

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Cem Özdemir, Tabea Rößner, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/26354 –**

Verbraucherfreundlichkeit der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

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/elektro-auto-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 Auto-Fahrer eine Zumutung“ und eines der größten Hindernisse für die Verkehrswende (<https://www.lichtblick.de/presse/ladesaeulencheck-2020-strom-tanke-n-bleibt-ein-abenteuer/>).

1. Wie schätzt die Bundesregierung die Nutzerfreundlichkeit der aktuell vorhandenen Ladeinfrastruktur insgesamt ein?

Die Bundesregierung schätzt die Nutzerfreundlichkeit der aktuell vorhandenen Ladeinfrastruktur insgesamt noch als ausbaufähig ein. Entscheidend hierfür

sind ein ungehinderter Zugang, ein einheitliches, einfaches Bezahlssystem, ein digitales Gesamtsystem zur Anzeige von Ladepunkten sowie deren Belegung, Betriebsfähigkeit und die Ladedauer. Beides wird über investive Maßnahmen und eine Anpassung des Rechtsrahmens (Ladesäulenverordnung) durch den Bund angegangen.

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?

Die Nutzerfreundlichkeit muss weiter verbessert werden. Im November 2019 wurde der Masterplan Ladeinfrastruktur veröffentlicht, um den Aufbau von Ladeinfrastruktur zu steigern; dazu gehören Maßnahmen, die die genannten Hindernisse in Angriff nehmen. Der Aufbau von nutzerfreundlicher Ladeinfrastruktur ist ein Schwerpunkt im Masterplan, und auch die durch das BMVI beauftragte Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur hat die Nutzerfreundlichkeit im Blick. Dazu wurde mit der durch die Leitstelle und Vertreterinnen und Vertretern der Industrie erarbeiteten „User Journey“ ein einheitliches Bild erarbeitet wie diese Nutzerfreundlichkeit konkret vom Ergebnis her aussehen muss.

Zur Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit sieht der Referentenentwurf der novellierten Ladesäulenverordnung insbesondere vor, dass beim Aufbau von öffentlichen Ladepunkten aus Gründen der Interoperabilität sicherzustellen ist, dass eine Schnittstelle vorhanden ist, die genutzt werden kann, um Standortinformationen und dynamische Daten wie den Belegungsstatus zu übermitteln. Weiter ist vorgesehen, ein einheitliches Bezahlssystem für das sog. Ad-hoc-Laden an öffentlich zugänglichen Ladesäulen zu etablieren. Gemeinsam mit Vertretern der Länder wird geprüft, wie insbesondere in den Bauordnungen der Länder und bei Genehmigungsprozessen Änderungen vorgenommen werden können, um die Prozesse zu verbessern. Des Weiteren werden die Förderung und Finanzierung des bedarfsgerechten Ausbaus von Ladeinfrastruktur prioritär behandelt.

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)?

Der Bundesnetzagentur liegen zum Stand 01.02.2021 Anzeigen von insgesamt 2.362 Ladesäulenbetreibern zu öffentlich zugänglichen Ladepunkten im Sinne der Ladesäulenverordnung vor. Die nachfolgende Tabelle enthält aus Gründen der Übersichtlichkeit Angaben über die 104 größten Betreiber mit jeweils mindestens 50 Ladepunkten, die zusammen etwa zwei Drittel der gemeldeten Ladeinfrastruktur betreiben. Die übrigen 2.258 Betreiber haben der Bundesnetzagentur insgesamt 13.888 öffentlich zugängliche Ladepunkte angezeigt, wobei es sich um 12.998 Normalladepunkte und 890 Schnellladepunkte handelt.

Betreiber	Ladepunkte	Normal-LP	Schnell-LP
EnBW Energie Baden-Württemberg	2.855	1.331	1.524
Charge-ON	1.733	1.229	504
Allego GmbH	1.627	914	713

Betreiber	Ladepunkte	Normal-LP	Schnell-LP
SWM Versorgungs GmbH	1.108	1.104	4
EWE Go GmbH	1.106	991	115
innogy eMobility Solutions GmbH	1.089	1.071	18
E-WALD GmbH	1.037	891	146
Stromnetz Hamburg GmbH	1.033	968	65
innogy SE	896	896	0
Lidl Dienstleistung GmbH & Co. KG	754	539	215
N-ERGIE Aktiengesellschaft	618	618	0
Comfortcharge GmbH	558	238	320
VW Kraftwerk GmbH	396	393	3
IONITY GmbH	394	0	394
VW Group Charging GmbH	316	316	0
Pfalzwerke AG	309	142	167
Lechwerke AG	305	282	23
envia Mitteldeutsche Energie AG	288	241	47
Regensburger Energie- und Wasserversorgung AG & Co KG	276	274	2
ENTEGA Energie GmbH	262	262	0
Kaufland Dienstleistung GmbH & Co. KG	259	27	232
Energiedienst Holding AG	252	252	0
enercity AG	227	226	1
IKEA Deutschland GmbH	225	225	0
Stadtwerke Düsseldorf AG	220	220	0
ALDI GmbH & Co. KG	217	154	63
deer GmbH	210	209	1
Thüringer Energie AG	203	161	42
Stadtwerke Leipzig GmbH	193	192	1
Westfalen Weser Netz GmbH	188	187	1
Rheinenergie AG	188	184	4
NEW Niederrhein Energie und Wasser GmbH	158	158	0
GP JOULE Connect GmbH	144	140	4
ÜZ Mainfranken eG	143	128	15
DREWAG Stadtwerke Dresden GmbH	142	103	39
RhönEnergie Fulda GmbH	134	133	1
Oberhessische Versorgungsbetriebe AG	134	134	0
symCharge GmbH	133	133	0
ESWE Versorgungs AG	132	132	0
EAM Netz GmbH	130	98	32
Stadtwerke Bielefeld GmbH	130	125	5
Robert Bosch GmbH	130	122	8
EnBW Ostwürttemberg DonauRies AG	128	126	2
MVV Energie AG	128	126	2
Mainzer Stadtwerke AG	122	122	0
Stadtwerk am See GmbH & Co. KG	122	121	1
ENSO Energie Sachsen Ost AG	120	101	19
Stadtwerke Kiel AG	119	118	1
Energie- und Wasserversorgung Bruchsal GmbH	118	118	0
Maingau Energie GmbH	118	118	0
STAWAG Stadtwerke Aachen AG	117	97	20
Schwarz Immobilien Service GmbH & Co. KG	108	104	4
eins energie in sachsen GmbH & Co. KG	107	107	0
APCOA PARKING Deutschland GmbH	106	106	0
SWB Energie- und Wasserversorgung Bonn/Rhein-Sieg	101	97	4
ALDI SE & Co. KG	101	79	22

Betreiber	Ladepunkte	Normal-LP	Schnell-LP
Citywatt GmbH	97	92	5
EWV Energie- und Wasser-Versorgung GmbH	94	94	0
LSW Energie GmbH & Co. KG	88	88	0
Stadtwerke Augsburg Energie GmbH	86	80	6
FairEnergie GmbH	86	84	2
Mark-E Aktiengesellschaft	86	86	0
E-Werk Mittelbaden AG & Co. KG	85	79	6
Energie Waldeck-Frankenberg GmbH	82	82	0
Stadtwerke Ludwigsburg-Kornwestheim GmbH	81	66	15
Stadtwerke Heidelberg Energie GmbH	80	79	1
Fastned Deutschland GmbH & Co. KG	80	0	80
Mercedes-Benz AG	80	76	4
Süwag Energie AG	80	80	0
Stadtwerke Goch GmbH	76	76	0
AVU AG	74	74	0
SWP Stadtwerke Pforzheim GmbH&Co.KG	72	72	0
Energieversorgung Oberhausen AG	72	71	1
infra fürth gmbh	71	67	4
Osnabrücker Parkstätten-beriebsgesellschaft GmbH	69	69	0
Energie und Wasser Potsdam GmbH	68	67	1
amperio GmbH	68	68	0
Stadtwerke Husum GmbH	64	63	1
Stadtwerke Solingen GmbH	64	64	0
Stadtwerke Tecklenburger Land GmbH & Co. KG	64	64	0
Mercedes-Benz Vertrieb PKW GmbH	64	64	0
EWB AG	63	61	2
ewerk Sachsenwald GmbH	63	61	2
Mainova AG	63	61	2
NEW AG	62	60	2
BIGGE ENERGIE GmbH & Co. KG	62	62	0
WEVG Salzgitter GmbH & Co. KG	61	55	6
rhenag Rheinische Energie Aktiengesellschaft	60	58	2
Stadtwerke Duisburg AG	60	60	0
Stadtwerke Tübingen GmbH	58	51	7
EnergieSüdwest AG	56	50	6
Energieversorgung Gera GmbH	55	45	10
e-regio GmbH & Co. KG	55	55	0
Stadtwerke Schweinfurt GmbH	54	48	6
Stadtwerke Norderstedt (Städtischer Eigenbetrieb)	54	54	0
Stadtwerke Rhede GmbH	54	54	0
SWU Energie GmbH	53	37	16
Stadtwerke Schwedt GmbH	52	52	0
Stadtwerke Herne AG	52	52	0
SWE Energie GmbH	51	40	11
EVI Energieversorgung Hildesheim GmbH & Co. KG	51	51	0
Stadtwerke Rostock AG	50	50	0
Stadtwerke Eckernförde GmbH	50	50	0
BP Europa SE	50	8	42

4. Welche verschiedenen Bezahlssysteme sind nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell an Ladesäulen in Deutschland verfügbar?

Neben der vertragsbasierten Abrechnung, bei der mit einer persönlichen Ladekarte (RFID-Karte) oder per App bezahlt wird, muss gemäß § 4 der Ladesäulenverordnung beim sog. punktuellen Aufladen entweder eine Barzahlung, die Bezahlung mittels eines gängigen kartenbasierten Bezahlsystems (Girocard oder Kreditkarte) oder eine webbasierte Bezahlung, z. B. per App oder QR-Code, möglich sein. Darüber hinaus sind andere Formen der Bezahlung, wie z. B. das sms-Payment, möglich.

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?

Neben der vertragsbasierten Abrechnung mit persönlicher Ladekarte (grenzüberschreitend insb. über das sog. eRoaming) können Nutzerinnen und Nutzer aus anderen EU Ländern, sofern verfügbar und vorhanden, ad-hoc mit Bargeld, Kreditkarte und webbasiert per mobiler Webseite bezahlen.

6. Wie viele verschiedene Apps für Lade- und Bezahlvorgänge an Ladesäulen in Deutschland gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor. Gemäß § 4 der Ladesäulenverordnung muss jedoch an allen öffentlich zugänglichen Ladepunkten, die ab dem 14. Dezember 2017 in Betrieb genommen wurden, das sog. punktuelle Aufladen ermöglicht werden.

10. An wie vielen Ladepunkten ist nach Kenntnis der Bundesregierung nach wie vor Pauschalladen („Session Fee“) möglich, obwohl dies gemäß Preisangabenverordnung untersagt ist?

Der Vollzug der Preisangabenverordnung ist Aufgabe der Länder. Der Bundesregierung liegen hierzu keine Informationen vor.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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?

Die Einführung einer derartigen App ist nicht geplant. Die Bundesnetzagentur bietet mit der Ladesäulenkarte auf Ihrer Website eine anbieterunabhängige Übersicht über die öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Deutschland. Gemäß § 4 der Ladesäulenverordnung ist an jedem öffentlich zugänglichen Ladepunkt in Deutschland, der nach dem 14. Dezember 2017 in Betrieb genommen wurde, das punktuelle Aufladen zu ermöglichen.

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?

Die Überarbeitung des Anzeigeverfahrens für öffentlich zugängliche Ladepunkte befindet sich noch in der Umsetzung. Ein konkretes Enddatum kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht genannt werden. Da es sich nicht um ein Forschungsprojekt, sondern um die Einrichtung eines Nutzerportals (internetbasierte Plattform) mit erweiterten Funktionalitäten handelt, werden vor der Fertigstellung des neuen Systems keine Zwischenergebnisse erreicht werden.

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?

Die Fragen 16 und 17 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Bundesregierung prüft derzeit eine Änderung der Preisangabenverordnung, um für Ladepunktbetreiber an öffentlichen Ladesäulen eine Pflicht zur Preisangabe für das punktuelle Laden vorzusehen. Beim vertragsbasierten Laden sind dem Nutzer die Ladekosten im Vorfeld bekannt. Analog anderer messbarer Einheiten richtet sich der Endpreis des Ladevorgangs grundsätzlich nach der Summe der von Nutzer bezogenen Einheiten, die vom Ladezustand und der vorgenommenen Aufladung der Batterie abhängig sind.

18. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, damit Arbeitgeber verstärkt Ladekarten für Dienstwagennutzer ausgeben, und wenn ja, welche?

Die Bundesregierung plant keine derartigen Maßnahmen.

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/ladesaeulen-check-2020-strom-tanken-bleibt-ein-abenteuer/>)?

Für die Bezahlung der Ladevorgänge steht in Aussicht, dass sich beispielsweise durch das Laden mit Plug-&-Charge und die Weiterentwicklung der Roaming-Technologie, -Netzwerke und -Plattformen einfachere und preiswertere Bezahlprozesse ergeben.

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?

Blockiergebühren sind eine Möglichkeit, hoch frequentierte Ladepunkte möglichst voll auszunutzen. Die Bundesregierung verfolgt das Thema aufmerksam, eine Regulierung ist nicht geplant. Inwieweit Blockiergebühren einen Mehrwert bringen, wird zudem in der kommenden Studie zu Modellquartieren für Ladeinfrastruktur des BMVI untersucht.

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?

Das BMVI sieht in seinen jeweiligen Förderaufrufen folgende Vorgabe vor: „Es ist mittels Roaming für alle Kunden sicherzustellen, dass Vertragskunden von anderen Anbietern von Fahrstrom und zusätzlichen Servicedienstleistungen (Electric Mobility Provider – EMP) den jeweiligen Standort auffinden, den dynamischen Belegungsstatus einsehen, Ladevorgänge starten und bezahlen können.“ Zusätzlich soll die Zusammenarbeit relevanter eRoaming-Plattformen in

Deutschland auf Basis standardisierter Abrechnungsdaten weiter ausgebaut werden. Dazu werden regulatorische Maßnahmen für anbieterübergreifende Dienste und die verbindliche Vernetzung aller Akteure geprüft.

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?

Die Ergebnisse des 3. Spitzengesprächs der Konzertierte Aktion Mobilität („Gestärkt aus der Krise, gemeinsam die Mobilität der Zukunft gestalten“) vom 8. September 2020 sehen vor, dass die Bundesregierung eine einheitliche Bezahlungsmethode für das sogenannte Ad-hoc-Laden an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in der Ladesäulenverordnung festlegen wird.

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-Schnellladern auf 1,09 Euro je kWh für angemessen (vgl. <https://t3n.de/news/plugsurfing-ionity-preise-diese-1-1347444/>)?

Die Fragen 23 und 24 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die freie Preisbildung ist Teil der marktwirtschaftlichen Ordnung. Preiswettbewerb ist als wettbewerbliches Mittel gewünscht. Dies kommt nicht zuletzt auch Verbraucherinnen und Verbrauchern zugute. Gesetzliche Eingriffe in die Preisfindung sind in unserer marktwirtschaftlichen Grundordnung daher aus guten Gründen die Ausnahme. Sie müssen – auch wegen rechtlicher Grenzen für solche Eingriffe – im Einzelfall als Ausnahme gut begründet sein. Grundsätzlich spiegelt die freie Preisbildung das Verhältnis von Angebot und Nachfrage wider und gibt allen Marktteilnehmern wichtige Informationen über Knappheit oder Überproduktion eines bestimmten Produktes oder einer Dienstleistung.

In Ihrer Stellungnahme zum 7. Sektorgutachten Energie der Monopolkommission „Wettbewerb mit neuer Energie“ hat sich die Bundesregierung intensiv mit den wettbewerblichen Aspekten des Aufbaus von öffentlicher Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität auseinandergesetzt. Die Stellungnahme wurde als BT-Bundestagsdrucksache 19/18850 vom 22. April 2020 veröffentlicht (<http://dipbt.bundestag.de/doc/btd/19/188/1918850.pdf>). Die Bundesregierung ist hierbei auch auf verschiedene Aspekte der Preistransparenz und Faktoren, die die Preisbildung beeinflussen, eingegangen.

Um angemessene Preise und nutzerfreundliche Tarifmodelle für das Laden an Ladesäulen zu erreichen, ist es vor allem wichtig, dass das Angebot von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur wettbewerblich ausgestaltet ist. Das Bundeskartellamt, hat am 9. Juli 2020 durch eine Pressemitteilung bekannt gemacht, dass es eine Sektoruntersuchung im Bereich öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge eingeleitet hat (www.bundeskartellamt.de/SharedDocs/Meldung/DE/Pressemitteilungen/2020/09_07_2020_Lades%C3%A4ulen.html). Hierzu wird auch auf die Antworten zu den Fragen 29, 30 und 47 hingewiesen.

25. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Errichtung dieser Ladesäulen mit öffentlichen Mitteln gefördert wurde?

Die Bundesregierung hat über die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge rund 10 Ladestationen der Firma IONITY gefördert.

26. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Angemessenheit der geforderten Ladepreise bei öffentlicher Förderung der Ladesäulen zu überprüfen?

Der Betrieb öffentlicher Ladeinfrastruktur muss langfristig wirtschaftlich möglich sein, auch bei der aktuell noch niedrigen Auslastung. Die Bestimmung der Ladepreise erfolgt seitens der Betreiber wettbewerblich am Markt. Die Bundesregierung hat in Ihren Förderprogrammen für öffentliche Ladepunkte keine Ladepreise vorgeschrieben. Es erfolgt jedoch eine regelmäßige Auswertung der Adhoc-Ladepreise der geförderten öffentlichen Ladepunkte der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur, um die Entwicklungen in diesem Bereich im Blick zu haben.

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?

Für den Vollzug des Mess- und Eichrechts sind die Länder zuständig. Der Bund erhebt hierzu keine Daten.

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?

Die Bundesregierung wird gemäß dem Masterplan Ladeinfrastruktur im zweiten Halbjahr 2021 entscheiden, ob ordnungsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um Verbraucherbedürfnissen bei Ladeproblemen noch besser gerecht zu werden. Daher sind aktuell keine Schritte zum Aufbau einer zentralen Beschwerdestelle geplant.

29. Welchen Stand hat die „Sektoruntersuchung im Bereich öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ des Bundeskartellamtes?

Das Bundeskartellamt erhebt derzeit im Rahmen der Sektoruntersuchung umfangreiche Informationen zu einzelnen Wertschöpfungsstufen im Bereich öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Dazu wurden bereits Kommunen sowie Rastanlagenbetreiber auf und an den Bundesautobahnen befragt. Im nächsten Schritt folgt die Befragung von Ladeinfrastrukturbetreibern und Mobilitätsanbietern.

30. Welche Erkenntnisse wurden im Rahmen dieser Sektoruntersuchung bislang gewonnen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Derzeit liegen noch keine Ergebnisse aus der Sektoruntersuchung vor. Die Auswertung von Daten sowie eine vertiefte wettbewerbsrechtliche Analyse der Bereitstellung und Vermarktung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur erfolgt im Anschluss an die noch laufende Marktbefragung.

31. Wann wird das Bundeskartellamt den Bericht zu dieser Sektoruntersuchung veröffentlichen?

Ein Veröffentlichungszeitpunkt für den Abschlussbericht zur Sektoruntersuchung kann derzeit noch nicht angegeben werden. Gründe dafür sind die hohe Dynamik aktueller Marktentwicklungen einschließlich des maßgeblichen Regulierungsrahmens sowie neue Erkenntnisse, die das Bundeskartellamt durch seine Ermittlungen gewinnt und welche weitere Ermittlungen erfordern können. Grundsätzlich ist dem Bundeskartellamt jedoch daran gelegen, die Untersuchung mit Blick auf die Bedeutung der Fragestellung und die hohe Marktdynamik möglichst schnell abzuschließen.

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?

Die Förderrichtlinie regelt technische Anforderungen an die geförderten Ladestationen, um die bestmögliche Nutzung von elektrischer Energie aus erneuerbaren Energien beziehungsweise die Vermeidung von temporären Überlastungen des Verteilnetzes sicherzustellen. Die Anforderungen der Förderrichtlinie beschränken sich nicht auf die Software-Updatefähigkeit zur sicheren Anbindbarkeit an ein Smart-Meter-Gateway (SMGW). Vielmehr ist ausdrücklich geregelt, dass die Ladestationen über eine sichere digitale, bidirektionale Kommunikationsschnittstelle verfügen und über gängige, standardisierte Kommunikationsprotokolle angesteuert werden können, um mit anderen Komponenten innerhalb des Energiesystems kommunizieren zu können. Ziel hierbei ist es, eine breite Anzahl an Ladestationen zu fördern, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur und damit den Hochlauf der E-Mobilität nicht zu hemmen. Ferner wird aber auch die Voraussetzung geschaffen, dass Ladestationen zukünftig mit Hilfe des SMGW in die Lage versetzt werden können (ggfs. über ein Software-Update und ohne einen Austausch der Wallbox), sicher und intelligent gesteuert werden zu können, um auf Vorgaben und Fahrpläne des Leistungs- und Energiemanagementsystems für Netzanschlussleistungsmaximalwerte von berechtigten Stellen zu reagieren. Ladestationen gelten als intelligent steuerbar, wenn sie sicher über ein SMGW in das Energieversorgungssystem eingebunden werden. Unbeschadet dessen sind seit dem 1. Januar 2021 die technischen Vorgaben des Teils 2 Kapitel 3 des Messstellenbetriebsgesetzes zu beachten (vgl. § 48 MsbG).

33. Aus welchem Grund sind private Wallboxen mit einer Leistung unter 11 kW nicht förderfähig, die trotzdem die anderen Bedingungen erfüllen?

Das Förderprogramm des BMVI sieht eine Förderung von ausschließlich 11 kW-Ladestationen vor, um die Anforderungen möglichst praxisnah und einfach zu gestalten. Die Technologie „11 kW dreiphasig“ ist für den heimischen Gebrauch am zukunftsträchtigsten, da aktuell und mittelfristig die Elektrofahrzeuge im Wechselstrom/AC-Bereich eine maximale Ladeleistung von 11 kW ermöglichen werden. Wie aus der Herstellerliste ersichtlich, sind auch auf dem Markt sehr viele dieser Modelle erhältlich. Die tatsächliche Anschlussleistung an der Ladestation bei bspw. einem Mehrfamilienhaus darf reduziert sein. Es müssen nicht die vollen 11 kW am Anschluss anliegen, allerdings soll die Ladestation für eine Zukunftsfähigkeit auch mittels 11 kW nutzbar sein.

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.bmwi.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2020/12/20201203-altmaier-scheuer-spitzenggesprach-ausbau-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge.html>)?

Zu dem digital durchgeführten Spitzengespräch am 3. Dezember 2020 haben Bundesminister Peter Altmaier und Bundesminister Andreas Scheuer hochrangige Teilnehmerinnen und Teilnehmer eingeladen. Teilgenommen haben Frau Dr. Marie-Luise Wolff, Präsidentin des BDEW und Frau Kerstin Andreae, Vorsitzende der Hauptgeschäftsführung des BDEW. Vom Verband kommunaler Unternehmen war Herr Ingbert Liebing, Hauptgeschäftsführer, anwesend. Der Verband der Automobilindustrie war durch die Präsidentin, Frau Hildegard Müller, vertreten. Zudem haben Vertreterinnen und Vertreter der Stadtwerke München GmbH, EWE AG, Ionity GmbH, E-Wald, Energie Baden-Württemberg AG, TEAG Thüringer Energie AG, Allego GmbH, E.ON SE, Stadtwerke Köln GmbH, Stromnetz Hamburg und ubitricity teilgenommen.

Über die Teilnehmerinnen und Teilnehmer, Themen und das Datum eines Folgegesprächs wird zu einem späteren Zeitpunkt entschieden.

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?

Es wird auf die Antwort zu den Fragen 42 und 43 verwiesen.

Das durch die Festlegung der Bundesnetzagentur eingeführte Konzept einer ladevorgangsscharfen bilanziellen Energiemengenzuordnung eröffnet einen echten Netzzugang. Es ist damit zu rechnen, dass die Ladesäulenbetreiber, die sich freiwillig entscheiden, dieses Konzept einzusetzen, hierfür vom teilnehmenden Lieferanten ein Nutzungsentgelt verlangen werden, um eine Kapitalrendite sicherzustellen. Da es sich bei der heute existierenden Ladeinfrastruktur zum größten Teil um Betriebseigentum wettbewerblicher Unternehmen handelt, die somit nicht der Netzregulierung nach dem geltenden Energiewirtschaftsrecht unterliegen, kam eine einseitige Verpflichtung der Ladesäulenbetreiber jedenfalls im Rahmen der getroffenen Festlegung nicht in Betracht.

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?

Der Referentenentwurf zur Novellierung der Ladesäulenverordnung befindet sich derzeit in der Ressortabstimmung. Die Überarbeitung soll bis Mitte des Jahres in Kraft treten.

37. Welches „einheitliche Bezahlssystem 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?

Da die Ressortabstimmung noch nicht abgeschlossen ist, liegt hierzu noch keine Position der Bundesregierung vor.

38. Wird die Bundesregierung ein geeignetes Förderprogramm für Ladeinfrastruktur in Betrieben („Arbeitgeberladen“, vgl. <https://www.land.nrw/de/pressemitteilung/land-erweitert-foerderprogramm-fuer-elektromobilitaet-unternehmen-erhalten-bis-zu>) starten, und welchen Planungsstand hat die Erarbeitung des Förderprogramms, und wenn ja, wann?

Die Bundesregierung plant hierzu ein investives Förderprogramm „Ladeinfrastruktur für Unternehmen und Kommunen“, um nicht-öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Mitarbeiterparkplätze und Unternehmens-/kommunale Flotten zu fördern. Es ist vorgesehen, das Programm im Sommer 2021 zu veröffentlichen.

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?

Die Bundesregierung setzt sich für eine ambitionierte Revision der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ein. Dazu gehören aus ihrer Sicht der Aufbau eines leistungsfähigen europaweiten Schnellladenetzes und die Förderung der Interoperabilität mittels gemeinsamer Standards. Weitere Aspekte der Verbraucherfreundlichkeit, für die sich die Bundesregierung einsetzt, umfassen einheitliche Bezahlssysteme, erhöhte Preistransparenz und Verbraucherinformationen zu Standort und Verfügbarkeit von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe.

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/mobilitaetsservices/plug-and-charge-einfach-laden-probleme/>)?

Derzeit befindet sich der internationale Standard ISO15118, welcher unter anderem Plug&Charge definieren wird, in der finalen Entwicklung. Plug&Charge wird bereits in einigen elektrisch betriebenen Fahrzeugen und Ladesäulen angeboten und dient als wettbewerbles Differenzierungsmerkmal zwischen den Produkten und Dienstleistungen.

41. Wird die Bundesregierung regulatorische oder anderweitige Maßnahmen ergreifen, um das „Plug & Charge“-Konzept in der Breite sicherzustellen, und wenn ja, welche?

Eine entsprechende Empfehlung zur Implementierung des Standards ISO 15118 ist bereits in der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ des BMVI enthalten.

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?

Die Fragen 42 und 43 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesnetzagentur (Beschlusskammer 6) hat in den vergangenen Monaten ein umfangreiches Festlegungsverfahren (BK6-20-160) zur Weiterentwicklung der Netzzugangsbedingungen Strom durchgeführt, das am 21.12.2020 mit einer Entscheidung abgeschlossen worden ist. Die Festlegung trifft unter anderem konkrete Vorgaben, auf welche Art und Weise die Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen mit den Betreibern von Ladepunkten der Elektromobilität zusammenzuarbeiten haben, um eine ladevorgangsscharfe bilanzielle Energiemengenzuordnung zu ermöglichen.

Auch heute lassen die meisten Ladepunktbetreiber das Laden durch die Kunden dritter Stromlieferanten zu. Dies erfolgt bisher im Wege einer reinen Beistelllösung. Der an Ladepunkten entnommene Strom wird stets über den vom Ladepunktbetreiber hinterlegten Bilanzkreis gebucht und die bezogene Strommenge im Anschluss vom Ladepunktbetreiber gegenüber dem Drittanbieter intern abgerechnet.

Das durch die Festlegung eingeführte Konzept ermöglicht technisch die ladevorgangsscharfe Verbuchung bezogener Ladeenergie auf einem vom Lieferanten des Elektromobilnutzers benannten Bilanzkreis. Dies ermöglicht es einem Stromlieferanten, auch für Ladevorgänge der Elektromobilität elektrische Energie einer bestimmten Qualität/Herkunft anzubieten. Die getroffene Festlegung spricht keine einseitige Verpflichtung von Ladepunktbetreibern zur Gewährung einer solchen bilanziellen Energiemengenzuordnung aus, sondern überlässt die Entscheidung des „ob“ der Umsetzung dem jeweiligen Betreiber. Erst wenn dieser sich freiwillig für eine Teilnahme entscheidet, greift die entsprechende Pflicht des örtlichen Netzbetreibers zur Mitwirkung in durch die Festlegung standardisierter Form.

Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen sind durch die Festlegung verpflichtet, spätestens ab dem 1. Juni 2021 auf Anforderung eines Betreibers von Ladepunkten eine Zusammenarbeit nach näherer technischer Beschreibung aus dem Beschluss zu ermöglichen. Zugleich sind die Betreiber von Elektrizitätsversorgungsnetzen in ihrer Gesamtheit verpflichtet worden, bis spätestens zum 31. Dezember 2021 Vorschläge für eine nähere prozessuale sowie vertragliche Ausgestaltung, jeweils aufbauend auf den Vorgaben der Bundesnetzagentur aus der Festlegung, zu erarbeiten und vorzulegen.

44. Erkennt die Bundesregierung im Bereich der öffentlichen Ladeinfrastruktur ein Marktversagen?

Wenn ja, wie äußert sich dieses Marktversagen?

Wenn nein, warum nicht?

Aus Sicht der Bundesregierung liegt kein Marktversagen im Bereich öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur vor. Die aktuelle Situation ist als Markthochlaufphase einzuordnen, die sich durch die Umsetzung der Vorgaben des Masterplans Ladeinfrastruktur der Bundesregierung, von Förderprogrammen der Bundesregierung, der Bundesländer sowie der Kommunen dynamisch entwickelt. Dem Problem des sog. First-Mover-Disadvantage, wonach elektrisch betriebene Fahrzeuge vom Verbraucher nur bei einer ausreichend ausgebauten Ladeinfrastruktur gekauft werden, diese sich aber wiederum nur bei ausreichender Nachfrage nach Ladekapazität rentabel betreiben lässt, begegnet die Bundesregierung durch aktive Fördermaßnahmen.

45. Welche Kenntnis besitzt die Bundesregierung über die Marktkonzentration im Bereich der Ladesäulenbetreiber?

Die Bundesregierung hat die Angebotskonzentration von Betreibern öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur bislang nicht im Detail analysiert. Grundsätzlich befindet sich eine hohe Zahl an Anbietern aus verschiedenen Industriezweigen aus dem In- und Ausland im Markt. In der Liste der Ladesäulen der Bundesnetzagentur sind aktuell (Stand: 6. Januar 2021) 17.369 öffentlich zugängliche Ladesäulen verzeichnet gewesen. Auf keinen der dort genannten Betreiber entfallen davon allein mehr als 1.100 Ladesäulen. Ob regional (z. B. in einzelnen Städten) oder leistungsspezifisch (z. B. im Bereich des Angebots von Schnellladeinfrastruktur) einzelne marktstarke Anbieter existieren, lässt sich auf dieser Grundlage jedoch nicht beurteilen.

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?

Im Allgemeinen würde eine Konzentration des Angebots von öffentlich zugänglichen Ladesäulen tendenziell zu weniger Wettbewerbsdruck führen und könnte Preiserhöhungsspielräume für Anbieter eröffnen. Wird eine hohe Angebotskonzentration festgestellt, wären die konkreten Auswirkungen jeweils im Speziellen zu prüfen und zu bewerten.

47. Ergreift die Bundesregierung regulatorische und andere Maßnahmen, um einer Marktkonzentration im Bereich der Ladesäulenbetreiber entgegenzuwirken, und wenn ja, welche?

Die Bundesregierung hat bereits in ihrer Stellungnahme zum 7. Sektorgutachten Energie der Monopolkommission vom 22. April 2020 (Bundestagsdrucksache 19/18850) – der Auffassung der Monopolkommission folgend – darauf hingewiesen, dass einer Marktkonzentration bereits frühzeitig entgegengewirkt werden kann, indem Kommunen, Gebietskörperschaften sowie der Bund im Rahmen von Ausschreibungen zur Vergabe von Flächen einen Wettbewerb der Ladeinfrastrukturbetreiber „um den Markt“ ermöglichen.

Ferner unterliegt das Angebot von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur den Bestimmungen des Kartellrechts. Das Bundeskartellamt kann somit wettbewerbsschädlichen Marktkonzentrationen im Rahmen der Fusionskontrolle entgegenreten und Fälle missbräuchlicher Praktiken aufgreifen.

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?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen 48, 49 und 50 gemeinschaftlich beantwortet und sind in nachstehender Tabelle zusammengefasst:

Ladepunktart	durchschnittliche Dauer eines Ladevorgangs hh:mm	durchschnittlich abgegebene Energiemenge	durchschnittliche tägliche Anzahl von Ladevorgängen
Normalladepunkte	04:36	13,09 kWh	0,2
Schnellladepunkte	00:43	14,79 kWh	0,6

Datenbasis: OBELIS, Stand 02.02.2021

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?

Die Top 3 mit den höchsten Ad-hoc-Ladepreise an Normalladepunkten sind:

Preis für Ad-hoc-laden	Betreiber	Anzahl Ladestationen mit mindestens einem Normalladepunkt, für den dieser Preis angegeben wurde
0,79 €/kWh	Kreiswerke Cham	2
0,78 €/kWh	Städtische Werke Magdeburg GmbH & Co.KG	4
0,71 €/kWh	E-WALD GmbH	22

Top 3 höchste Ad-hoc-Ladepreise an Schnellladepunkten:

Preis für Ad-hoc-laden	Betreiber	Anzahl Ladestationen mit mindestens einem Schnellladepunkt, für den dieser Preis angegeben wurde
0,86 €/kWh	E-WALD GmbH	1
0,79 €/kWh	IONITY	1
0,79 €/kWh	Nutzfahrzeuge Zentrum Oldenburg	2

Datenbasis: OBELIS, Stand 02.02.2021

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?

Bezahlungsmöglichkeit	Anteil der Ladestationen, die mindestens diese Bezahlungsmöglichkeit für das Ad-hoc-Laden anbieten
Webbasiertes System (online, z. B. per Kreditkarte, App oder Paypal)	86 %
Kartenzahlung vor Ort (offline)	13 %
Sonstiges	8 %
SMS/Mobilfunkvertrag	9 %
Bargeld vor Ort	1 %
Keine, da kostenlos	2 %

Datenbasis: OBELIS, Stand 02.02.2021, Angabe von 6.000 Ladestationen, Mehrfachantwort möglich.

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?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Angaben vor.

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?

Bisher wurden 27,8 Mio. Euro der bewilligten 251,7 Mio. Euro Bundesmitteln abgerufen. Das entspricht 11 Prozent. Es wurden bereits rund 11.800 der geförderten Ladepunkte als im Betrieb gemeldet. Die durchschnittliche Fördersumme pro Ladepunkt liegt bei rund 9.200 Euro.

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?

Eine pauschale Aussage lässt sich hierzu nicht treffen, denn die Höhe der Förderung des Ladepunktes ist abhängig vom Standort (privat/öffentlich zugänglich) und Art der Ladeinfrastruktur (Normal-, Schnell-, Ultraschnellladesäulen) und der Nutzernachfrage.