

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/28120 –**

Schnellladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und Schnellladegesetz

Vorbemerkung der Fragesteller

Die erneut hohen Neuzulassungszahlen im Bereich der Elektromobilität vom Februar 2021 mit 18 278 neu zugelassenen reinen Elektroautos und 21 879 neu zugelassenen Plug-in-Hybriden in Deutschland zeigen, dass die Elektromobilität weiter wächst. Das Laden von Elektroautos spielt somit immer mehr eine wichtige Rolle.

Ein wesentliches Element ist dabei nach Ansicht der Fragestellerinnen und Fragesteller der vorausschauend den Markt vorbereitende Aufbau von Schnellladeinfrastruktur. Dieser muss angesichts der prognostizierten Fahrzeugzahlen rasch erfolgen. Die Kaufentscheidung für ein reines Batterieelektrofahrzeug hängt in vielen Fällen vom Vorhandensein der entsprechenden Ladeinfrastruktur ab.

Aus Sicht der Fragestellerinnen und Fragesteller ist die bisherige Ladeinfrastruktur nicht für die künftigen Mobilitätsbedarfe und Anforderungen ausgelegt. So ist erkennbar, dass einige Regionen mit Ladeinfrastruktur besser ausgestattet sind und in anderen Regionen kein einziger öffentlicher Ladepunkt zu finden ist. Die Elektromobilität benötigt eine flächendeckende, verlässliche und funktionale Ladeinfrastruktur.

1. Wie sieht die aktuelle topographische Verteilung der öffentlichen Ladeinfrastruktur aus (bitte in Normalladepunkte AC und Schnellladepunkte DC sowie die Anzahl der jeweiligen Ladepunkte mit der geographischen Verortung auflgliedern)?

Laut Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur (BNetzA) mit Stand vom 1. April 2021 gibt es in Deutschland 38 441 öffentlich zugängliche Ladepunkte, davon 33 609 Normalladepunkte (NLP) und 4 832 Schnellladepunkte (SLP). Die öffentlich zugänglichen Ladepunkte verteilen sich laut BNetzA-Ladesäulenregister wie folgt auf die Bundesländer:

Bundesland	LP	NLP	SLP
Baden-Württemberg	6.262	5.296	966

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 22. April 2021 übermittelt.

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

Bundesland	LP	NLP	SLP
Bayern	7.978	7.125	853
Berlin	1.323	1.179	144
Brandenburg	815	697	118
Bremen	313	264	49
Hamburg	1.211	1.097	114
Hessen	2.539	2.209	330
Mecklenburg-Vorpommern	395	337	58
Niedersachsen	4.259	3.727	532
Nordrhein-Westfalen	6.809	6.241	568
Rheinland-Pfalz	1.648	1.296	352
Saarland	312	265	47
Sachsen-Anhalt	1.520	1.292	228
Sachsen	677	556	121
Schleswig-Holstein	1.521	1.335	186
Thüringen	859	693	166
Gesamt	38.441	33.609	4.832

Bei weiteren 3 310 öffentlich zugänglichen Ladepunkten (davon 2 236 NLP und 1 074 SLP) sind der Standort, die maximale Ladeleistung und das Inbetriebnahme-Datum nicht öffentlich bekannt. Diese Ladepunkte sind nicht im BNetzA-Ladesäulenregister enthalten, jedoch bei der BNetzA gemeldet und veröffentlicht. Grund hierfür ist beispielsweise, dass der Betreiber der Veröffentlichung nicht zugestimmt hat oder dass das Anzeigeverfahren der BNetzA für diese Ladepunkte noch nicht vollständig abgeschlossen ist. Insgesamt sind der BNetzA demnach 41 751 öffentlich zugängliche Ladepunkte (35 845 NLP und 5 906 SLP) zum Stand vom 1. April 2021 gemeldet.

Die genauere geographische Verortung der öffentlichen NLP und SLP kann auf der Ladesäulenkarte auf der Webseite der BNetzA und auf der Webseite des StandortTOOLS (abrufbar unter: www.standorttool.de) eingesehen werden.

- Wie viele Schnellladepunkte sind in Deutschland öffentlich zugänglich, welche eine Ladeleistung größer als 150 kW haben, und wo sind diese geographisch verortet?

Laut Ladesäulenregister der BNetzA mit Stand vom 1. April 2021 gibt es in Deutschland 1 369 SLP ab 150 kW. Die geographische Verortung nach Bundesland kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

Bundesland	SLP ab 150 kW
Baden-Württemberg	319
Bayern	302
Berlin	15
Brandenburg	26
Bremen	5
Hamburg	18
Hessen	86
Mecklenburg-Vorpommern	13
Niedersachsen	126
Nordrhein-Westfalen	169
Rheinland-Pfalz	96
Saarland	9
Sachsen	80
Sachsen-Anhalt	24

Bundesland	SLP ab 150 kW
Schleswig-Holstein	39
Thüringen	42
Gesamt	1.369

3. Wie viele Schnellladepunkte sind öffentlich zugänglich, welche eine Ladeleistung größer als 22 kW haben und keine Gleichstromladepunkte (DC) sind?
11. Wie viele Schnellladepunkte sind derzeit öffentlich zugänglich und als Parkplatz ausgewiesen, welche keine Möglichkeit zum Rangieren, Wenden oder Durchfahren haben?
12. Wie viele Drive-through-Ladeplätze (Ladepunkte) sind derzeit verfügbar?

Die Fragen 3, 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

4. Wie viel Prozent der öffentlich zugänglichen DC-Schnellladepunkte größer als 22 kW sind nicht mit dem Typ Combo 2 (CCS2-Combined Charging System) nach der Norm DIN EN 62196-3, Ausgabe Mai 2015 ausgestattet?

Im Monitoringbericht 2020 von BNetzA und Bundeskartellamt (abrufbar unter: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Mediathek/Berichte/2020/Monitoringbericht_Energie2020.pdf?__blob=publicationFile&v=8) ist eine Abbildung zur prozentualen Verteilung aller an gemeldeten Ladepunkten verbauten Ladestecker veröffentlicht (Abbildung 70, Seite 189). Hiernach verfügen 11 Prozent aller Ladepunkte über eine DC-Kupplung des Typs Combo 2 und 7 Prozent aller Ladepunkte über eine DC-Kupplung des Typs CHAdeMO. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Ladepunkte über mehrere Steckeroptionen verfügen können und dass auch ältere Bestandsladepunkte aufgeführt sind, die die Steckeranforderungen der Ladesäulenverordnung noch nicht umsetzen mussten.

5. Welchen Bedarf an Schnellladepunkten sieht die Bundesregierung flächendeckend bezogen auf 10 Millionen Elektrofahrzeuge?

Aus dem Ladebedarf, der nicht durch private Ladeinfrastruktur gedeckt werden kann, kann die Anzahl an öffentlich zugänglichen LP abgeleitet werden. Der Ladebedarf hängt von dem Verhältnis von öffentlich und nicht-öffentlich zugänglichen NLP und SLP und HPC-Ladepunkten ab und verhält sich wie ein dynamisch gekoppeltes System. Gibt es mehr nicht-öffentlich zugängliche Ladepunkte zu Hause oder am Arbeitsplatz, sind weniger öffentlich zugängliche Ladepunkte nötig. Nicht-öffentlich zugängliche Ladepunkte zu Hause werden im Förderprogramm „Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden“ gefördert. Das Programm erfreut sich großer Nachfragen, seit dem Start am 24. November 2020 wurden bereits Förderanträge über 410 000 Ladepunkte bewilligt (Stand: 13. April 2021).

Basierend auf der Anzahl ermittelter Ladevorgänge in der Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030 – Szenarien für den Markthochlauf“ sieht die Nationa-

le Leitstelle Ladeinfrastruktur für ca. 10 Millionen Elektrofahrzeuge einen Bedarf an 85 000 bis 95 000 SLP.

Im November 2020 wurde die Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030 – Szenarien für den Markthochlauf“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur veröffentlicht. Sie wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegeben und von der Reiner Lemoine Institut gGmbH durchgeführt und ist unter folgendem Link abrufbar: <https://nationale-leitstelle.de/wp-content/pdf/broschuere-lis-2025-2030-final-web.pdf>.

Die Studie ermittelt die Anzahl der Ladevorgänge verteilt auf sieben Lade-Use-Cases für sechs verschiedene Szenarien sowohl für private und öffentliche Ladeinfrastruktur. Mit Blick auf aktuelle Entwicklungen, wie höhere Ladeleistungen der Fahrzeuge und höhere Ladeleistungen an Kundenparkplätzen und im Straßenraum von mehr als 22 kW Ladeleistung, unterliegt die Anzahl benötigter Ladepunkte stetiger Prüfung und Anpassung.

6. Wie viele Elektrofahrzeuge sind in Deutschland zugelassen, welche schnellladefähig sind?

Wie viele dieser Fahrzeuge sind schnellladefähig mit einer Ladeleistung größer-gleich 150 kW?

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erfasst die Ladeleistung von Elektrofahrzeugen nicht. Eine Auswertung der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zur Ladeleistung von Elektrofahrzeugen auf Basis des Fahrzeugbestands vom 1. Januar 2021 zeigt, dass 85 Prozent der rein batterieelektrischen Fahrzeuge schnellladefähig ab 22 kW sind. Mit einer Ladeleistung von größer gleich 150 kW können 15 Prozent des rein batterieelektrischen Fahrzeugbestands laden. Die Bundesregierung geht davon aus, dass mit der anhaltenden technologischen Entwicklung der Anteil an schnellladefähigen Elektrofahrzeugen, insbesondere mit hohen Ladeleistungen, kontinuierlich zunimmt.

7. Wie viele Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge sind in Deutschland zugelassen, welche schnellladefähig sind?

Wie viele dieser Fahrzeuge sind schnellladefähig mit einer Ladeleistung größer-gleich 150 kW?

Auf dem aktuellen Fahrzeugmarkt ist einzig der Mitsubishi Outlander bekannt, welcher als PHEV schnellladefähig ist. Die maximale Ladeleistung des Mitsubishi Outlander liegt bei 50 kW (mit CHAdeMO). Ungefähr 19 000 Mitsubishi Outlander sind beim KBA gemeldet.

8. Welche Vorkehrungen trifft die Bundesregierung, dass eine flächendeckende, verlässliche und funktionale Schnellladeinfrastruktur gewährleistet werden kann?

Als Vorkehrung hierfür setzt die Bundesregierung Förder- und Finanzierungsprogramme zum Aufbau von Ladeinfrastruktur ein: das Schnellladegesetz liefert die rechtliche Grundlage für die Errichtung eines Grundversorgungsnetzes aus Schnellladestandorten mit Ladepunkten von 150 kW Ladeleistung durch die öffentliche Ausschreibung der Errichtung und des Betriebs der Schnellladestandorte. Auf Grundlage der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ fördert das BMVI die Investitionskosten öffentlicher Ladepunkte, darunter insbesondere auch SLP ab 22 kW Ladeleistung. Die Neuauflage der auslaufenden Förderrichtlinie liegt aktuell bei der EU-Kommission

zur Notifizierung. Die Veröffentlichung und der erste Förderaufruf der Neuaufgabe ist für das Frühjahr 2021 geplant. Am 12. April 2021 startete die Antragstellung im neuen Förderprogramm „LIS vor Ort“, über welches Schnellladeinfrastruktur bis 50 kW mit bis zu 80 Prozent der förderfähigen Gesamtausgaben fördert wird.

9. Wieso werden im Schnellladegesetz (SchnellLG) Einschränkungen auf Fahrzeugklassen getroffen und nicht im Allgemeinen auf Elektromobile verwiesen, welche schnellladefähig sind?

Der Verweis auf Elektromobile, welche schnellladefähig sind, würde nicht ausreichen, um den Anwendungsbereich des Gesetzes hinreichend präzise zu definieren.

10. Wie definiert die Bundesregierung die im SchnellLG bezeichneten 150 kW Ladeleistung?

In den zuletzt veröffentlichten Förderaufrufen der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des BMVI wurde gefordert, dass Ladepunkte mit einer Ladeleistung ab 150 kW dazu geeignet sein müssen, Elektrofahrzeuge mit 400 Volt- und 800 Volt-Batteriesystemen mit der Nennladeleistung beladen zu können. Die Bundesregierung sieht derzeit keinen Grund, von einer solchen Anforderung abzuweichen. Eine technisch hinreichend genaue Definition wird im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens bekannt gegeben.

13. Wie viele Lose sollen die über das SchnellLG geplanten Ausschreibungen haben, und welchen Umfang haben diese?

Das Schnellladegesetz definiert in § 4 Absatz 1 die Mindestzahl von zehn Loses für das Ausschreibungsverfahren. Ihr Umfang wird erst im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens festgelegt.

14. Warum regelt das SchnellLG den Ausbau und den Betrieb von Ladepunkten?

Das Schnellladegesetz definiert den Aufbau eines Grundversorgungsnetzes mit Schnellladestationen für den Mittelstrecken- und Fernverkehr als eine Gewährleistungsaufgabe des Bundes. Das Gesetz liefert hierfür unter anderem die verfassungsrechtlich gebotene Grundlage und definiert die Grundzüge des Ausschreibungsverfahrens.

Das Instrument der öffentlichen Ausschreibung soll Errichtung und Betrieb der Schnellladestationen gewährleisten. An vielen Standorten werden die dort zu errichtenden Schnellladestationen auf absehbare Zeit wegen des erst anlaufenden Ladebedarfs zunächst nicht wirtschaftlich selbst tragfähig sein. Über den Mechanismus der teilweisen Finanzierung von Errichtung und Betrieb kann dieses Risiko für den Betreiber (der es im Rahmen seines Angebotes bewerten muss) aufgefangen werden.

