

## **Kleine Anfrage**

**der Fraktion der CDU/CSU**

### **Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes**

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat den Referentenentwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes zur Ausstattung von Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur vorgelegt (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetz\\_e-20/gesetz-zur-aenderung-des-gebaeude-elektromobilitaetsinfrastruktur-gesetzes.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetz_e-20/gesetz-zur-aenderung-des-gebaeude-elektromobilitaetsinfrastruktur-gesetzes.pdf?__blob=publicationFile)).

Zur Erreichung des Ziels der Netto-Treibhausgasneutralität Deutschlands im Jahr 2045 wird eine hohe Elektrifizierung des Straßenverkehrs in Deutschland von der Bundesregierung als Voraussetzung gesehen. Im Jahr 2030 soll das Ziel von 15 Millionen Elektro-Pkws in Deutschland erreicht sein. Für den Umstieg der Bürgerinnen und Bürger auf Elektro-Pkws betrachtet die Bundesregierung eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur als maßgeblich, gleichzeitig bewertet sie den Ausbau von Schnellladeinfrastruktur an Tankstellenstandorten, dem aus Sicht der Bundesregierung eine Schlüsselrolle zukommt, als nicht ausreichend.

Vor diesem Hintergrund beabsichtigt die Bundesregierung, durch eine Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) eine Versorgungsaufgabe für Tankstellen einzuführen (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/tankstellen-versorgungsaufgabe.html](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/tankstellen-versorgungsaufgabe.html)). Demnach sollen Tankstellenunternehmen mit Preissetzungshoheit an mindestens 200 öffentlichen Tankstellenstandorten ab dem 1. Januar 2028 dazu verpflichtet sein, an ihren Tankstellen mindestens einen Schnellladepunkt mit einer Ladeleistung von mindestens 150 Kilowatt (kW) vorzuhalten. Ein Flexibilisierungsmechanismus soll unter bestimmten Bedingungen und für maximal 50 Prozent der Standorte andere Erfüllungsoptionen vorsehen.

Fraglich erscheint aus Sicht der Fragestellerin die Grundannahme von 15 Millionen rein batterieelektrischen Fahrzeugen im Jahr 2030, auf deren Basis Bedarfsanalyse und Argumentation der Bundesregierung beruhen. Zudem ist der Eingriff in die unternehmerische Freiheit der Tankstellenbetreiber nach Auffassung der Fragestellerin kritisch zu beurteilen. Durch die Auflage, auch in naher Umgebung von bestehender und zum Teil geförderter Ladeinfrastruktur neue Schnellladepunkte einzurichten, ist nach Ansicht der Fragestellerin die Entstehung von Wettbewerbsverzerrungen zu befürchten, und Fehlinvestitionen können nicht ausgeschlossen werden. Darüber hinaus stellen sich Fragen hinsichtlich der sehr niedrig anmutenden Kostenschätzungen für die Tankstellenbetreiber.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung weiterhin am Ziel von 15 Millionen zugelassenen rein batterieelektrischen Fahrzeugen (Battery Electric Vehicles – BEV) in Deutschland im Jahr 2030 fest, wenn ja, auf Grundlage welcher Berechnungen geht die Bundesregierung davon aus, das Ziel erreichen zu können, und wenn nein, warum nicht?
2. Worin sieht die Bundesregierung die größten Risiken für die Erreichung des in der Vorbemerkung der Fragsteller und in Frage 1 angesprochenen Ziels?
3. Auf welcher Grundlage bewertet und gewichtet die Bundesregierung Risiken für die Zielerreichung von 15 Millionen BEV im Jahr 2030?
4. Bewertet die Bundesregierung eine nicht ausreichend und flächendeckend ausgebaute Ladesäuleninfrastruktur als größtes Hemmnis für einen stärkeren Markthochlauf von Elektrofahrzeugen in Deutschland, wenn ja, was veranlasst sie zu dieser Einschätzung, und gibt es hierzu konkrete Erhebungen, und wenn nein, welches ist aus Sicht der Bundesregierung das größte Hemmnis?
5. Schätzt die Bundesregierung die aus ihrer Sicht bremsende Wirkung der aktuell in Deutschland gegebenen Ladesäuleninfrastruktur, inklusive des Deutschlandnetzes sowie des darüber hinaus von diversen Anbietern angekündigten Ausbaupfads, im Vergleich zu noch immer deutlich höheren durchschnittlichen Anschaffungskosten von Elektrofahrzeugen größer ein, wenn ja, welche Erhebungen veranlassen sie zu dieser Einschätzung, und wenn nein, warum nicht?
6. Beabsichtigt die Bundesregierung, über bestehende steuerliche und andere Vorteile hinaus, etwas dafür zu tun, den zumindest in der Anschaffung noch gegebenen durchschnittlichen Kostennachteil von Elektrofahrzeugen im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu verringern, und wenn ja, was?
7. Ist die Bundesregierung der Ansicht, mit der Änderung des GEIG und der Einführung einer Versorgungsaufgabe für Tankstellen einen wirkungsvollen und nachfrageorientierten Anreiz zum weiteren Markthochlauf von BEV zu schaffen, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum nicht?
8. Prüft die Bundesregierung, über die Versorgungsaufgabe für Tankstellen hinaus, weitere Maßnahmen, abgesehen von bereits bekannten bzw. angekündigten Maßnahmen sowie dem Deutschlandnetz, zur Verbesserung der Ladesäuleninfrastruktur in Deutschland, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
9. Hat die Bundesregierung in Ergänzung zur Versorgungsaufgabe oder anstelle der Versorgungsaufgabe für Tankstellen weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Ladesäuleninfrastruktur in Deutschland geprüft, wenn ja, welche, und weshalb ist die Entscheidung nur für die Versorgungsaufgabe gefallen, und wenn nein, warum nicht?
10. Welchen prozentualen Anteil am gesamten Lademarkt in Deutschland werden Tankstellenstandorte aus Sicht der Bundesregierung im Jahr 2028 haben inklusive nicht öffentlich zugänglicher Ladepunkte zum Beispiel am Wohnort oder am Arbeitsplatz?
11. Warum beabsichtigt die Bundesregierung, in der Änderung des GEIG ausschließlich Tankstellenbetreiber zu erfassen und mit einer Versorgungsaufgabe zu belegen, ungeachtet der Tatsache, dass öffentlich zugängliche Ladepunkte an fast jedem Ort entstehen können?

12. Trifft die Schlussfolgerung der Fragestellerin zu, dass die Bundesregierung der Auffassung ist, dass der Aufbau der öffentlich zugänglichen Ladesäuleninfrastruktur an Tankstellen wichtiger ist als an allen anderen denkbaren Orten, wenn ja, inwiefern, und wenn nein, warum beabsichtigt die Bundesregierung die Einführung einer Versorgungsaufgabe ausschließlich an Tankstellen zulasten von Investitionen an anderen Standorten?
13. Liegen der Bundesregierung konkrete Erkenntnisse dazu vor, welche Anteile (in Relation zur Gesamtzahl der Ladevorgänge sowie der insgesamt geladenen Leistung) am Gesamtmarkt Ladeinfrastruktur für BEV heute auf Tankstellen und im Vergleich dazu auf andere Anbieter bzw. Standorte (Supermärkte und andere Geschäfte, kommunale Ladeinfrastruktur etc.) entfallen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum nicht?
14. Warum rechnet die Bundesregierung im Rahmen der beabsichtigten Versorgungsaufgabe nicht solche bestehenden Ladesäulen mit ein, die abseits von Tankstellenstandorten die geforderte Ladeleistung in Höhe von mindestens 150 kW erfüllen, und nimmt Tankstellenstandorte in einem bestimmten Umkreis auch um solche Standorte herum aus?
15. Hält die Bundesregierung eine wettbewerbsverzerrende Wirkung für gegeben, wenn Tankstellenbetreiber infolge der Versorgungsaufgabe im Rahmen der Änderung des GEIG Ladesäulen in direktem Umfeld zu bestehender Ladesäuleninfrastruktur, insbesondere im Umfeld von öffentlich geförderten Standorten des Deutschlandnetzes, errichten müssen, wenn ja, was unternimmt die Bundesregierung, um diese Wirkung abzuwenden, und wenn nein, warum nicht?
16. Fürchtet die Bundesregierung wie die Fragestellerin infolge der Versorgungsaufgabe eine wirtschaftliche Kannibalisierung von Standorten des Deutschlandnetzes, wenn ja, was tut die Bundesregierung, über den angekündigten Flexibilisierungsmechanismus hinaus, um dies zu verhindern, und wenn nein, warum nicht?
17. Geht die Bundesregierung davon aus, dass auch mit der Umsetzung des Deutschlandnetzes keine ausreichend flächendeckende Ladesäuleninfrastruktur vorhanden sein wird, wenn ja, hält sie die Versorgungsaufgabe für geeignet, in den trotz des Deutschlandnetzes unterversorgten Regionen für eine zufriedenstellende Versorgung zu sorgen, und wenn nein, warum nicht?
18. Teilt die Bundesregierung die Befürchtungen der Fragestellerin, dass weniger frequentierte Tankstellenstandorte, insbesondere im ländlichen Raum, die ggf. bereits heute an der Grenze der Wirtschaftlichkeit geführt werden und an denen die Installation von Ladesäuleninfrastruktur mutmaßlich unwirtschaftlich wäre, aus wirtschaftlichen Erwägungen infolge der angekündigten Versorgungsaufgabe eher geschlossen als mit Ladesäuleninfrastruktur ausgerüstet werden könnten, und wenn ja, welche Schlussfolgerungen zieht sie hieraus, und wenn nein, warum nicht?
19. Ergreift die Bundesregierung Maßnahmen, um eine solche Entwicklung, wie in Frage 18 beschrieben, und in der Folge eine nicht verbesserte Ladesäuleninfrastruktur, aber eine schlechtere Tankstelleninfrastruktur in bestimmten Regionen abzuwenden, und wenn ja, welche?
20. Welche Konsequenzen für Investitionen durch Tankstellenbetreiber in Ladesäuleninfrastruktur abseits von Tankstellenstandorten erwartet die Bundesregierung infolge der beabsichtigten Versorgungsaufgabe?

21. Befürchtet die Bundesregierung einen Rückgang oder ein vermindertes Wachstum von Investitionen durch Tankstellenbetreiber in Ladesäuleninfrastruktur abseits von Tankstellenstandorten infolge der Versorgungsaufgabe, die zu Investitionen an Tankstellenstandorten verpflichtet, wenn ja, warum nimmt sie diesen Umstand in Kauf, und wenn nein, warum nicht?
22. Erwartet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der beabsichtigten Versorgungsaufgabe und vorgeschriebener Investitionen an möglicherweise unwirtschaftlichen Standorten, infolge derer weniger Investitionen an wirtschaftlicheren Standorten stattfinden könnten, Fehlinvestitionen, wenn ja, inwiefern, und was unternimmt die Bundesregierung, um solche Fehlinvestitionen abzuwenden, und wenn nein, warum nicht?
23. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragestellerin, dass infolge der beabsichtigten Versorgungsaufgabe Ladesäuleninfrastruktur an stärker frequentierten Standorten zugunsten von Investitionen an Tankstellenstandorten nicht oder erst verzögert entstehen kann, und wenn ja, welche Auswirkungen auf den Hochlauf von Elektromobilität in Deutschland und die Einsparungen von CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrsbereich erwartet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund, und wenn nein, warum nicht?
24. Welche Erkenntnisse veranlassen die Bundesregierung zu der Annahme, die Umsetzung der Versorgungsaufgabe bis zum 1. Januar 2028 als realistisch einzustufen (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/tankstellen-versorgungsaufgabe.html](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/tankstellen-versorgungsaufgabe.html))?
25. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus Einschätzungen und Forderungen aus der betroffenen Branche, die eine Umsetzung bis 2028 für deutlich zu ambitioniert hält und, ungeachtet ihrer Ablehnung der Auflage insgesamt, eine Frist bis 2030 oder 2032 fordert (vgl. [www.vdi-nachrichten.com/technik/mobilitaet/ladesaeulen-pflicht-entstehen-wirklich-8000-schnellladepunkte/](https://www.vdi-nachrichten.com/technik/mobilitaet/ladesaeulen-pflicht-entstehen-wirklich-8000-schnellladepunkte/))?
26. Warum beabsichtigt die Bundesregierung, den Flexibilisierungsmechanismus auf maximal 50 Prozent der Standorte zu beschränken?
27. Warum beabsichtigt die Bundesregierung, den Umkreis für Investitionen an alternativen Standorten im Rahmen des geplanten Flexibilisierungsmechanismus mit nur 1 Kilometer nach Ansicht der Fragestellerin sehr knapp zu bemessen?
28. Warum wählt die Bundesregierung keinen größeren Umkreis, um nach Ansicht der Fragestellerin tatsächlich die Entstehung von Häufungen im Umfeld von, schon heute räumlich oft konzentrierten, Tankstellenstandorten abzuwenden – zum Nachteil von weniger versorgten Regionen?
29. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung technische Lösungen am Markt, die, sofern für den Betrieb eines im Rahmen der Versorgungsaufgabe einzurichtenden Ladepunktes auf eine Lösung mit Pufferspeicher zurückgegriffen wird bzw. werden muss, die geforderte Ladeleistung des Ladepunktes von mindestens 150 kW über einen Zeitraum von mindestens einer durchgehenden Stunde erfüllen, wenn ja, welche, und wenn nein, warum wird für einen Zeitraum von mindestens einer Stunde die Leistungsabgabe von 150 kW pro Ladepunkt vorgeschrieben, und warum ist diese zeitliche Beschränkung erforderlich?
30. Auf welche Erkenntnisse stützt die Bundesregierung ihre Kalkulationen hinsichtlich der zu erwartenden Kostenbelastung für Tankstellenbetreiber durch Errichtung und Betrieb der zu installierenden Ladesäulen?

31. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus Berechnungen der Branche zu den Kosten für Errichtung und Betrieb von Ladesäulen, die jeweils um ein Vielfaches über den Kostenschätzungen der Bundesregierung liegen, und wie erklärt sie vor diesem Hintergrund die eigenen, seitens der Branche als unrealistisch niedrig bewerteten Kostenschätzungen (vgl. [www.taxi-heute.de/de/news/elektromobilitaet-e-mobilitaet-ladeinfrastruktur\\_laden-ist-nicht-tanken-bdew-kritisiert-plaene-fuer-ladesaeulenpflicht-tankstellen-26299.html](http://www.taxi-heute.de/de/news/elektromobilitaet-e-mobilitaet-ladeinfrastruktur_laden-ist-nicht-tanken-bdew-kritisiert-plaene-fuer-ladesaeulenpflicht-tankstellen-26299.html))?
32. Welche Konsequenzen ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung daraus, dass verschiedene Betreiber-Eigentümer-Konstellationen im Gesetzesentwurf nicht berücksichtigt werden?
33. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass die im Rahmen der Änderung des GEIG vorgesehene Härtefallregelung für wirtschaftliche Unzumutbarkeit, die erst bei einer das Gesamtunternehmen gefährdenden Situation greift, der verfassungsrechtlich gebotenen Verhältnismäßigkeit entspricht?
34. Sieht die Bundesregierung infolge der beabsichtigten Versorgungsaufgabe für Tankstellen Eingriffe in das verfassungsrechtlich geschützte Recht der Gewerbefreiheit sowie das Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb, wenn ja, inwiefern sind diese Eingriffe zu rechtfertigen, und wenn nein, warum nicht?
35. Welche Rolle spielen aus Sicht der Bundesregierung schnellere, digitale und einheitliche Netzanschlussverfahren für die weitere Errichtung von Ladesäuleninfrastruktur?
36. Was unternimmt die Bundesregierung im Sinne eines verstärkten Ausbaus von Ladesäuleninfrastruktur, um bestehende Hürden bei Netzanschlussverfahren abzubauen und diese zu vereinheitlichen, zu digitalisieren und zu beschleunigen?
37. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Vereinheitlichung der Landesbauordnungen in ganz Deutschland, wenn ja, welche und bis wann, und wenn nein, warum nicht?
38. Welche Rolle spielt aus Sicht der Bundesregierung die mögliche Vereinheitlichung der 16 Landesbauordnungen in Deutschland für den weiteren Ausbau von Ladesäuleninfrastruktur?
39. Welche Rolle spielen aus Sicht der Bundesregierung die derzeit in Deutschland vorhandenen Netzkapazitäten für die weitere Errichtung von Ladesäuleninfrastruktur?
40. Was unternimmt die Bundesregierung im Sinne eines verstärkten Ausbaus von Ladesäuleninfrastruktur, um die vorhandenen Netzkapazitäten zu erweitern?
41. Welche Rolle spielt aus Sicht der Bundesregierung die vielfach geforderte Genehmigungsfreiheit für die Errichtung von Trafoanlagen zum Betrieb von Ladesäulen, ohne Maßbeschränkungen, für den weiteren Ausbau von Ladesäuleninfrastruktur?
42. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Genehmigungsfreiheit für Trafoanlagen, ohne Maßbeschränkungen, zu erreichen, wenn ja, bis wann soll dieses Ziel erreicht sein, und wenn nein, warum nicht?

Berlin, den 9. Juli 2024

**Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion**





