

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/809 –**

Öffentlich zugängliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die konkrete Ausgestaltung der Anforderungen wird derzeit innerhalb der Bundesregierung abgestimmt.

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?

Aktuell sind 55 205 öffentlich zugängliche Ladepunkte bei der Bundesnetzagentur gemeldet (Stand vom 1. Februar 2022).

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

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/Artikel/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?

Die Fragen 3 bis 7 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist ein dynamischer Prozess, der eine kontinuierliche Bewertung erfordert. Die Bundesregierung arbeitet daran, den vorauslaufenden Ladeinfrastrukturausbau zu beschleunigen und orientiert sich dabei maßgeblich am erwarteten Fahrzeughochlauf. Bei der Bemessung des Bedarfs an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur sind auch Faktoren wie die Verfügbarkeit von privaten Ladepunkten oder die Ladeleistung zu berücksichtigen. Der Umfang der öffentlichen Förderung hängt maßgeblich von der weiteren Marktentwicklung sowie weiteren Rahmenbedingungen ab.

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

Die Bundesregierung prüft, wie das Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag umgesetzt wird.

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

Ladeinfrastruktur wird durch Unternehmen der Privatwirtschaft errichtet. Die Errichtung und der Betrieb von Ladepunkten durch die Bundesregierung ist nicht geplant.

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?

Die Fragen 10 bis 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Maßnahmen zur Beseitigung von Hemmnissen und zur Umsetzung der genannten Ziele werden im Rahmen der Überarbeitung des Masterplans Ladeinfrastruktur geprüft.

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

Die Überarbeitung des Masterplans Ladeinfrastruktur soll im Sommer dieses Jahres durch das Kabinett beschlossen werden.

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

Die Europäische Kommission hat in ihrem Vorschlag für eine Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU Ziele für ein europäisches Ladeinfrastrukturnetz sowohl für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wie auch für schwere Nutzfahrzeuge vorgelegt. Die Bundesregierung setzt sich im Rahmen der Verhandlung im Rat der Europäischen Union dafür ein, dass diese Mindestziele nicht reduziert werden.

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?

Bisher wurden 15 725 öffentlich zugängliche Ladepunkte im Rahmen des Förderprogramms in Betrieb genommen (Stand: 23. Februar 2022).

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?

Im Rahmen des Förderprogramms „Ladeinfrastruktur vor Ort“ wurden insgesamt 6 180 Anträge mit einem beantragten Fördervolumen von rund 363 095 789 Euro gestellt. Bislang wurden 1 678 Anträge mit einem Finanzvolumen von rund 73 475 656 Euro bewilligt und 82 Ladepunkte in Betrieb genommen (Stand: 23. Februar 2022).

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?

Im ersten Förderaufruf der Förderrichtlinie „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ wurden bis zum Ende des Antragszeitraums am 18. Januar 2022 2 016 Anträge mit einem beantragten Fördervolumen von rund 610 378 000 Euro gestellt. Im zweiten Förderaufruf wurden bis zum Ende des Antragszeitraums am 27. Januar 2022 27 Anträge mit einem Fördervolumen von rund 89 618 372 Euro gestellt.

19. Welche Rechtsverordnungen auf Basis von § 7 Absatz 1 des Schnellladegesetzes (SchnellLG) gibt es bereits, und welche sollen noch wann kommen?

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) erarbeitet derzeit die erste Rechtsverordnung zur Ausgestaltung der Regelungen des Schnellladegesetzes (SchnellLG).

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-Ladernetzes krankt“, Manager Magazin, 24. Mai 2021)?

Im Rahmen der Ausschreibungen für das Deutschlandnetz wird über diesen Mindeststandard hinausgegangen, indem eine Nennladeleistung jedes Ladepunkts von mindestens 200 Kilowatt (kW) gefordert wird, während die Maximalladeleistung jedes Ladepunkts technisch mindestens bis zu 300 kW betragen können muss.

21. Welche Leistung eines Ladepunkts hält die Bundesregierung für nötig, damit Elektro-Lkws diese im Regelfall nutzen können?

Es gibt keinen Regelfall für die benötigte Ladeleistung für batterieelektrische Lkw, sondern es sollte von unterschiedlichen Ladeszenarien ausgegangen werden.

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?

Die Abschätzung des Finanzierungsbedarfs ergibt sich aus der Betrachtung der notwendigen Kosten für die Errichtung und den Betrieb der ausgeschriebenen Schnellladestandorte.

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?

Zu Details des laufenden Ausschreibungsverfahrens kann derzeit keine Aussage getroffen werden.

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?

Im Wettbewerb um die Zuschläge bei den Ausschreibungen ist die Wirtschaftlichkeit ein wichtiger Faktor. Die kalkulierten Netzanschlusskosten können in den geplanten Investitionen des Bundes enthalten sein.

25. Welche genaue Förderung bekommen Ladestandortbetreiber, die nach dem Schnellladegesetz gefördert werden sollen,
- eine fixe Summe pro Ladestandort beziehungsweise pro Ladepunkt (ggf. welche),
 - einen Anteil der anfallenden Kosten für die Errichtung (ggf. welchen),
 - einen Anteil der anfallenden Kosten für den Betrieb (ggf. welchen),
 - 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)?

Die Höhe der Entgelte wird im Rahmen der Ausschreibungen, d. h. in einem wettbewerblichen Verfahren, ermittelt. Da die Vergabeverfahren derzeit noch nicht abgeschlossen sind, können zum jetzigen Zeitpunkt keine weiteren Aussagen getroffen werden.

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-schnell-ladesaeulen-preismodell.html>) weiterhin in allen Ausschreibungen enthalten, und wenn nein, welche Obergrenze findet sich dort?

Die Fragen 26 und 27 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In den Ausschreibungen ist eine flexible und kostenbasierte Preisobergrenze enthalten. Diese setzt einen Rahmen, in dem den zukünftigen Auftragnehmern ein Preissetzungsspielraum und damit eine angemessene Marge verbleibt. Zu Details des laufenden Ausschreibungsverfahrens kann derzeit keine Aussage getroffen werden, insbesondere, da es sich um ein Verhandlungsverfahren handelt.

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

Das Betriebsrisiko einer Ladestation ergibt sich maßgeblich aus dem variablen Grad der Auslastung und damit aus der pro Zeiteinheit veräußerten Menge an Energie.

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?

Die Pflichten der zukünftigen Auftragnehmer werden vertraglich geregelt. Sofern vertragliche Verpflichtungen nicht eingehalten werden, stehen dem Bund für diesen Fall vertragliche Rechte, beispielsweise Kündigungsrechte, zu.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 25 verwiesen.

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?

Nach Kenntnis der Bundesregierung sind von den rund 400 Standorten des größten Konzessionärs (Autobahn Tank & Rast GmbH) 224 Standorte mit insgesamt 715 Ladepunkten ausgerüstet worden, die über eine Ladeleistung von mindestens 150 kW verfügen (Stand: Januar 2022).

Im Übrigen wird auf die Antworten zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

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)?
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?

Die Fragen 31 und 37 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bisher wurden Konzessionären noch keine Angebote nach § 5 Absatz 3 SchnellLG unterbreitet. Die Autobahn GmbH des Bundes erarbeitet derzeit ein entsprechendes Angebot an die Autobahn Tank & Rast GmbH. Der Abschluss der Vereinbarung ist für die erste Jahreshälfte 2022 geplant. Es ist geplant, allen Nebenbetriebskonzessionären mit einer Tankstellenkonzession ein Angebot zu unterbreiten.

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?

Die Fragen 32 und 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Kenntnis der Bundesregierung wurden bis Januar 2022 an 358 von der Autobahn Tank & Rast GmbH betriebenen Standorten insgesamt 1 359 Ladepunkte errichtet, davon 715 Ladepunkte mit einer Leistung von ≥ 150 kW. An 33 Standorten befindet sich die Ladeinfrastruktur auf Betriebsgrundstücken der Autobahn Tank & Rast GmbH, an 325 Standorten auf den Verkehrsanlagen des Bundes. Letztere stehen im Eigentum des Bundes und werden vertraglich der Autobahn Tank & Rast GmbH zur Nutzung zur Verfügung gestellt.

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)?

Für den Betrieb von Ladeinfrastruktur ist nach § 15 Absatz 3 Satz 1 des Bundesfernstraßengesetzes i. V. m. § 1 Absatz 3 der Verordnung über Höhe und Erhebung der Konzessionsabgabe für das Betreiben eines Nebenbetriebs an der Bundesautobahn eine Konzessionsabgabe in Höhe von 1,1 Prozent des Umsatzes im Sinne des Umsatzsteuergesetzes zu entrichten. Die von allen Konzessi-

onsnehmern für sämtliche Umsätze der Nebenbetriebe sowie den Kraftstoffabsatz gezahlten Konzessionsabgaben betragen für das Jahr 2021 9,5 Mio. Euro.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 6 und 9 auf Bundestagsdrucksache 19/30154 verwiesen.

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?

Über Vertragsinhalte zwischen den Konzessionsnehmern und nachgelagerten Pächtern oder Betreibern liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

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)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung greift an keinem Nebenbetrieb § 5 Absatz 2 SchnellLG.

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?

Zum jetzigen Zeitpunkt keine.

39. Hat der Bund schon Entschädigungen nach § 6 Absatz 3 SchnellLG geleistet?

Mit welchem Umfang an Entschädigungen rechnet die Bundesregierung insgesamt?

Entschädigungszahlungen nach dem SchnellLG sind bislang nicht erfolgt.

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?

Die Autobahn GmbH des Bundes hat die Ausschreibung am 20. Dezember 2021 veröffentlicht.

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?

Nein.

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,
- a) Überdachungen,
 - b) Toiletten beziehungsweise
 - c) gastronomische Einrichtungen
- mit zu errichten (vgl. § 2 Nummer 3 SchnellLG; bitte gesondert antworten)?
- Wenn nein, bei welchem Anteil dieser Ladestandorte ist dies der Fall?

Im Rahmen der Ausschreibung (Deutschlandnetz – Autobahnlose) an unbewirtschafteten Rastanlagen sind Überdachungen vorgesehen. Toiletten, die an den meisten ausgeschriebenen Standorten vorhanden sind, und gastronomische Einrichtungen sind nicht Teil der Ausschreibung an unbewirtschafteten Rastanlagen.

43. Bis wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung die laufende Sektoruntersuchung des Ladepunktmarktes durch das Bundeskartellamt abgeschlossen sein?

Am 12. Oktober 2021 hat das Bundeskartellamt (BKartA) einen Sachstandsbericht veröffentlicht, der die vorläufigen Erkenntnisse des BKartA zu strukturellen Wettbewerbshindernissen im Bereich der Errichtung und Vermarktung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur zusammenfasst. Die Auswertung der im Rahmen der Untersuchung erhobenen umfassenden Daten und Informationen dauert an. Wann die endgültigen Ergebnisse und Handlungsempfehlungen vorliegen werden und ein Abschlussbericht veröffentlicht werden kann, lässt sich derzeit noch nicht abschätzen.

