

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/12398 –

Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes

Vorbemerkung der Fragesteller

Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) hat den Referententwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes zur Ausstattung von Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur vorgelegt (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/Gesetze/Gesetze-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 Versorgungsauflage für Tankstellen einzuführen (vgl. bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StV/tankstellen-versorgungsauflage.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.

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?

Die Bundesregierung hält an der Zielmarke von 15 Mio. Elektro-Pkw im Jahr 2030 fest. Diese Zielmarke ergibt sich aus der notwendigen CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich, folgt aber nicht staatlichen Planvorgaben, sondern muss marktwirtschaftlich erreicht werden. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) verfolgt daher einen technologieoffenen Ansatz, damit auch andere Optionen wie Brennstoffzellen-Antriebe und E-Fuels zum Klimaschutz beitragen können. Voraussetzung für die Kundenakzeptanz von Elektroautos ist neben einem attraktiven Angebot an Modellen insbesondere der Aufbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Hierzu leistet das BMDV mit dem „Deutschlandnetz“ einen wichtigen Beitrag.

2. Worin sieht die Bundesregierung die größten Risiken für die Erreichung des in der Vorbemerkung der Fragsteller und in Frage 1 angesprochenen Ziels?
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?

Die Fragen 2 und 4 werden gemeinsam beantwortet.

Risiken für die Elektromobilität können sich aus mangelnder Akzeptanz der Verbraucher ergeben. Akzeptanz für ein Produkt kann jedoch nicht auf der dauerhaften Verfügbarkeit von Fördermitteln basieren. Vielmehr müssen die Preise für E-Pkw für breite Bevölkerungskreise bezahlbar sein. Die Automobilindustrie muss durch eine attraktive Modellvielfalt sicherstellen, dass die Bandbreite von Kundenwünschen und -bedürfnissen bedient werden kann, um den Umstieg vom gewohnten Verbrennerfahrzeug auf ein Elektrofahrzeug zu erleichtern.

Grundvoraussetzung für die Nutzerakzeptanz ist darüber hinaus ein vorauslaufender Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die Bundesregierung konzentriert ihre Aktivitäten deshalb auf den Ausbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Aktuell sind in Deutschland rund 130 000 öffentlich zugängliche Ladepunkte in Betrieb. Seit Amtsantritt der Bundesregierung ist die Anzahl damit um 160 Prozent gestiegen, die insgesamt installierte Ladeleistung sogar um 225 Prozent von 2,0 auf 6,5 Gigawatt.

3. Auf welcher Grundlage bewertet und gewichtet die Bundesregierung Risiken für die Zielerreichung von 15 Millionen BEV im Jahr 2030?

Die Bundesregierung bewertet und gewichtet die Risiken für die Zielerreichung von 15 Mio. BEV im Jahr 2030 auf Grundlage verschiedener Analysen. Hierbei werden aktuelle Marktdaten, technologische Entwicklungen und regulatorische

Rahmenbedingungen berücksichtigt. Zudem erfolgt ein Austausch mit Industrie und Wissenschaft, um mögliche Risiken zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zu ergreifen.

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?

Die Bundesregierung erachtet beide Einflussfaktoren – den Ladeinfrastrukturausbau und die Preise von Elektrofahrzeugen – als relevante Faktoren für den weiteren Markthochlauf. Ein direkter Vergleich dieser beiden Faktoren wird jedoch nicht vorgenommen, da die Einflussmöglichkeiten unterschiedlich sind.

Im Hinblick auf die Ladeinfrastruktur nimmt die Bundesregierung direkt Einfluss. Durch Maßnahmen wie das „Deutschlandnetz“ sowie die Tankstellen-Versorgungsaufgabe wird der Ausbau der Ladeinfrastruktur vorangetrieben. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, eine flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur zu schaffen, die die Nutzung von Elektrofahrzeugen erleichtert und die Akzeptanz der Elektromobilität fördert.

Bezüglich der Anschaffungskosten von Elektrofahrzeugen ist der Markt ein entscheidender Faktor. Die Bundesregierung versucht hier gezielt zu flankieren, indem sie die passenden Rahmenbedingungen schafft, um langfristig auch die Wettbewerbsfähigkeit der Elektrofahrzeuge zu unterstützen.

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?

Um zusätzliche Impulse für die Elektromobilität zu setzen, hat sich die Bundesregierung in der Wachstumsinitiative auf eine verbesserte Abschreibungsmöglichkeit für neue elektrisch betriebene Fahrzeuge verständigt, von der Unternehmen rückwirkend zum 1. Juli 2024 profitieren werden. Damit können kurzfristig spürbare steuerliche Anreize für den Markthochlauf der Elektromobilität im betrieblichen Bereich gesetzt werden. Die zur Umsetzung erforderliche gesetzliche Maßnahme befindet sich gegenwärtig im Beratungsprozess. Als weitere Maßnahme wird der Deckel für den Bruttolistenpreis bei der Dienstwagenbesteuerung für E-Fahrzeuge von 70 000 Euro auf 95 000 Euro erhöht.

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?

Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) ist bereits in der bisherigen Fassung ein wichtiger Hebel zur Erschließung von Flächen außerhalb des öffentlichen Straßenraums für die Ladeinfrastruktur. Tankstellen sind nach Ansicht der Bundesregierung in besonderem Maße für das Schnellladen

geeignet, da sie in der Regel verkehrlich günstig liegen und Service- und Infrastrukturangebote bereithalten.

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?

Die Fragen 8 und 9 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung prüft fortlaufend Maßnahmen zum beschleunigten Ausbau der öffentlich zugänglichen und nicht-öffentlichen Ladeinfrastruktur. Diese ergeben sich insbesondere aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur II, der als Gesamtstrategie der Bundesregierung insgesamt 68 Maßnahmen enthält, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen und zu vereinfachen (vgl. [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur-2.pdf?__blob=publicationFile](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur-2.pdf?__blob=publicationFile)).

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?

Hierzu ist aufgrund der Vielzahl der relevanten Einflussfaktoren für eine solche Prognose keine Aussage möglich.

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?

Die Fragen 11 und 12 werden gemeinsam beantwortet.

Die Anforderungen an Tankstellen stehen neben den bereits vorhandenen Anforderungen an Wohn- und Nichtwohngebäude im GEIG und ergänzen diese. Durch die inzwischen abgeschlossene Novellierung der dem GEIG zugrundeliegenden EU-Gebäuderichtlinie wird es absehbar ebenfalls zu weiteren Anforderungen kommen.

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?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

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?

Eine solche Regelung würde die Geeignetheit und Wirksamkeit der Maßnahme erheblich reduzieren und hätte negative Auswirkungen auf die lokale Anbietervielfalt.

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?

Das „Deutschlandnetz“ und die Versorgungsaufgabe für Tankstellen werden den steigenden Bedarf an HPC-Ladeinfrastruktur nicht allein abdecken können. Deshalb ist es entscheidend, dass Ladeinfrastruktur so schnell wie möglich privatwirtschaftlich im Wettbewerb aufgebaut und betrieben wird, auch in direktem Umfeld zu bestehender Ladeinfrastruktur.

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?

Die Fragen 16 und 17 werden gemeinsam beantwortet.

Die Verpflichtung von Tankstellen ist ergänzend zur Errichtung eines bundesweiten Netzes an Schnellladestandorten („Deutschlandnetz“) zu betrachten. Das „Deutschlandnetz“ zielt darauf ab, in der aktuellen, noch frühen Phase der Elektromobilität eine Basisversorgung mit Schnellladeinfrastruktur im gesamten Land sicherzustellen.

Mit einer steigenden Zahl von Elektrofahrzeugen wird die Nachfrage nach Ladeinfrastruktur weiterwachsen und schrittweise auch Nutzergruppen erreichen, die Neuerungen und Anpassungen im Mobilitätsverhalten zurückhaltend

gegenüberstehen. Es ist daher auch über das „Deutschlandnetz“ hinaus erforderlich, über den weiteren Zubau von Ladeinfrastruktur Verlässlichkeit herzustellen. Die Verpflichtung der Tankstellenunternehmen zur Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur ab dem Jahr 2028 soll dazu einen wesentlichen Beitrag leisten.

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?

Die Fragen 18 und 19 werden gemeinsam beantwortet.

Der Gesetzentwurf verpflichtet lediglich diejenigen Unternehmen, die an mindestens 200 Tankstellen die Preisfestsetzungshoheit innehaben. Damit werden große und leistungsfähige Unternehmen innerhalb des Tankstellenmarktes verpflichtet, für den Betrieb von Schnellladeinfrastruktur zu sorgen. Darüber hinaus enthalten die gesetzlichen Vorschriften umfangreiche Flexibilisierungsmechanismen und eine Härtefallregelung.

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?
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 CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich erwartet die Bundesregierung vor diesem Hintergrund, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 20, 21 und 23 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung erwartet aufgrund der Anbietervielfalt im Markt für Schnellladeinfrastruktur keinen Rückgang von Investitionen an geeigneten Standorten außerhalb der Tankstellen.

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?

Die gesetzlichen Anforderungen enthalten umfangreiche Flexibilisierungsmechanismen, die es betroffenen Unternehmen ermöglichen, Investitionen an der erwarteten Wirtschaftlichkeit der Standorte auszurichten.

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)?
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/)?

Die Fragen 24 und 25 werden gemeinsam beantwortet.

Ein Umsetzungszeitraum bis 2028 erscheint der Bundesregierung unter Berücksichtigung der Erfahrungen aus verschiedenen Förderprogrammen als realistisch. Eine Verlängerung des Umsetzungszeitraums auf 2030 oder 2032 würde die Geeignetheit und Wirksamkeit der Maßnahme im Hinblick auf den erwarteten Markthochlauf reduzieren.

26. Warum beabsichtigt die Bundesregierung, den Flexibilisierungsmechanismus auf maximal 50 Prozent der Standorte zu beschränken?

Die Bundesregierung hält einen Flexibilisierungsmechanismus für 50 Prozent der Standorte für angemessen. Eine höhere Quote könnte eine zu hohe Konzentration der Ausbauaktivitäten auf wenige Standorte bewirken.

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?

Die Fragen 27 und 28 werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält einen Umkreis von einem Kilometer für angemessen. Ein größerer Umkreis würde dem beabsichtigten Ziel entgegenstehen, Tankstellen als geeignete Ladestandorte zu erschließen und das Vertrauen in Elektromobilität zu steigern.

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?

Die Vorgabe zu Pufferspeichern orientiert sich an den Vorgaben im „Deutschlandnetz“. Entsprechende technische Lösungen sind am Markt vorhanden. Die zeitliche Beschränkung soll eine ausreichend hohe Verfügbarkeit im Tagesverlauf sicherstellen und orientiert sich an Bedarfsspitzen zu verkehrlichen Stoßzeiten.

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)?

Die Fragen 30 und 31 werden gemeinsam beantwortet.

Datengrundlage für die Berechnungen zum Erfüllungsaufwand sind ex-post Erhebungen aus verschiedenen Förderprogrammen des Bundes für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Deutschland. Die Kostenschätzungen beruhen auf tatsächlich entstandenen Kosten einer großen Anzahl an Vorhaben; diese Daten schätzt die Bundesregierung daher als belastbar ein.

32. Welche Konsequenzen ergeben sich aus Sicht der Bundesregierung daraus, dass verschiedene Betreiber-Eigentümer-Konstellationen im Gesetzentwurf nicht berücksichtigt werden?

Die im Gesetzentwurf vorgesehenen Nutzungsrechte und Mitwirkungspflichten tragen den heterogenen Betreiber-Eigentümer-Konstellationen aus Sicht der Bundesregierung ausreichend Rechnung.

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?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass die im Gesetzentwurf enthaltenen Härtefallregelungen dem verfassungsrechtlich gebotenen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit entsprechen.

34. Sieht die Bundesregierung infolge der beabsichtigten Versorgungsauflage 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?

Etwaige Eingriffe in die verfassungsrechtlich geschützten Rechte der Gewerbefreiheit sowie des Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb sind in Abwägung mit dem verfassungsrechtlichen Klimaschutzauftrag (Artikel 20a GG, vgl. BVerfG, Beschluss des Ersten Senats vom 24. März 2021 – 1 BvR 2656/18 –, Rn. 198), der durch das Klimaschutzgesetz und die dort geltenden nationalen Klimaziele konkretisiert wird, gerechtfertigt.

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?

Die Fragen 35 und 36 werden gemeinsam beantwortet.

Die Beschleunigung und Vereinfachung von Netzanschlussverfahren ist einer der Schwerpunkte des Masterplans Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung sowie Ziel der Fokus-Agenda zur Beschleunigung von Netzanschlüssen, die im Rahmen des durch das BMWK initiierten Branchendialogs „Beschleunigung von Netzanschlüssen“ umgesetzt wird. Die Fokus-Agenda wurde im Rahmen des Netzanschluss-Gipfels am 16. April 2024 gemeinsam mit den betroffenen Branchenverbänden verabschiedet (siehe www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/branchendialog-zur-beschleunigung-von-netzanschlussen.html). Nachfolgend ein Überblick über den Stand der Arbeiten:

In der Branchenumsetzung befinden sich Maßnahmen

- zur Vereinheitlichung der Netzanschlussbedingungen,
- zur Vereinfachung der Zertifizierung und
- zur Vereinfachung der Anschlussverfahren durch eine digitale Beauftragung von Niederspannungsanschlüssen.

Vor einem regulären Gesetzgebungsprozess stehen Maßnahmen

- zur Vereinfachung des Anschlussverfahrens durch verbindliche Rückmeldefristen sowie
- zur besseren Nutzbarmachung von Netzanschlusskapazitäten durch die unverbindliche Netzanschlussauskunft und Reservierungsfristen.

In der Konzeptphase befinden sich Maßnahmen

- zur Vereinfachung von Netzanschlussverfahren durch die vollständig digitale Abwicklung und Beauftragung in der Mittelspannung,
- zur besseren Nutzbarmachung von Netzanschlusskapazitäten durch innovative Konzepte für den Netzanschluss sowie
- zur Erleichterung der Inbetriebnahme durch die digitale Identifikation von Installateuren.

37. Plant die Bundesregierung Maßnahmen zur Vereinheitlichung der Landesbauordnungen in ganz Deutschland, wenn ja, welche und bis wann, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung begrüßt und unterstützt Initiativen von Länderseite zur Vereinfachung und Vereinheitlichung der Vorgaben der Landesbauordnungen.

38. Welche Rolle spielt aus Sicht der Bundesregierung die mögliche Vereinheitlichung der 16 Landesbauordnungen in Deutschland für den weiteren Ausbau von Ladesäuleninfrastruktur?

Die Vereinheitlichung und Vereinfachung von bauordnungsrechtlichen Vorschriften kann einen Beitrag zu einem beschleunigten Ladeinfrastrukturausbau in Deutschland leisten.

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?

Die Fragen 39 und 40 werden gemeinsam beantwortet.

Die aktuell in Deutschland betriebenen Stromnetze sind grundsätzlich effizient auf den aktuellen Bedarf ausgelegt. Für künftige Anforderungen an das Energiesystem wird ein Netzausbau erforderlich, der sowohl die Erzeugung von Erneuerbaren Energien als auch neue Verbraucher wie Elektromobilität und Wärmepumpen integriert. Die künftigen Ausbaubedarfe werden bereits im Voraus prognostiziert, damit die Stromnetze entsprechend ertüchtigt werden.

41. Welche Rolle spielt aus Sicht der Bundesregierung die vielfach geforderte Genehmigungsfreiheit für die Errichtung von Trafostationen zum Betrieb von Ladesäulen, ohne Maßbeschränkungen, für den weiteren Ausbau von Ladesäuleninfrastruktur?
42. Beabsichtigt die Bundesregierung, die Genehmigungsfreiheit für Trafostationen, ohne Maßbeschränkungen, zu erreichen, wenn ja, bis wann soll dieses Ziel erreicht sein, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 41 und 42 werden gemeinsam beantwortet.

Die Verfahrensfreiheit (technischer) Nebenanlagen, insbesondere Transformatoren, ist ein wesentliches Anliegen der Bundesregierung und wurde deshalb im Rahmen der Interministeriellen Steuerungsgruppe Ladeinfrastruktur mit Vertreterinnen und Vertretern der Länder intensiv diskutiert. Die Bundesregierung begrüßt die Initiative von Länderseite zur Anpassung der Musterbauordnung.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.