

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Regierungsentwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur II des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Der am 8. Juli 2022 veröffentlichte erste Regierungsentwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur II des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zielt darauf ab, den Aufbau der Ladeinfrastruktur und gleichzeitig den Markthochlauf der Elektromobilität voranzutreiben (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/048-masterplan-ladeinfrastruktur-2.html>). Die 62 dort beschriebenen Maßnahmen und der damit verbundene Zeitplan lassen die Fragesteller allerdings daran zweifeln, dass die Ziele des Koalitionsvertrags erreicht werden und der Markthochlauf die Elektromobilität mit Tempo beschleunigen wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Bis wann soll der Masterplan Ladeinfrastruktur II finalisiert werden?
2. Welche Akteure und Interessenvertreter aus welchen Bereichen wurden bei der Erarbeitung des Masterplans Ladeinfrastruktur II in welcher Form beteiligt?
3. Welche weiteren Abstimmungsprozesse sind geplant?
4. Wie definiert die Bundesregierung das „Ladeerlebnis“ (vgl. S. 4 des Masterplans Ladeinfrastruktur II, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/pm-048-anlage.pdf?__blob=publicationFile)?
5. Welche Unsicherheiten gibt es aktuell nach Auffassung der Bundesregierung hinsichtlich des „Ladeerlebnisses“, und wie geht die Bundesregierung mit diesen Unsicherheiten um?
6. Welche Organisationseinheit innerhalb der Bundesregierung leitet die interministerielle Steuerungsgruppe Ladeinfrastruktur (ISLa) federführend?
7. Welche Interessenvertreter werden in welchen Abständen in die Arbeit der ISLa einbezogen, und wer entscheidet über die Auswahl dieser Interessenvertreter?
8. Wann und in welchen Abständen wird der Deutsche Bundestag ggf. durch die Bundesregierung über die Arbeit der ISLa informiert?
9. Was plant die Bundesregierung für die zweite Jahreshälfte des Jahres 2022, um einen abgestimmten und ambitionierten Fahrplan für den Ladeinfrastrukturaufbau mit den Nachbarländern Deutschlands abzustimmen (Maßnahme 3)?

10. Warum ist es nicht möglich, die erweiterte Version des StandortTOOLS bereits bis zum Ende des Jahres 2022 zu entwickeln?
11. Welche Funktionen umfasst die erweiterte Version des StandortTOOLS (bitte alle Funktionen angeben)?
12. Hat die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) externe IT-Experten das StandortTOOL evaluieren lassen?
13. Auf welcher Grundlage kam die Bundesregierung zu dem Ergebnis, dass die Maßnahmen (z. B. StandortTOOL, FlächenTOOL, ProzessTOOL, regionale Mobilitätsmanager), Konzeptionen (beispielsweise kommunale Masterpläne) und Prüfaufträge tatsächlich dazu dienen, den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen?
14. Nach welchen messbaren Kriterien wird der Erfolg der Arbeit der NLL durch die Bundesregierung bewertet?
15. Hat die NLL nach Auffassung der Bundesregierung nach erfolgreichem Markthochlauf über 2025 hinaus eine Daseinsberechtigung, und wenn ja, welche, und mit welchem Personal- und Kostenumfang ist dies verbunden?
16. Wie viele Mitarbeiter sind derzeit in der NLL beschäftigt, und wie viele weitere Mitarbeiter widmen sich dem Thema Elektromobilität in der NOW GmbH und im BMDV (bitte aufschlüsseln)?
17. Ist ein weiterer Mitarbeiteraufwuchs im Bereich Elektromobilität im BMDV, in der NLL bzw. bei der NOW geplant, und wenn ja, in welchem Umfang (bitte die Planung entsprechend aufschlüsseln)?
18. Hält die Bundesregierung an einer Vollförderung der Ladeinfrastruktur (durch Erweiterung des Deutschlandnetzes) bei der angespannten Haushaltslage des Bundes fest (Maßnahme 17)?
19. Auf welcher Grundlage entscheidet die Bundesregierung auch vor dem Hintergrund des Ergebnisses der Sektoruntersuchungen des Bundeskartellamtes und der Monopolkommission, dass in Deutschland bereits ein funktionierender Markt für Ladesäulen bestehe (vgl. „Prestigeprojekt könnte noch scheitern“, Handelsblatt, 2. August 2022, S. 8), über die Notwendigkeit und den Umfang einer Vollförderung der Ladeinfrastruktur?
20. Auf welche Art und Weise soll die Autobahn GmbH des Bundes ihre Planungs- und Freigabeprozesse für die Errichtung von Ladeinfrastruktur vereinheitlichen und beschleunigen (Maßnahme 19)?
21. Plant die Bundesregierung, Regulierungen abzubauen, damit der Ausbau der Ladeinfrastruktur beschleunigt wird?
22. In welchem Verhältnis steht die Maßnahme 21 (Gewährleistungsaufgabe der Länder für die Versorgung mit lokaler Ladeinfrastruktur) zu den bestehenden Regelungen im Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) sowie der EU-Binnenmarkt-Richtlinie Strom, die ein mögliches Tätigwerden von Netzbetreibern als regulierten Ladeinfrastrukturbetreibern nur in Ausnahmefällen (regionales Marktversagen) vorsehen?
Auf Basis welcher Erkenntnisse und welcher Methodik wurde festgestellt, dass eine Gewährleistungsaufgabe für die Länder notwendig ist?
23. Bis wann erstellt die NLL ein Muster für die kommunalen Masterpläne, und warum wird nicht angestrebt, die kommunalen Masterpläne bereits bis zum Ende des ersten Quartals 2023 zu finalisieren (Maßnahme 22)?
24. Nach welchen Parametern entscheidet die NLL, wo die regionalen Ladeinfrastrukturmanager in Deutschland eingesetzt werden sollen?

25. Welche Voraussetzungen müssen die Kommunen erfüllen, damit ein Ladeinfrastrukturmanager sie unterstützt?
26. Wie wird die Arbeit der Ladeinfrastrukturmanager durch die Bundesregierung bewertet?
27. Warum wird erst bis zum zweiten Quartal 2023 ein Leitfaden für die Optimierung und Beschleunigung von Genehmigungsprozessen entwickelt, und warum wird erst ein Leitfaden entwickelt, anstatt umgehend Prozesse zu digitalisieren?
28. Welche Schritte sind nach Auffassung der Bundesregierung nötig, damit schnellstmöglich mehr Flächen für die Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden, und welche Vorschläge der Industrie hat die Bundesregierung bei der Planung berücksichtigt?
29. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, damit ausreichend Ladesäulen an Verkehrsknotenpunkten zur Verfügung stehen werden?
30. Wurden durch die Bundesregierung Gespräche mit EU-Mitgliedstaaten geführt, um sich darüber auszutauschen, welche Flächen und welche Plätze bestmöglich für die Ladeinfrastruktur genutzt werden können?
31. Gibt es Staaten, die der Bundesregierung hinsichtlich der Ladeinfrastruktur als Vorbild dienen?
32. Bis wann soll Deutschland nach Auffassung der Bundesregierung zum „globalen Leitmarkt für E-Mobilität“ werden?
33. Welche Möglichkeiten zu einer verpflichtenden Meldung von Flächen der öffentlichen Hand innerhalb dieses Jahres sieht die Bundesregierung anstelle von unverbindlichen Prüfaufträgen bis teilweise Ende 2023 vor (Maßnahmen 28, 33)?
34. Warum brauchen das BMDV und die NLL 1,5 Jahre, um das Konzept für die Deckung des Flächenbedarfs entlang der Autobahnen (Maßnahme 32) zu erarbeiten?
35. Mit welchen Interessenvertretern wird die Roadmap entwickelt (Maßnahme 34), und werden Studien durchgeführt und Fahrer von E-Pkw befragt, um diese Roadmap zu optimieren?
36. Welche Erwägungen liegen der Entscheidung der Bundesregierung zugrunde, die Bedürfnisse der Kunden (z. B. Maßnahme 34 zur Vorgabe von Funktionen wie der Reservierbarkeit von Ladepunkten) insbesondere im Rahmen der Erstellung der Roadmap durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und die Interessenvertreter teilweise selbst zu evaluieren und die Evaluierung nicht alleine den Marktakteuren zu überlassen?
37. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um sicherzustellen, dass für alle Altersklassen das Laden problemlos funktioniert?
38. Welche Hürden beim Laden werden aktuell ggf. festgestellt, wie wird mit diesen Hürden umgegangen, und bis wann sollen die Hürden beseitigt werden?
39. Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um dem Umstand, dass derzeit zu wenige Parkplätze für Lkws an Bundesautobahnen zur Verfügung stehen und nach Auffassung der Fragesteller der Ausbau von Ladeinfrastruktur für Pkws, aber insbesondere auch für Lkws den Raum auf Parkplätzen an Bundesautobahnen weiter einschränken wird, entgegenzuwirken?

40. Wie viele öffentlich zugängliche Ladesäulen (für Pkw und Lkw) sind derzeit barrierefrei, welche Vorgaben zur Barrierefreiheit plant die Bundesregierung, und werden Nachrüstungen an den Ladesäulen notwendig?
41. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte sollen bis zum Ende des Jahres 2022 errichtet werden, um die im Koalitionsvertrag vereinbarten eine Million Ladepunkte zu erreichen?
42. Wie viele Ladepunkte sollen ab dem Jahr 2023 pro Jahr errichtet werden?
43. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass sensible Daten über systemkritische Stromnetzinfrastruktur nicht missbräuchlich verwendet werden können?
44. Hält die Bundesregierung Netzkarten als strategische Standortbewertung von Ladeinfrastruktur für geeignet und aussagekräftig, und wenn ja, warum (Maßnahme 36)?
45. Werden zentrale Akteure (z. B. Verteilnetzbetreiber) in die Erarbeitung des Eckpunktepapiers (vgl. Maßnahme 37) einbezogen, und wenn ja, wie?
46. Warum werden aus Sicht der Fragesteller langwierige Netzanschlussverfahren, fehlende Digitalisierung der Netzanschlussprozesse und unterschiedliche technische Anschlussbedingungen (TAB) (Maßnahmen 38 bis 40) nicht prioritär behandelt und behoben?
47. Was plant die Bundesregierung, um den Aufbau der Ladeinfrastruktur für E-Lkw entlang der Autobahnen zu ermöglichen und zu beschleunigen?
48. Wie viele E-Lkw wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bisher im Jahr 2022 zugelassen, und mit wie vielen Zulassungen plant die Bundesregierung bis zum Jahr 2030 (bitte pro Jahr angeben)?
49. Gibt es für die Bundesregierung (analog zu den angestrebten 15 Mio. E-Pkw) eine Zielgröße für E-Lkw?
50. Gibt es bisher Kalkulationen der Bundesregierung darüber, wie viel Strom die bis zum Jahr 2030 zugelassenen E-Pkw und E-Lkw jeweils benötigen, und plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass dieser Strom auch zur Verfügung steht?
51. Mit welchen Forderungen bringt sich die Bundesregierung auf EU-Ebene bei der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) ein bzw. hat sie sich eingebracht?
52. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung ggf. über den Masterplan Ladeinfrastruktur II hinaus für notwendig, um den Markthochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen?
53. Wann werden durch die Bundesregierung welche Förderprogramme (z. B. auch über die Maßnahme 15 hinaus) der Öffentlichkeit vorgestellt?

Berlin, den 15. August 2022

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion