

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Dirk Spaniel, Wolfgang Wiehle, Dirk Brandes, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der AfD
– Drucksache 20/9481 –**

Ergebnisse der Bedarfsanalyse Lademöglichkeiten für Nutzer ohne eigenen Stellplatz

Vorbemerkung der Fragesteller

Im Oktober 2022 hat das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) den Masterplan Ladeinfrastruktur II vorgestellt (<https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Masterplan-Ladeinfrastruktur-I/masterplan-ladeinfrastruktur.html>).

Unter der Nummer 16, Finanzielle Unterstützung des Aufbaus in dichter besiedelten Quartieren, wird im Masterplan Ladeinfrastruktur II ausgeführt, dass das BMDV auf Grundlage einer Bedarfsanalyse bis zum zweiten Quartal 2023 prüft, wie Lademöglichkeiten für Nutzer ohne eigenen Stellplatz insbesondere in dichter besiedelten Quartieren aller Siedlungsgrößen finanziell und durch eine Zusammenstellung von „Best Practices“ unterstützt werden können (ebd.). Das Programm würde bestehende Bundesprogramme sowie die Förderaktivitäten in Ländern und Kommunen berücksichtigen (ebd.).

1. Wurde die Bedarfsanalyse unter Nummer 16 des Masterplans Ladeinfrastruktur II fertiggestellt?
2. Wenn die Bedarfsanalyse noch nicht fertiggestellt wurde, welches Quartal wird zu ihrer Fertigstellung angestrebt?
3. Wird die Bedarfsanalyse nach Fertigstellung veröffentlicht oder ist sie bereits veröffentlicht?
4. Wird die Bedarfsanalyse nach Fertigstellung interessierten Mitgliedern des Deutschen Bundestages zugänglich gemacht?
5. Wenn Frage 1 bejaht wurde, welche bestehenden Bundesprogramme wurden bei Erstellung der Bedarfsanalyse identifiziert (bitte einzeln listen)?
6. Wenn Frage 1 bejaht wurde, welche Förderaktivitäten in Ländern wurden bei der Erstellung der Bedarfsanalyse identifiziert (bitte einzeln listen)?

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 11. Dezember 2023 übermittelt.

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

7. Wenn Frage 1 bejaht wurde, welche Förderaktivitäten in Kommunen wurden bei der Erstellung der Bedarfsanalyse identifiziert (bitte einzeln listen)?
8. Wenn Frage 1 bejaht wurde, welche finanziellen Unterstützungen für Nutzer ohne eigenen Stellplatz wurden geprüft (bitte getrennt für dichter besiedelte Quartiere aller Siedlungsgrößen und weniger dicht besiedelte Quartiere aller Siedlungsgrößen auflühren sowie auflühren, welche der geprüften finanziellen Unterstützungen umgesetzt und welche verworfen werden)?
9. Wird die Zusammenstellung der „Best Practices“ veröffentlicht oder ist sie bereits veröffentlicht (vgl. Vorbemerkung der Fragesteller)?

Die Fragen 1 bis 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahme 16 des Masterplans Ladeinfrastruktur II wurde noch nicht umgesetzt. Die Umsetzung ist unter anderem von verfügbaren Haushaltsmitteln abhängig. Wie die Ergebnisse verwertet werden, kann erst nach Umsetzung eruiert werden. Unabhängig davon erfolgt im Rahmen des Updates der Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf“ eine umfassende aktualisierte Bedarfsanalyse. Voraussichtliche Veröffentlichung der Studie ist im ersten Quartal 2024.

10. Wie viele Nutzer soll eine Ladestation im öffentlichen Raum bedienen (bitte Werte für „dicht besiedelt“, „mittlere Besiedlungsdichte“ und „dünn besiedelt“ angeben, vgl. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Gastgewerbe-Tourismus/Glossar/grad-verstaedterung.html>; wenn eine andere Metrik für die Bedarfe in Gebieten verwendet wird, bitte diese Metrik erläutern und die Bedarfe in der Metrik angeben)?
11. Wie viel Zeit kalkuliert die Bundesregierung für einen typischen Ladevorgang an einer Ladestation im öffentlichen Raum (bitte Werte für „dicht besiedelt“, „mittlere Besiedlungsdichte“ und „dünn besiedelt“ angeben, vgl. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Branchen-Unternehmen/Gastgewerbe-Tourismus/Glossar/grad-verstaedterung.html>; wenn eine andere Metrik für die Bedarfe in Gebieten verwendet wird, bitte diese Metrik erläutern und die Bedarfe in der Metrik angeben)?

Die Fragen 10 und 11 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung setzt sich für den Ausbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum ein. Die Art der benötigten Ladeinfrastruktur richtet sich nach dem jeweiligen Anwendungsfall: wo Fahrzeuge typischerweise länger stehen, genügt Normalladeinfrastruktur; insbesondere für die Mittel- und Langstreckenmobilität bedarf es hingegen Schnellladeinfrastruktur.

Für die Betrachtung der Anzahl der Nutzerinnen und Nutzer, die eine Ladestation im öffentlichen Raum nutzen, sowie die Ladezeiten ist eine Unterscheidung nach Siedlungstypen nicht zielführend. Diese Werte sind grundsätzlich von mehreren Faktoren wie Ladeleistung, Anwendungsfall, Wegezweck und Straßentyp abhängig.

12. Verwendet die Bundesregierung verschiedene Kategorien für Lademöglichkeiten in ihrer Bedarfsanalyse (wenn ja, bitte die Kategorien angeben)?
 - a) Wenn ja, wird zwischen öffentlichem Ladepunkt, privatem Ladepunkt und privatem Ladepunkt, der öffentlich genutzt werden kann, unterschieden?
 - b) Wenn ja, strebt die Bundesregierung ein bestimmtes Verhältnis zwischen verschiedenen Kategorien von Ladepunkten an (wenn ja, bitte das Verhältnis angeben und beschreiben, mit welchen Mitteln die Bundesregierung das Verhältnis erreichen will)?
 - c) Wenn ja, gibt es unterschiedliche Förderstrategien für verschiedene Kategorien von Ladepunkten (wenn ja, bitte ausführen)?

Die Fragen 12 bis 12c werden gemeinsam beantwortet.

Die Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) analysiert den zukünftigen Bedarf an Ladepunkten und der zu installierenden Ladeleistung in Deutschland. Dabei werden verschiedene Entwicklungsszenarien betrachtet. Die Szenarien spiegeln verschiedene Annahmen zum Nutzungsverhalten, zum unterschiedlich schnellen Aufbau von privater Ladeinfrastruktur sowie zur Auslastung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur wider. Für die Einteilung des Bedarfs an Ladeinfrastruktur verwendet die Studie sieben typische Anwendungsfälle (Lade-Use-Cases). Sie umfassen den privaten sowie öffentlichen Raum.

Das BMDV betrachtet Ladeinfrastruktur als ein Gesamtsystem aus öffentlichen und privaten Schnell- und Normallademöglichkeiten. Den Ausbau des Gesamtsystems unterstützt das BMDV durch zielgenaue Förderprogramme und Maßnahmen: Mit einem deutschlandweiten öffentlichen Schnellladenetz für das Laden auf längeren Fahrten, der Förderung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum sowie privat zu Hause und im gewerblichen Bereich.

13. Werden bei der Bedarfsanalyse Ladepunkte ins Auge gefasst, die für den Nutzer zusätzliche Wege zu Orten bedeuten, die der Nutzer sonst nicht anfahren würde (wenn ja, welche Entfernung in Kilometern und welche Ladezeit in Minuten erachtet die Bundesregierung als zumutbar)?

Im Auftrag des BMDV teilt die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur die Ladestationen anhand deren Lage und Ausstattung in Lade-Use-Cases ein, um sich ein realistisches Bild der öffentlichen Ladeinfrastruktur zu verschaffen und regionale oder anwendungsspezifische Phänomene analysieren zu können. Dabei wird unter anderem unterschieden, ob Ladestationen für den Fernverkehr oder für den Nahverkehr relevant sind.

Für die Auslegung der Ladeinfrastruktur in Bezug auf die Ladezeit ist „Zumutbarkeit“ kein Kriterium. Auch eine reine Betrachtung der Entfernung ist aufgrund der unterschiedlichen Anwendungsfälle, Wegezwecke und Straßentypen nicht zielführend.

