

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Luksic, Frank Sitta, Bernd Reuther, Daniela Kluckert, Dr. Christian Jung, Torsten Herbst, Grigorios Aggelidis, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Sandra Bubendorfer-Licht, Dr. Marco Buschmann, Dr. Marcus Faber, Daniel Föst, Otto Fricke, Peter Heidt, Katrin Helling-Plahr, Markus Herbrand, Katja Hessel, Ulla Ihnen, Olaf in der Beek, Pascal Kober, Konstantin Kuhle, Dr. Martin Neumann, Christian Sauter, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Bettina Stark-Watzinger, Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann, Katja Suding, Stephan Thomae, Manfred Todtenhausen, Gerald Ullrich, Sandra Weeser, Nicole Westig und der Fraktion der FDP

Das Schnellladegesetz unter ordnungspolitischen Gesichtspunkten

Die Bundesregierung hat sich für das Jahr 2030 ein Ziel von 7 Millionen bis 10 Millionen Elektroautos in Deutschland gesetzt. Ohne eine leistungsstarke, flächendeckende Ladeinfrastruktur wird der laufende Aufwuchs nicht zu erhalten sein. Nach Angaben des Kraftfahrtbundesamtes wurden allein im Jahr 2020 insgesamt 194 163 batterieelektrisch angetriebene Fahrzeuge (BEV) zugelassen (siehe https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2021/Allgemein/pm01_2021_E_Antrieb.html). Als Flächenland mit verschiedenen Zentren und einer sowohl im urbanen als auch im ländlichen Raum lebenden Bevölkerung stellt insbesondere das Laden von E-Fahrzeugen weiterhin ein besonders großes Hindernis für die Verbreitung der Technologie da. Der Aufbau einer öffentlichen Schnellladeinfrastruktur ist daher von wesentlicher Bedeutung für die zukünftige Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland.

Zum 10. Februar 2021 hat das Bundeskabinett daher den Gesetzentwurf zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur beschlossen. Ziel ist der wettbewerbliche Aufbau eines öffentlichen Netzes mit 1 000 Standorten bis 2023 mithilfe von Steuergeldern (<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/017-scheuer-schnellladegesetz.html>). Der Leiter der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur bei der bundeseigenen NOW GmbH sieht den Gesetzentwurf sogar als Lösung für „das aktuelle Marktversagen“. Gleichzeitig wird die bisherige Ausgestaltung von Seiten betroffener Verbände und Unternehmen kritisch betrachtet (<https://www.electrive.net/2021/01/09/schnellladegesetz-die-heikle-gratwanderung-des-bmvi/>). Der Gesetzentwurf würde den laufenden, privat finanzierten Ausbauprozess zum Teil aushebeln und durch seine eigenen Vorgaben ersetzen. Angesichts einer wachsenden Anzahl sowohl von Ladestellen als auch von privatwirtschaftlichen Anbietern für die Ladeinfrastruktur droht hier nach Ansicht der Fragesteller eine gut gemeinte, aber schlecht umgesetzte Staatsintervention mit Steuergeldern in einen sich gerade formierenden Markt. Die staatliche Forcierung des Ausbaus droht, wenn

andere planwirtschaftliche Erfahrungen als Referenz genommen werden, den Ausbau vielmehr langfristig zu verlangsamen, zu verteuern oder möglicherweise komplett zu gefährden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wieso sieht die Bundesregierung Handlungsbedarf zur Beschleunigung des Schnellladeinfrastrukturausbaus?
2. Welchen Mehrwert erwartet die Bundesregierung durch den Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurf, insbesondere im Vergleich zur Weiterführung des aktuellen marktbasierten regulären Ausbaus von Schnellladepunkten sowie zu den bestehenden Förderprogrammen?
 - a) Inwiefern unterscheidet sich die Vergabe vom derzeitigen Ansatz der Förderung unter der „Förderung Ladeinfrastruktur“?
 - b) Wie sollen die „Förderung Ladeinfrastruktur“ und das „1000-Standorte-Programm“ miteinander interagieren, und was sind die potenziellen Risiken von solcher Parallel-Förderung?
3. Aus welchen Gründen hat sich die Bundesregierung für das Format der Ausschreibung im Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurf entschieden?
 - a) Inwiefern wurden bisherige Erfahrungen des Bundes und insbesondere der Bundesnetzagentur diesbezüglich berücksichtigt?
 - b) Welche Rolle spielt die Bundesnetzagentur im Hinblick auf die Umsetzung des Gesetzentwurfs?
4. Plant die Bundesregierung vergleichbare Maßnahmen für weitere alternative Kraftstoffe, insbesondere für Wasserstoff?
5. Wie will die Bundesregierung die Anzahl, den Bedarf und die Standorte für Schnellladestationen für eine flächendeckende Versorgung ermitteln?
 - a) In welchem Zeitraum soll dies erfolgen?
 - b) Wer soll dies in welcher Form ermitteln?
 - c) Wie soll die im Gesetzentwurf genannte Flächendeckung erreicht werden?
 - d) Wird es eine Beteiligung staatlicher, unternehmerischer oder zivilgesellschaftlicher Teilnehmer geben?
 - e) Wie werden bei der Bedarfsermittlung auch die bereits vorhandenen, in der Umsetzung befindlichen wie auch geplanten Schnellladestandorte berücksichtigt?
 - f) Wie soll ein entsprechender Abstand zu diesen bereits vorhandenen, den in der Umsetzung befindlichen sowie den geplanten Standorten sichergestellt werden, damit diese Standorte wirtschaftlich betrieben werden können?
6. Liegen der Bundesregierung Studien diesbezüglich sowie bezüglich der Anzahl benötigter Ladepunkte insgesamt vor?
7. Wenn ja, welche Schlüsse zieht sie daraus?
8. Welche Anzahl an Losen soll für das Vergabeverfahren verwendet werden?
9. Aus welchen Gründen soll die Anzahl der Lose begrenzt werden, und welche Auswirkungen ergeben sich dadurch für den Wettbewerb?
10. Warum wurde die Anzahl der Lose im Gesetzentwurf noch nicht festgelegt?

11. Wie hoch sind die für den Gesetzentwurf veranschlagten Bundeshaushaltsmittel insgesamt (bitte nach Jahren und Haushaltstiteln aufschlüsseln)?
12. Wofür sollen die Bundeshaushaltsmittel im Einzelnen verwendet werden (bitte nach Titel und Kosten aufschlüsseln)?
13. Welche Flächen bzw. welche Standorte wird die Bundesregierung für Schnellladeinfrastruktur zur Verfügung stellen (bitte nach Gesamtfläche, Lage und Anzahl der Standorte, Entfernung zur Autobahn, bisheriger Nutzung sowie ggf. vorhandener Netzanbindung aufschlüsseln)?
 - a) Welche dieser Flächen bzw. Standorte entlang der Bundesfernstraßen will die Bundesregierung diesbezüglich zur Verfügung stellen?
 - b) Wie stellt die Bundesregierung sicher, dass Flächen bzw. Standorte den im Gesetzentwurf genannten Ansprüchen genügen?
14. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die Verstärkung oder Errichtung von Netzanschlüssen insgesamt sowie für den Bundeshaushalt?
 - a) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung diesbezüglich im ländlichen Raum?
 - b) Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung diesbezüglich entlang der Bundesfernstraßen?
15. Wie will die Bundesregierung damit umgehen, dass durch den Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurf der Bund direkt zum Betreiber von Schnellladestationen, etwa infolge einer Übernahme von Bestandsinfrastruktur, werden kann?
16. Welche Rolle spielen die Raststätten entlang der Bundesfernstraßen für den Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurf, insbesondere im Hinblick auf die potenzielle erneute Förderung bereits geförderter Infrastruktur an diesen Standorten?
17. Wie hoch ist der voraussichtliche Stromverbrauch der geplanten 1 000 Schnellladestationen?
18. Welche Auswirkungen hat die Vorgabe des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurfs, dass Ladestationen ausschließlich mit Strom aus erneuerbaren Energien versorgt werden dürfen?
19. Sieht die Bundesregierung im Hinblick auf den Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ein Marktversagen?
 - a) Wenn ja, wie, wo, und seit wann?
 - b) Wenn nein, warum unternimmt die Bundesregierung einen solchen Markteingriff?
20. Mit welchem zeitlichen Horizont rechnet die Bundesregierung für die im Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurf formulierte staatliche Förderung, und wann soll diese beendet werden?
21. Wann, und in welchem Umfang fanden Konsultationen bzw. die Verbändeanhörung zum Schnellladeinfrastruktur-Gesetzentwurf statt?
22. Welche Änderungsvorschläge aus den Konsultationen bzw. aus der Verbändeanhörung wurden übernommen (bitte auflisten und erläutern)?
23. Welche alternativen Förderinstrumente wurden im Rahmen der Konsultationen bzw. der Verbändeanhörung in Betracht gezogen, warum wurden diese nicht weiterverfolgt?

24. Wurden die Bundesländer bezüglich des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzesentwurfs konsultiert, und wenn ja, in welcher Form, und mit welchem Ergebnis?
25. Wie definiert die Bundesregierung die im Gesetzesentwurf genannte „Wirtschaftlichkeitslücke“, und welche Konsequenzen sieht sie durch diesen Begriff für die Umsetzung des Gesetzes?
26. Nach welchen Parametern soll die Wirtschaftlichkeit bzw. Unwirtschaftlichkeit festgestellt werden?
27. Wie soll der Aufbau von Schnellladestationen an unwirtschaftlichen Standorten durch den Gesetzesentwurf gefördert werden?
28. Wie will die Bundesregierung eine übermäßige Förderung und damit eine Wettbewerbsschädigung im Rahmen des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzesentwurfs verhindern?
29. Wie definiert die Bundesregierung die im Gesetzesentwurf genannte „Markthochlaufphase“, und wann ist diese nach Ansicht der Bundesregierung voraussichtlich beendet, und welche Bedingungen müssen dafür erfüllt werden?
30. Wie definiert die Bundesregierung die im Gesetzesentwurf genannte „Flächendeckung“, und unter welchen Bedingungen ist diese erreicht?
31. Welche Rolle nimmt die bundeseigene NOW GmbH bezüglich des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzesentwurfs ein?
 - a) Welche Kosten entstehen dem Steuerzahler diesbezüglich?
 - b) Wie viele Personalstellen sind dafür nötig, und wie viele werden neu geschaffen (bitte aufschlüsseln)?
 - c) Inwiefern wird die NOW GmbH die Ausgestaltung der Vergabeverfahren übernehmen?
32. Welche Empfehlungen der Nationalen Plattform Mobilität gab es bezüglich des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzesentwurfs (bitte aufschlüsseln und erläutern)?
33. Welche Empfehlungen der Nationalen Plattform Mobilität bezüglich des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzesentwurfs wurden inwiefern umgesetzt (bitte aufschlüsseln und erläutern)?
34. Ist der aktuelle Entwurf des Schnellladeinfrastruktur-Gesetzesentwurfs nach Kenntnis der Bundesregierung rechtssicher, insbesondere im Hinblick auf die Europarechtskonformität und auf das Wettbewerbsrecht?
35. Welche Rolle sieht die Bundesregierung für kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) im Hinblick auf den Schnellladeinfrastruktur-Gesetzesentwurf?
36. Sind KMUs nach Kenntnis der Bundesregierung durch die im Schnellladeinfrastruktur-Gesetzesentwurf formulierten Ausschreibungsbedingungen, insbesondere im Hinblick auf die Begrenzung der Los-Zahl, gegenüber großen Wettbewerbern benachteiligt?

Berlin, den 9. März 2021

Christian Lindner und Fraktion