

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, Christian Görke, Susanne Hennig-Wellsow, Caren Lay, Ralph Lenkert, Christian Leye, Thomas Lutze, Pascal Meiser, Bernd Riexinger, Alexander Ulrich, Dr. Sahra Wagenknecht, Janine Wissler und der Fraktion DIE LINKE.

Öffentlich zugängliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge

Die Bundesregierung will laut Koalitionsvertrag zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP bis 2030 1 Million öffentlich und diskriminierungsfrei zugängliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge mit Schwerpunkt auf Schnellladeinfrastruktur errichten. Der Koalitionsvertrag listet dafür eine Reihe von Maßnahmen auf. Frühere Regierungen hatten schon mehrere Förderprogramme für Ladepunkte aufgelegt. Zuletzt wurde im Jahr 2021 mit dem Schnellladegesetz die rechtliche Grundlage für etwa 1 000 öffentlich zugängliche Schnellladestandorte geschaffen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Was versteht die Bundesregierung unter „diskriminierungsfrei zugänglichen“ (Koalitionsvertrag) Ladepunkten, wo sieht sie im Hinblick auf die Diskriminierungsfreiheit die größten Probleme, und wie will sie diesen begegnen?
2. Wie viele öffentlich und diskriminierungsfrei zugängliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge gibt es aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung?
Wie viele der in der Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur verzeichneten Ladesäulen sind öffentlich zugänglich, und wie viele davon sind diskriminierungsfrei?
3. Wie viele öffentlich und diskriminierungsfrei zugängliche Ladestandorte beziehungsweise Ladepunkte fehlen aus Sicht der Bundesregierung aktuell gemessen am Bedarf?
4. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung des Verbandes der Automobilindustrie, dass es aktuell 2 000 neue Ladepunkte pro Woche bräuchte, aber real nur 300 errichtet würden (vgl. <https://www.vda.de/de/aktuelles/Artike/1/Jahrespressekonferenz-2022>)?

5. Auf welche Analyse stützt sich der Bedarf von 1 Million Ladepunkten bis 2030 aus dem Koalitionsvertrag, vor allem gemessen am dort ebenfalls genannten Ausbauziel von 15 Millionen Elektroautos bis 2030?

Ist die Analyse im Auftrag des BMDV („Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf“, <https://nationale-leitstelle.de/wp-content/pdf/broschuere-lis-2025-2030-final-web.pdf>) überholt, wonach für 14,8 Millionen Elektroautos nur 843 000 öffentlich zugängliche Ladepunkte benötigt werden?

6. Wie sieht die jährliche Planung der Bundesregierung für den Aufbau von 1 Million Ladepunkten bis 2030 aus (bitte Ausbauziele für jedes Jahr von 2022 bis 2030 nennen)?

Gibt es eine konkrete Zielvorstellung bis zum Ende der Legislaturperiode oder bis Ende 2025?

7. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für die angestrebte 1 Million Ladepunkte?

Wie viel davon soll durch öffentliche Förderungen des Bundes abgedeckt werden?

8. Unter welchen Bedingungen will die Bundesregierung – wie im Koalitionsvertrag angekündigt – mit Versorgungsaufgaben arbeiten, wie sollen diese aussehen, und bis wann sollen sie kommen?

9. Will die Bundesregierung Ladepunkte beziehungsweise Ladestandorte auch in öffentlichem Eigentum errichten, sofern sich private Investitionen und Versorgungsaufgaben nicht als ausreichend erweisen?

10. Welche „Hemmnisse in Genehmigungsprozessen, bei der Netzinfrastruktur und den Netzanschlussbedingungen“ (Koalitionsvertrag) haben für die Bundesregierung Priorität, und welche konkreten Änderungen sollen bis wann erfolgen?

11. Wie, und bis wann will die Bundesregierung die Kommunen bei einer „vorausschauenden Planung der Ladeinfrastruktur“ (Koalitionsvertrag) unterstützen?

12. Wie, und bis wann will die Bundesregierung „transparente Strompreise“ und einen „öffentlich einsehbaren Belegstatus“ (Koalitionsvertrag) an Ladepunkten erreichen?

13. Wie, und bis wann will die Bundesregierung bidirektionales Laden ermöglichen beziehungsweise fördern, wie sie es im Koalitionsvertrag angekündigt hat?

14. Bis wann will die Bundesregierung den Masterplan Ladeinfrastruktur überarbeiten, wie sie es im Koalitionsvertrag angekündigt hat?

15. Was versteht die Bundesregierung unter „ambitionierten Ausbauzielen auf europäischer Ebene“ (Koalitionsvertrag)?

16. Wie viele der im Rahmen des Förderprogramms Ladeinfrastruktur (2017 bis 2020) geplanten 30 000 öffentlich zugänglichen Ladepunkte (vgl. <https://www.bmvi.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Ladeinfrastruktur/Ladeinfrastruktur.html>) sind nach Kenntnis der Bundesregierung inzwischen in Betrieb?

17. Wie viele Anträge mit welchem Finanzvolumen wurden bis Ende 2021 insgesamt im Rahmen der Förderung „Ladeinfrastruktur vor Ort“ des Bundes gestellt?
Wie viele davon mit welchem Finanzvolumen wurden bis jetzt bewilligt, und wie viele Ladepunkte gingen dadurch in Betrieb?
18. Wie viele Anträge mit welchem Finanzvolumen wurden bisher insgesamt im Rahmen der Förderung „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des Bundes gestellt?
Wie viele davon mit welchem Finanzvolumen wurden bis jetzt bewilligt, und wie viele Ladepunkte gingen dadurch in Betrieb?
19. Welche Rechtsverordnungen auf Basis von § 7 Absatz 1 des Schnellladegesetzes (SchnellLG) gibt es bereits, und welche sollen noch wann kommen?
20. Geht die Bundesregierung davon aus, dass die bei der Förderung des Schnellladegesetzes genutzte Leistungsgrenze für Schnellladepunkte von 150 KW schon in wenigen Jahren zu gering sein werde (vgl. „Woran der Aufbau des E-Auto-Ladenetzes krank“, Manager Magazin, 24. Mai 2021)?
21. Welche Leistung eines Ladepunkts hält die Bundesregierung für nötig, damit Elektro-Lkws diese im Regelfall nutzen können?
22. Woraus leitet die Bundesregierung den Finanzierungsbedarf von rund 2 Mrd. Euro (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/052-scheuer-schnellladegesetz.html>) für die etwa 1 000 Ladestandorte nach dem Schnellladegesetz ab?
23. Wie verteilen sich diese 2 Mrd. Euro auf die geplanten Ladestandorte an Bundesautobahnen und abseits von Bundesautobahnen?
Bedeutet die Förderung der Standorte abseits der Bundesautobahnen mit 1,9 Mrd. Euro (vgl. Ausschreibung, <https://www.evergabe-online.de/tenderdetails.html?0&id=408321>), dass nur 100 Mio. Euro in die Standorte an Bundesautobahnen fließen?
24. Sind die Kosten für den Netzanschluss in den 2 Mrd. Euro enthalten, und wenn nein, mit welchen zusätzlichen Kosten rechnet die Bundesregierung für alle etwa 1 000 nach dem Schnellladegesetz geförderten Ladestandorte?
25. Welche genaue Förderung bekommen Ladestandortbetreiber, die nach dem Schnellladegesetz gefördert werden sollen,
- a) eine fixe Summe pro Ladestandort beziehungsweise pro Ladepunkt (ggf. welche),
 - b) einen Anteil der anfallenden Kosten für die Errichtung (ggf. welchen),
 - c) einen Anteil der anfallenden Kosten für den Betrieb (ggf. welchen),
 - d) einen Anteil der Stromeinkaufskosten (ggf. welchen),
- beziehungsweise was sind sonst die Kriterien, und gibt es im Fall von anteiligen Förderungen eine Laufzeitbegrenzung (ggf. wie lange) beziehungsweise eine Deckelung (ggf. in welcher Höhe)?

26. Welcher Anteil der Einnahmen soll von Ladestandortbetreibern, die nach dem Schnellladegesetz gefördert werden sollen, an den Bund zurückgeführt werden (vgl. „Das Deutschlandnetz: Konzept der Ausschreibung von 1 000 Schnellladestandorten auf Grundlage des Schnellladegesetzes“, 4. Juni 2021, <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/deutschlandnetz-schnellladestandorte.html>, Nummer 4.5; bitte den Anteil in Prozent genau angeben)?

Ist dieser Anteil bei allen Betreibern gleich, und wenn nein, nach welchen Kriterien wird der Anteil im Einzelfall bestimmt?

27. Ist die Preisobergrenze für nach dem Schnellladegesetz geförderte Ladepunkte von 44 Cent pro Kilowattstunde (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2021/087-scheuer-1000-standorte-schnellladesaehlen-preismodell.html>) weiterhin in allen Ausschreibungen enthalten, und wenn nein, welche Obergrenze findet sich dort?

28. Welches genaue Betriebsrisiko tragen aus Sicht der Bundesregierung Ladestandortbetreiber, die nach dem Schnellladegesetz gefördert werden sollen?

29. Wann genau müssen Fördergelder nach dem Schnellladegesetz zurückgezahlt werden, wenn die Standards aus § 3 Absatz 3 SchnellLG beziehungsweise der Ausschreibung nicht dauerhaft eingehalten werden?

30. Wie viele öffentlich zugängliche Ladestandorte mit wie vielen Ladepunkten gibt es aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung an deutschen Autobahnen, und wie viele davon sind diskriminierungsfrei?

31. Wurde schon ein Rahmenvertrag des Bundes mit Tank & Rast zum Thema Ladestandorte geschlossen (vgl. 8. Sektorgutachten der Monopolkommission gemäß § 62 des Energiewirtschaftsgesetzes – Energie 2021: Wettbewerbschancen bei Strombörsen, E-Ladesäulen und Wasserstoff nutzen, Bundestagsdrucksache 19/32686, Nummer 216), und wenn noch nicht, bis wann soll dies geschehen (bitte ggf. Zusendung des Rahmenvertrags)?

32. Wie viele öffentlich zugängliche Ladestandorte (eigene oder verpachtete) mit jeweils wie vielen Ladepunkten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bisher von Tank & Rast errichtet?

Wie viele davon befinden sich auf Anlagen des Bundes und wie viele auf Anlagen von Tank & Rast?

33. Wie viele Grundstücke mit welcher Fläche hat Tank & Rast vom Bund nach Kenntnis der Bundesregierung für Ladestandorte zur Verfügung gestellt bekommen?

Ging dabei das Eigentum an den Grundstücken auf Tank & Rast über?

34. Leistet Tank & Rast im Zusammenhang mit der Errichtung oder dem Betrieb von Ladestandorten auf Grundstücken des Bundes Zahlungen an den Bund, und wenn ja, welche (einmalig oder dauerhaft, ggf. bitte Art der Berechnung angeben), und wie viel bisher (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

35. Welche Pacht verlangt nach Kenntnis der Bundesregierung Tank & Rast von externen Betreibern von Ladestandorten im Schnitt pro Jahr und Ladestandort auf Grundstücken, die Tank & Rast vom Bund dafür zur Verfügung gestellt bekommen hat?

36. Bei wie vielen Nebenbetrieben an Autobahnen greift nach Kenntnis der Bundesregierung § 5 Absatz 2 SchnellLG, und bei wie vielen nicht (bitte absolute Zahl und Anteil an allen Nebenbetrieben angeben)?

37. Wie viele Angebote nach § 5 Absatz 3 SchnellLG wurden Konzessionären bisher nach Kenntnis der Bundesregierung gemacht?
Wie viele davon wurden angenommen?
Wie viele weitere sind geplant?
38. Wie viele Ausschreibungen nach § 5 Absatz 4 SchnellLG
- sind bereits abgeschlossen, und wer hat die Ausschreibung gewonnen (bitte Firmen mit prozentualen Anteilen angeben),
 - sind bereits gestartet,
 - sind derzeit in Vorbereitung oder
 - sollen noch dieses Jahr eingeleitet werden?
39. Hat der Bund schon Entschädigungen nach § 6 Absatz 3 SchnellLG geleistet?
Mit welchem Umfang an Entschädigungen rechnet die Bundesregierung insgesamt?
40. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Ausschreibung der etwa 200 Ladestandorte an bisher nichtbewirtschafteten Autobahnparkplätzen im Rahmen des Schnellladegesetzes bereits erfolgt, und wenn nein, wann soll dies geschehen?
41. Werden nach Kenntnis der Bundesregierung die Grundstücke, auf denen im Rahmen des Schnellladegesetzes an bisher nichtbewirtschafteten Parkplätzen Ladestandorte errichtet werden sollen, an die Betreiber der Ladestandorte temporär oder dauerhaft übertragen?
42. Ist es nach Kenntnis der Bundesregierung den Ladestandortbetreibern im Rahmen der Ausschreibungen nach dem Schnellladegesetz beziehungsweise der Ausschreibung dazu an bisher nichtbewirtschafteten Parkplätzen immer gestattet,
- Überdachungen,
 - Toiletten beziehungsweise
 - gastronomische Einrichtungen
- mit zu errichten (vgl. § 2 Nummer 3 SchnellLG; bitte gesondert antworten)?
Wenn nein, bei welchem Anteil dieser Ladestandorte ist dies der Fall?
43. Bis wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung die laufende Sektoruntersuchung des Ladepunktmarktes durch das Bundeskartellamt abgeschlossen sein?

Berlin, den 16. Februar 2022

Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

