregierung aufgrund der halbjährlichen Datenerhebung bei geförderten Ladepunkten jeweils bekannt, und auf welche Betreiber und Ladesituationen trifft dieser Preis jeweils zu?
52. Welche aktuellen Daten besitzt die Bundesregierung aufgrund der halbjährlichen Datenerhebung bei geförderten Ladepunkten über die Verteilung der Bezahlungsmöglichkeit beim Ad-hoc-Laden an Normalladepunkten und Schnellladepunkten jeweils?
53. Welche aktuellen Daten besitzt die Bundesregierung aufgrund der halbjährlichen Datenerhebung bei geförderten Ladepunkten über die Verteilung der Authentifizierungsmöglichkeit beim vertragsbasierten Laden an Normalladepunkten und Schnellladepunkten jeweils?

54. In welcher Höhe wurden die für die Förderung öffentlicher Ladesäulen bereitgestellten Bundesmittel bislang abgerufen (absolut sowie in Prozent der insgesamt bereitgestellten Bundesmittel), wie viele Ladepunkte wurden damit errichtet, und wie hoch war die durchschnittliche Förderung pro Ladepunkt?
55. Wie hoch schätzt die Bundesregierung auf Grundlage der Erfahrung mit der aktuellen Förderhöhe je Ladepunkt den erforderlichen Gesamtförderbedarf durch den Bund zur Erreichung der angestrebten Zahl von einer Million öffentlicher Ladepunkte bis 2030 ein?

Berlin, den 12. Januar 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

