

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung**

Ein erster Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur II wurde am 8. Juli 2022 veröffentlicht (vgl.: [https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/pm-048-anlage.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/pm-048-anlage.pdf?__blob=publicationFile)). Am 19. Oktober 2022 und damit mehr als drei Monate später beschloss das Bundeskabinett schließlich den vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegten Masterplan Ladeinfrastruktur II (vgl.: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/079-wissing-masterplan-ladeinfrastruktur-2.html>). Hier wurde nach Ansicht der Fragesteller sehr viel Zeit verloren.

„Der Masterplan Ladeinfrastruktur II schafft die Grundlage für eine flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Pkw- und Lkw-Ladeinfrastruktur. Unser Ziel: den Ausbau von Ladeinfrastruktur beschleunigen, den Ladeprozess vereinfachen und so den Umstieg für die Menschen erleichtern“, so der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing (vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/079-wissing-masterplan-ladeinfrastruktur-2.html?nn=13326>). Ob die genannten Ziele erreicht werden können, ist allerdings nach Auffassung der Fragesteller völlig offen, da Schritte zu einer Entbürokratisierung fehlen, Prüfaufträge dominieren und viele Fragen rund um die vom BMDV vorgeschlagenen 68 Maßnahmen offenbleiben.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Warum wurde der Masterplan Ladeinfrastruktur II erst am 19. Oktober 2022 vom Kabinett beschlossen, nachdem der Entwurf bereits am 8. Juli 2022 vorgestellt wurde?
  - a) Wann fanden Gespräche des BMDV mit welchen externen Interessenvertretern statt?
  - b) Wann wurden die Abstimmungsverfahren zwischen den beteiligten Ressorts der Bundesregierung abgeschlossen?
2. Ist das im Masterplan Ladeinfrastruktur II erwähnte Ziel von 1 Million Ladepunkten bis zum Jahr 2030 als fester Zielwert zu verstehen, oder plant die Bundesregierung, den Zielwert dynamisch an den tatsächlichen Bedarf anzupassen?
3. Wie plant die Bundesregierung sicherzustellen, dass das Stromnetz, das für die Ladeinfrastruktur benötigt wird, vorhanden ist?
  - a) Mit welchem Energiebedarf rechnet die Bundesregierung?
  - b) Aus welchen Quellen wird der Strom nach Vorstellung der Bundesregierung in den nächsten drei Jahren zur Verfügung stehen?

- c) Mit welchen Akteuren steht das BMDV im Austausch, sodass der Netzausbau und soweit erforderlich die Ertüchtigung bestehender Netze vorausschauend gelingen wird?
4. Wann sind die nächsten bilateralen Gespräche der Bundesregierung mit anderen EU-Mitgliedstaaten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur geplant?
5. Soll die Mineralölwirtschaft (vgl. fünfte Maßnahme) nach Vorstellung der Bundesregierung lediglich die Flächen an Tankstellen zur Verfügung stellen oder die Ladeinfrastruktur auch selbst errichten und betreiben?
6. Wie hat die Bundesregierung mit Blick auf die aktuellen technischen Entwicklungen (z. B. höhere Reichweiten bei Elektrofahrzeugen und leistungsstärkere Ladesäulen) den Bedarf für die in der fünften Maßnahme formulierten Zielwerte der Mineralölwirtschaft berechnet?
7. Plant die Bundesregierung derzeit Anpassungen der Ladesäulenverordnung (LSV), und wenn ja, welche?
- a) Plant die Bundesregierung, bereits vor dem Abschluss der Verhandlungen auf EU-Ebene über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) Maßnahmen zu ergreifen, und wenn nein, warum nicht?
- b) Welche Position vertritt die Bundesregierung auf EU-Ebene im Hinblick auf die EU-Verordnung AFIR?  
Für welche konkreten Ziele setzt sich die Bundesregierung ein, und welche Forderungen lehnt sie ab?
- c) Setzt sich die Bundesregierung auf EU-Ebene für eine begleitende Rohstoffstrategie ein, und wenn ja, wie ist der aktuelle Stand?
8. Wie hoch sind die Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds, mit denen die Bundesregierung derzeit für den Aufbau von Ladeinfrastruktur kalkuliert (vgl. Kapitel 3.3)?
- a) Für welche konkreten Maßnahmen werden die Mittel durch die Bundesregierung eingesetzt?
- b) Sind nach Ansicht der Bundesregierung diese Mittel ausreichend, und wenn nein, wie soll nach Auffassung der Bundesregierung die verbleibende Differenz finanziert werden?
9. Wird die 15. Maßnahme „Förderung von PV-Anlage, Speicher und Wallbox“ des ersten Regierungsentwurfs des Masterplans Ladeinfrastruktur II in einem anderen Kontext umgesetzt, und wenn nein, was ist der Grund für die Streichung der Maßnahme im finalen Masterplan Ladeinfrastruktur II?
- a) Welche weiteren Förderprogramme plant die Bundesregierung?
- b) Wie plant das BMDV, das Laden am Arbeitsplatz weiter voranzutreiben?
- c) Wann wird die Bundesregierung die Öffentlichkeit über weitere Förderprogramme informieren?
10. Warum müssen nach den Plänen der Bundesregierung ein LadeLernTOOL, ein ProzessTOOL und ein Leitfaden entstehen, und warum müssen auch lokale Masterpläne angefertigt werden (vgl. 24. Maßnahme), obwohl regionale Ladeinfrastrukturmanager die Kommunen unterstützen?
- a) Wie können nach Ansicht der Bundesregierung Parallelstrukturen verhindert werden?

- b) Könnte an dieser Stelle bürokratischer Mehraufwand vermieden werden?
  - c) Warum dauert die Entwicklung des ProzessTOOLS bis Ende 2023 (vgl. 27. Maßnahme)?
11. Warum dauert die Prüfung, wie der Aufbau von Ladeinfrastruktur an Verkehrsknoten beschleunigt und unterstützt werden kann, bis zum dritten Quartal 2023 (vgl. 34. Maßnahme)?
  12. Warum ist es der Bundesregierung nicht möglich, mit der Erschließung konkreter Flächen entlang der Autobahnen bereits vor dem dritten Quartal 2023 zu beginnen (vgl. 35. Maßnahme)?
  13. Wie plant die Bundesregierung, das bidirektionale Laden voranzutreiben (vgl. z. B. 47. Maßnahme)?
    - a) Welche Hindernisse gibt es derzeit, die dem bidirektionalen Laden im Wege stehen?
    - b) Welche rechtlichen, technischen, steuerlichen und wirtschaftlichen Regelungsmöglichkeiten werden von der Bundesregierung geprüft, um Hemmnisse zu beseitigen, und bis wann wird diese Prüfung abgeschlossen sein?
  14. Warum ist es nicht möglich, bereits vor dem dritten Quartal 2023 einen Leitfaden zu entwickeln, um die Nutzung gewerblicher Parkplätze außerhalb der Öffnungszeiten zu gewährleisten (vgl. 52. Maßnahme)?
  15. Welche Gesetzesvorhaben als Folge des Masterplans Ladeinfrastruktur II plant die Bundesregierung in den nächsten zwölf Monaten?
    - a) Welche Maßnahmen sollen prioritär umgesetzt werden?
    - b) Hat die Bundesregierung bereits damit begonnen, bürokratische und gesetzliche Hürden abzubauen, um den Aufbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen, und wenn ja, was wurde bisher getan?
  16. Plant die Bundesregierung Anpassungen im Bau- und Immissionsrecht, und wenn ja, welche?
  17. Was hat die Bundesregierung bisher getan, um Genehmigungsprozesse zu beschleunigen?
    - a) Welche Hürden bestehen weiterhin?
    - b) Welche weiteren Schritte sind geplant?
  18. Wann findet die nächste Evaluierung des Masterplans Ladeinfrastruktur II statt?
  19. Plant die Bundesregierung, den Masterplan Ladeinfrastruktur II schnellstmöglich umzusetzen, und wenn ja, was ist für die nächsten drei Monaten geplant, und welche Punkte müssen nach Ansicht der Bundesregierung prioritär angegangen werden?
  20. Anhand welcher Beispiele wird deutlich, dass das BMDV Innovationen im gesamten Verkehrsbereich unterstützt (bitte einzeln begründen)?
  21. Welche weiteren Schritte plant die Bundesregierung, um die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um 48 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu reduzieren?
    - a) Wann stellt die Bundesregierung ihr sektorenübergreifendes Klimaschutzprogramm vor?

- b) Warum dauern die Abstimmungen noch an, und wird hier nach Ansicht der Bundesregierung Zeit verloren?
  - c) Benötigt Deutschland nach Ansicht der Bundesregierung E-Fuels, um Emissionen bei der Pkw-Bestandsflotte einzusparen, und wenn nein, warum verzichtet die Bundesregierung auf Emissionseinsparpotenzial bei der PKW-Bestandsflotte?
22. Welche Bezahltechnologie beabsichtigt die Bundesregierung zum verpflichtenden Standard für öffentlich nutzbare Ladesäulen zu machen?
  23. Wie will die Bundesregierung die erforderliche Cybersicherheit, also den Schutz vor Angriffen auf Ladesäulen und ihre Betriebs- und Bezahlsoftware, sicherstellen?
  24. Welche Standards für Cybersicherheit verlangt die Bundesregierung zukünftig von den Betreibern von öffentlichen und privaten Ladesäulen?
  25. Sieht die Regierung die Gefahr einer Oligopolisierung oder Monopolisierung des Markts für Betreiber öffentlich zugänglicher Ladesäulen?
  26. Welche Vorkehrungen zur Verhinderung oligopolistischer oder regional monopolistischer Betreiberstrukturen trifft die Bundesregierung bereits zu Beginn des stark wachsenden Markts für öffentliche Ladesäulen?

Berlin, den 9. Dezember 2022

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**