

Kleine Anfrage

der Fraktion der CDU/CSU

Zukunft des bidirektionalen Ladens

Die amtierende Bundesregierung verfolgt das Ziel von 15 Mio. zugelassenen vollelektrischen Pkw in bis zum Jahr 2030 (vgl.: bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Klimaschutz-im-Verkehr/Personenkraftwagen/personenkraftwagen.html). Angesichts eines nach Kenntnis der Fragesteller vergleichsweise langsamen Markthochlaufs von batterieelektrischen Fahrzeugen (BEV) in Deutschland erscheint dieses Ziel Prognosen zufolge als kaum noch erreichbar (vgl.: www.hna.de/leben/auto/ampel-plaene-zum-auto-scheitern-so-viele-sollen-bis-2030-auf-den-strassen-sein-zr-93462642.html). Neben der Verunsicherung der Kunden in Deutschland, bedingt durch das abrupte Ende der Kaufprämie im Dezember 2023, dürften die noch immer bestehenden, teilweise deutlichen Kostennachteile im Vergleich zu Pkw mit Verbrennungsmotor hierfür ein wesentlicher Grund sein (www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/auto-kaufen-verkaufen/autokosten/elektroauto-kostenvergleich/).

Neue batterieelektrische Fahrzeuge und Ladeeinrichtungen sind zunehmend zum bidirektionalen Laden in der Lage. Mit einer dafür ausgelegten Ladeeinrichtung können diese Fahrzeuge elektrische Energie nicht nur aus dem Stromnetz aufnehmen, speichern und selbst verbrauchen, sondern die gespeicherte Energie umgekehrt auch wieder in das Stromnetz oder in ein Hausnetz zurückgeben und so als zusätzliche mobile Stromspeicher fungieren. Auf diesem Weg kann für die Nutzer – für Privatpersonen ebenso wie für Unternehmen oder Behörden mit Fuhrparks – ein beträchtlicher zusätzlicher Stromspeicher entstehen. Perspektivisch betrachtet kann über die Nutzung von Millionen Batterien von BEV als mobile Speicher sogar für das Stromnetz insgesamt ein großes zusätzliches Speicherpotenzial entstehen, das wesentlich zur Stabilisierung des Stromnetzes beitragen und Schwankungen im Aufkommen erneuerbarer Energie ausgleichen kann. Darüber hinaus kann unter der Voraussetzung dynamischer Strompreise und dem Überwinden bestehender Hürden auch für die Halter von bidirektional genutzten Fahrzeugen ein zusätzliches Erlöspotenzial entstehen, wenn ein Fahrzeug etwa bei einem Überangebot am Strommarkt günstig aufgeladen und die Energie später zu höheren Preisen wieder in das Stromnetz einspeist wird (go-e.com/de-de/magazin/bidirektionales-laden).

In Maßnahme 47 des Masterplans Ladeinfrastruktur II hat sich die Bundesregierung dazu bekannt, die rechtlichen, technischen, steuerlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für das bidirektionale Laden zu verbessern und Hindernisse für eine diskriminierungsfreie Nutzung des bidirektionalen Ladens zu beseitigen (bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/masterplan-ladeinfrastruktur-2.pdf?__blob=publicationFile). Noch im Oktober 2024 hat Wirtschaftsminister Dr. Robert Habeck beim zweiten Europäischen Gipfel für bidirektionales Laden den Willen bekräftigt, schon im Jahr 2025 bidirektionale Fahrzeuge und Dienstleistungen kommerziell verfügbar zu machen – auf aus-

drücklichen Wunsch der europäischen Industrie (www.bmwk.de/Redaktion/DE/Pressemitteilungen/2024/10/20241023-habeck-europaeischer-gipfel-bidirektionales-laden.html).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Hält die Bundesregierung nach wie vor am Ziel von deutschlandweit 15 Mio. rein elektrischen Pkw bis zum Jahr 2030 fest, und falls ja, hält sie dieses Ziel nach wie vor für erreichbar, und falls nein, warum nicht?
2. Wie schätzt die Bundesregierung den aktuellen Umsetzungsstand zur Implementierung des bidirektionalen Ladens insgesamt ein?
3. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der kommerziellen Anwendung und Verfügbarkeit von Vehicle-to-Home-Lösungen (V2H) am Markt?
4. Wie sieht aus Sicht der Bundesregierung der Zeitplan bis zur kommerziellen Marktverfügbarkeit von Vehicle-to-Home-Lösungen (V2H) aus?
5. Welche Hürden gibt es aus Sicht der Bundesregierung zur kommerziellen Marktverfügbarkeit von Vehicle-to-Home-Lösungen (V2H) noch zu überwinden und welche regulatorischen Rahmenbedingungen müssen dafür noch getroffen bzw. angepasst werden?
6. An welchen Stellen hat die Bundesregierung seit der Vorstellung des Masterplans Ladeinfrastruktur II im Herbst 2022 Bedarf zur Anpassung der regulatorischen Rahmenbedingungen für Vehicle-to-Home-Lösungen (V2H) identifiziert, welche konkreten Maßnahmen wurden seitdem umgesetzt und welche Maßnahmen in die Wege geleitet?
7. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der kommerziellen Anwendung und Verfügbarkeit von Vehicle-to-Grid-Lösungen (V2G) am Markt?
8. Wie sieht aus Sicht der Bundesregierung der Zeitplan bis zur kommerziellen Marktverfügbarkeit von Vehicle-to-Grid-Lösungen (V2G) aus?
9. Welche Hürden gibt es aus Sicht der Bundesregierung zur kommerziellen Marktverfügbarkeit von Vehicle-to-Grid-Lösungen (V2G) noch zu überwinden und welche regulatorischen Rahmenbedingungen müssen dafür noch getroffen bzw. angepasst werden?
10. An welchen Stellen hat die Bundesregierung seit der Vorstellung des Masterplans Ladeinfrastruktur II im Herbst 2022 Bedarf zur Anpassung der regulatorischen Rahmenbedingungen für Vehicle-to-Grid-Lösungen (V2G) identifiziert, welche konkreten Maßnahmen wurden seitdem umgesetzt und welche Maßnahmen in die Wege geleitet?
11. Welche Lösung strebt die Bundesregierung im Sinne der Stärkung bidirektionalen Ladens an, um den Nutzern sowie für das Lademanagement beauftragten Dritten einen diskriminierungsfreien Zugriff auf Batteriedaten zu gewähren?
12. Welche Bedeutung hat aus Sicht der Bundesregierung die Umsetzung der RED III in nationales Recht, und wie ist der aktuelle Stand hierzu?
13. Sieht die Bundesregierung weiteren Regelungsbedarf für mehr technische Standardisierung im Bereich der der BEV sowie der Ladetechnik/der Wallboxen? Wenn ja, welche?
14. Verfolgt die Bundesregierung das Ziel einfach anwendbarer, standardisierter Plug&Play-Lösungen für bidirektionale V2H und für VSG-Anwendungen, und falls ja, bis wann sollten aus ihrer Sicht entsprechende Standards feststehen, und falls nein, warum nicht?

15. Sieht die Bundesregierung gesetzlichen Regelungsbedarf, um BEV aus rechtlicher Sicht zu (mobilen) Stromspeichern zu machen und die bisherige doppelte Belastung von Strom mit Steuern, Entgelten und Abgaben durch den Strombezug und die anschließende Rückspeisung ins Netz zu beenden, ganz im Sinne einer Beschränkung der Belastungen auf den eigentlichen Letztverbraucher, und falls ja, welche Schritte hat die Bundesregierung bislang zur Abschaffung dieser doppelten Belastung mit Steuern, Abgaben und Gebühren unternommen und welchen weiteren Handlungsbedarf sieht sie?
16. Welche Regelungen strebt die Bundesregierung dazu an, wie vor dem Hintergrund des bidirektionalen Ladens steuerrechtlich damit umgegangen wird, dass BEV steuerbegünstigt beim Arbeitgeber geladen werden könnten, der Strom anschließend aber (privat) wieder ins Netz eingespeist werden könnte?
Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung zu Regulierung dieser Fragestellung getroffen?
17. Teilt die Bundesregierung die Ansicht der Fragesteller, dass zwischengespeicherter „grüner“ Strom seine Eigenschaft als Grünstrom nach EEG behalten und als solcher weiter gefördert und vermarktet werden sollte, auch bei einer gemeinsamen Zwischenspeicherung mit Graustrom, und falls ja, welche Maßnahmen hat die Bundesregierung hierzu unternommen, und falls nein, warum nicht?
18. Gibt es aktuell oder gab es im Jahr 2024 Förderprogramme des Bundes zur Förderung von Wallboxen/Ladeeinrichtungen, die zum bidirektionalen Laden fähig sind, und falls ja, welche Programme sind das und in welcher Höhe werden bzw. wurden Fördergelder ausgezahlt, und falls nein, warum nicht?
19. Gibt es aktuell oder gab es im Jahr 2024 Förderprogramme des Bundes zur Förderung von Wallboxen/Ladeeinrichtungen, die nicht zum bidirektionalen Laden fähig sind oder solche Förderprogramme, die unspezifisch sowohl bidirektional-fähige als auch nicht bidirektional-fähige Wallboxen/Ladeeinrichtungen fördern bzw. gefördert haben, und falls ja, welche Programme sind das und in welcher Höhe werden bzw. wurden Fördergelder ausgezahlt, und falls nein, warum nicht?
20. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse oder Berechnungen dazu vor, welches Erlöspotenzial den Nutzern von V2H- bzw. von V2G-Lösungen in einem Jahr bei konsequenter Nutzung des Fahrzeugs als mobiler Speicher (unter der Voraussetzung dynamischer Strompreise und der Abschaffung der Doppelbesteuerung) entstehen kann, und falls ja, worauf stützen sich diese Berechnungen, und falls nein, warum nicht?
21. Wie schätzt die Bundesregierung den potenziellen Nutzen einer breiteren Anwendung von V2G-Lösungen für die Sektorkopplung im Energiemarkt und für die Volkswirtschaft insgesamt ein?
22. Welches Potenzial kann die massenhafte Anwendung von V2G-Lösungen bei mehreren Mio. Pkw aus Sicht der Bundesregierung zur Stabilisierung des Stromnetzes und zur Schaffung eines deutschlandweiten, dezentralen und mobilen zusätzlichen Stromspeichers haben?
23. Von welcher Anzahl bidirektional mit V2G-Lösungen genutzter Fahrzeuge geht die Bundesregierung in den Jahren 2030, 2035 und 2040 aus und anhand dessen, mit welcher durchschnittlich verfügbaren Speicherkapazität rechnet sie dadurch?

24. Wie viele Fahrzeugmodelle, die auf dem deutschen Markt angeboten werden, sind nach Kenntnis der Bundesregierung schon heute zu bidirektionalem Laden in der Lage und welchen Anteil nehmen sie unter allen am deutschen Markt angebotenen BEV ein?
25. Strebt die Bundesregierung eine Einführung von zeitvariablen Netzentgelten für alle Endkunden an, und falls ja, welche Maßnahmen hat sie dafür bisher unternommen, und falls nein, warum nicht?
26. Wie steht die Bundesregierung zu Überlegungen, Prämien für netzdienliches Ladeverhalten von E-Autos oder/und für die Nutzung bidirektionalen Ladens zu zahlen?
27. Sieht die Bundesregierung weiteren Investitions- und Ausbaubedarf am deutschen Stromnetz, um es für die massenhafte Anwendung von V2G-Lösungen bei mehreren Mio. Pkw und deren Nutzung als Stromspeicher auszurüsten, und falls ja, welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für nötig und welchen Investitionsbedarf sieht sie, und falls nein, worauf stützt sie ihre Erkenntnisse?
28. Welche Maßnahmen wurden hierzu seit Amtsantritt der Bundesregierung im Jahr 2021 bereits umgesetzt?

Berlin, den 24. Januar 2025

Friedrich Merz, Alexander Dobrindt und Fraktion