

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), weiterer Abgeordneter und der
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/3876 –**

Aufbau und Nutzung der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

Mit der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur gelingt es der Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller derzeit nicht, den Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur sicherzustellen. Der erste Förderaufruf hat zu einer sehr unterschiedlichen Verteilung der bewilligten Ladesäulen auf die Bundesländer geführt (vgl. Bundestagsdrucksache 19/986). Unklar ist, ob sich diese Problemlage mit dem zweiten Förderaufruf fortgesetzt hat und im kommenden dritten Förderaufruf durch Anpassungen der Förderbedingungen behoben werden soll. Darüber hinaus erhalten kommunale Akteure über eine weitere Förderrichtlinie Zuwendungen für die Errichtung der für eigene Fahrzeuge notwendigen Ladeinfrastruktur. Nunmehr wurde die bereits seit längerer Zeit bestehende Förderung in das Sofortprogramm „Saubere Luft 2017–2020“ eingebettet. Die Fragesteller möchten wissen, inwiefern diese Förderung seither in Anspruch genommen wurde.

Um Mietern und Wohnungseigentümern in Mehrfamilienhäusern rechtliche Möglichkeiten zu geben, um den Einbau von Lademöglichkeiten an den Hausparkplätzen leichter durchzusetzen, hat der Bundesrat bereits im September 2016 einen entsprechenden Gesetzentwurf beschlossen (vgl. Bundesratsdrucksache 340/16 (Beschluss)). Die Bundesregierung hat angekündigt, einen eigenen Gesetzentwurf vorzulegen (vgl. Anlage 2 auf Bundestagsdrucksache 18/10256), doch diese Ankündigung hat sie bislang nicht umgesetzt. Dadurch hemmt die Bundesregierung nach Ansicht der Fragesteller den Hochlauf der Elektromobilität, weil Verbraucherinnen und Verbraucher mangels Ladepunkten an heimischen Stellplätzen auf den Kauf von Elektroautos verzichten könnten.

Hemmnisse für den weiteren Ausbau und die Nutzung der Ladeinfrastruktur bestehen auch im Bereich des Mess- und Eichrechts. An Ladesäulen, die nicht eichrechtskonform sind, kann beispielsweise keine Abrechnung nach Kilowattstunden erfolgen (vgl. www.wiwo.de/unternehmen/auto/elektroautos-das-eichrecht-bremst-ladesaeulen-aus/22741264.html). Die Vielzahl unterschiedlicher Bezahlmöglichkeiten, beispielsweise die in der Ladesäulenverordnung genannten

Optionen für das sogenannte Ad-hoc-Laden, kann wiederum einer einfachen Bedienbarkeit im Wege stehen. Die Fragesteller möchten wissen, wie die Bundesregierung diese Problemlage einschätzt und lösen möchte.

Status quo der Ladeinfrastruktur

1. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Betrieb, und wie viele waren es in den vergangenen fünf Jahren jeweils (bitte für jedes Bundesland nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten sowie nach Jahren aufschlüsseln)?

Im Folgenden ist die Anzahl der bei der Bundesnetzagentur angezeigten Ladepunkte nach Bundesland und Jahr aufgeschlüsselt dargestellt. Die Anzeigepflicht nach Ladesäulenverordnung gilt erst seit März 2016. Ältere Zahlen liegen der Bundesnetzagentur nicht vor.

August 2018:

Bundesland	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
Baden-Württemberg	1.288	321
Bayern	2.282	277
Berlin	626	38
Brandenburg	139	20
Bremen	70	8
Hamburg	736	50
Hessen	881	120
Mecklenburg-Vorpommern	125	20
Niedersachsen	893	181
Nordrhein-Westfalen	1.880	174
Rheinland-Pfalz	329	152
Saarland	15	8
Sachsen	355	58
Sachsen-Anhalt	127	45
Schleswig-Holstein	395	60
Thüringen	349	80

Januar 2018:

Bundesland	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
Baden-Württemberg	823	251
Bayern	1.834	252
Berlin	603	34
Brandenburg	87	16
Bremen	68	4
Hamburg	628	43
Hessen	578	97
Mecklenburg-Vorpommern	91	17
Niedersachsen	749	146
Nordrhein-Westfalen	1.554	120
Rheinland-Pfalz	231	76
Saarland	12	6
Sachsen	316	48
Sachsen-Anhalt	107	45
Schleswig-Holstein	321	57
Thüringen	265	46

Januar 2017:

Bundesland	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
Baden-Württemberg	531	164
Bayern	1.245	167
Berlin	499	24
Brandenburg	39	10
Bremen	0	0
Hamburg	321	4
Hessen	215	46
Mecklenburg-Vorpommern	45	9
Niedersachsen	455	52
Nordrhein-Westfalen	1.248	61
Rheinland-Pfalz	156	31
Saarland	2	0
Sachsen	261	12
Sachsen-Anhalt	56	28
Schleswig-Holstein	177	23
Thüringen	67	20

März 2016:

Bundesland	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
Baden-Württemberg	263	17
Bayern	826	51
Berlin	349	8
Brandenburg	24	4
Bremen	0	0
Hamburg	172	0
Hessen	139	19
Mecklenburg-Vorpommern	12	2
Niedersachsen	342	21
Nordrhein-Westfalen	973	7
Rheinland-Pfalz	103	4
Saarland	0	0
Sachsen	137	2
Sachsen-Anhalt	46	4
Schleswig-Holstein	40	17
Thüringen	42	2

2. Wie viele Ladepunkte sind derzeit an Standorten von Bundesministerien oder nachgeordneter Behörden in Betrieb (bitte nach Standorten unter Angabe der Zugehörigkeit zum jeweiligen Bundesressorts sowie nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Ressort/ Standort/ nachgeordnete Behörde	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
Auswärtiges Amt	21	0
BMBF		
Bonn	0	10
Berlin	0	13
BMU		
Bonn	0	8
Berlin	2	8
BfN	2	0
UBA	0	0
BfS	0	0
BfE	0	0
BMJV	3	2
Bundesgerichtshof Karlsruhe	0	1
Behörde des Generalbundesanwaltes	1	0

Ressort/ Standort/ nachgeordnete Behörde	Normallade- punkte	Schnelllade- punkte
BMVI		
Bonn	14	0
Berlin	12	2
DFS	0	0
BFU	0	0
DWD	4	0
GDWS	25	1
Havariekommando	0	0
BAV	2	0
KBA	0	0
BfG	2	0
BSH	0	0
BSU	0	0
BEV	5	0
BAF	0	0
BAG	4	0
BASt	0	0
BAW	0	0
EBA	1	0
LBA	0	0
BMI	0	0
BeschA	1	1
BfV	0	1
BAMF	7	0
THW	2	3
BKA	0	1
BVA	1	0
BSI	1	0
BMFSFJ		
Bonn	0	1
Berlin	5	0
Köln	3	6
BMEL		
BfR	0	2
BVL	1	0
JKI	1	1

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Ressort/ Standort/ nachgeordnete Behörde	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
BMG		
Bonn	3	2
Berlin	3	1
BfArM	0	0
BZgA	0	0
DIMDI	0	0
PEI	0	0
RKI	0	0
BMF	15	0
ITZ Bund	3	0
Generalzolldirektion	17	0
Zollfahndungsämter	80	0
Hauptzollämter	235	0
BMVg		
1./2. Dienstsitz Ministerium, sowie zivile und militärische Bundeswehrliegenschaften:		
Aachen	26	0
Bad Bergzabern	2	0
Berlin	2	0
Bonn	18	0
Bückeberg	2	0
Darmstadt	2	0
Delmenhorst	4	0
Diepholz	2	0
Dresden	1	0
Düsseldorf	2	0
Eckernförde	1	0
Erding	8	0
Erfurt	6	0
Eschweiler	4	0
Eutin	2	0
Faßberg	1	0
Feldafing	2	0
Feldkirchen	1	0
Garlstedt	1	0
Geilenkirchen	2	0
Gerolstein	2	0
Jülich	2	0
Karlsruhe	2	0

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Ressort/ Standort/ nachgeordnete Behörde	Normallade- punkte	Schnelllade- punkte
Kiel	4	0
Kleinaiting	2	0
Koblenz	19	0
Köln	32	0
Köppern	2	0
Kümmersbruck	2	0
Lahnstein	10	0
Lehnin	1	0
Mayen	2	0
Mechernich	4	0
Meppen	1	0
München	6	0
Murnau	2	0
Neckarzimmern	2	0
Neubiberg	2	0
Neuburg	2	0
Niederstetten	1	0
Nienburg	1	0
Osterholz-Scharmbeck	2	0
Pfullendorf	2	0
Pfungstadt	2	0
Rheinbach	6	0
Siegburg	2	0
St. Augustin	2	0
Ulmen	1	0
Untermeitingen	2	0
Volkack	2	0
Wallsrode	2	0
Wilhelmshaven	4	0
Wittmund	30	0
Wulfen	2	0
BMAS		
Bonn	0	2
Berlin	7	0
BMZ		
Bonn	0	2
Berlin	0	10

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Ressort/ Standort/ nachgeordnete Behörde	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
BMW		
Bonn	2	0
Berlin	2	0
BNetzA		
BGR	4	0
PTB	1	0
BKartA	4	0
BAFA	1	0
	2	0
Summe	748	78

3. An wie viel Prozent der Normalladepunkte einerseits und Schnellladepunkte andererseits lassen sich nach Kenntnis der Bundesregierung die unterschiedlichen Anschlussstypen jeweils nutzen (bitte für Normal- und Schnellladepunkte jeweils nach Anschlussstypen aufschlüsseln)?

Anschlussstypen:	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
AC Steckdose Typ 2	91.77%	1.73%
AC Kupplung Typ 2	2.97%	40.02%
DC Kupplung Combo	6.38%	52.97%
AC Schuko	25.59%	0.00%
DC CHAdEMO	1.02%	45.17%
AC CEE 5 polig	0.23%	0.25%
AC CEE 3 polig	0.07%	0.00%

4. Wie verteilen sich die Ladepunkte nach Kenntnis der Bundesregierung prozentual auf unterschiedliche Betreiberarten (bitte nach Betreibern der öffentlichen Hand, Energieunternehmen, Automobilherstellern und sonstigen Betreibern bzw. hilfsweise anderweitig aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor, weil die entsprechenden Daten nicht erhoben werden.

5. Wie viele Ladepunkte wurden seit Inkrafttreten der Ladesäulenverordnung (LSV) gemäß § 6 Absatz 1 LSV bislang überprüft (bitte unter Angabe absoluter Werte und dem prozentualen Anteil dieser Ladepunkte an allen Ladepunkten beantworten)?
6. Bei wie vielen Ladepunkten wurde seit Inkrafttreten der Ladesäulenverordnung (LSV) der Betrieb gemäß § 6 Absatz 2 LSV untersagt (bitte unter Angabe absoluter Werte und dem prozentualen Anteil dieser Ladepunkte an allen Ladepunkten beantworten)?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesnetzagentur musste bisher keine Maßnahmen nach § 6 Absatz 1 oder 2 LSV ergreifen.

7. An wie viel Prozent der Ladepunkte, die den Vorgaben der Ladesäulenverordnung in seiner derzeitigen Fassung unterliegen, ist das punktuelle Laden ohne direkte Gegenleistung, gegen Zahlung mittels Bargeld in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt, mittels eines gängigen kartenbasierten Zahlungssystems beziehungsweise Zahlungsverfahrens in unmittelbarer Nähe zum Ladepunkt oder mittels eines gängigen webbasierten Systems jeweils möglich (bitte nach den vier genannten Möglichkeiten aufschlüsseln)?

Das punktuelle Laden nach § 4 LSV gilt für Ladepunkte, die ab dem 14. Dezember 2017 in Betrieb genommen wurden. Der Bundesnetzagentur ist kein Fall bekannt, bei dem an Ladepunkten, die von dieser Anforderung betroffen sind, das punktuelle Aufladen nicht ermöglicht wird. Darüber, welche der Möglichkeiten des ad-hoc-Ladens ermöglicht wird, liegen der Bundesregierung keine Daten vor. Daten zu älteren Ladepunkten, liegen der Bundesnetzagentur nicht vor.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 4 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/986 verwiesen.

8. Auf welche Weise möchte die Bundesregierung „die gesetzlichen Bedingungen für benutzerfreundliche Bezahlssysteme verbessern“ (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD) und wann wird sie entsprechende Vorschläge zur Umsetzung vorlegen (bitte unter Nennung eines genauen Datums oder alternativ eines Monats oder Quartals beantworten)?

Wichtigster Punkt bei der Bezahlung des Ladestroms an einer Ladesäule für Elektrofahrzeuge ist die korrekte Messung der abgegebenen Strommenge und eine darauf aufbauende klare, transparente Ausweisung des Preises. Die Bundesregierung geht davon aus, dass bis Anfang nächsten Jahres verschiedene technische Messlösungen verfügbar sind. Die Bundesregierung wird dann prüfen, ob Verbesserungen oder weitere Bezahlssysteme erforderlich sind, wobei die Wahl des Bezahlsystems eine Unternehmensentscheidung der Betreiber von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge ist.

9. Ist die Zielsetzung des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und SPD, „bis 2020 mindestens 100 000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen“, so zu verstehen, dass diese zusätzlich zu den von der Bundesregierung bisher als Bedarf genannten 43 000 Ladepunkten (36 000 Normalladepunkte und 7 000 Schnellladepunkte, vgl. Nationaler Strategierahmen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, S. 25) verfügbar gemacht werden sollen, sodass sich eine Gesamtzahl von 143 000 Ladepunkten im Jahr 2020 ergäbe, und wenn nein, auf welche Grundgesamtheit bezieht sich das Wort „zusätzlich“ in diesem Zusammenhang?

Die im Koalitionsvertrag genannten 100 000 Ladepunkte sollen zusätzlich zu den bereits jetzt existierenden Ladepunkten bis 2020 verfügbar sein.

10. Handelt es sich nach Kenntnis der Bundesregierung bei diesen 100 000 Ladepunkten um öffentliche Ladepunkte, und wenn nein, wie verteilt sich diese Anzahl auf öffentliche und nichtöffentliche Ladepunkte?

Das 100 000 Ladepunkte-Ziel bezieht sich sowohl auf öffentlich zugängliche als auch gewerbliche Ladepunkte.

11. Auf welche Weise dürfen Betreiber von Ladesäulen, die nicht eichrechtskonform sind, derzeit den abgegebenen Ladestrom abrechnen (z. B. kostenlose Abgabe, „Session fees“ o. Ä.; bitte nach Gleichstrom- und Wechselstromladeeinrichtungen aufschlüsseln)?
12. Auf welche Weise dürfen Betreiber von Ladesäulen, die nicht eichrechtskonform sind, den abgegebenen Ladestrom nach Maßgabe der Preisangabenverordnung künftig abrechnen (bitte unter Nennung der Übergangsregelungen der Preisangabenverordnung beantworten, und nach vertragsgebundenem Laden und Ad-hoc-Laden sowie nach Gleichstrom- und Wechselstromladeeinrichtungen aufschlüsseln)?

Die Fragen 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) wird in Kürze ein Rechtsgutachten zur Anwendbarkeit von § 3 der Preisangabenverordnung (PAngV) auf Ladestrom für Elektromobile sowie zur Zulässigkeit und Vereinbarkeit verschiedener am Markt befindlicher Tarifmodelle für Ladestrom mit der PAngV auf seiner Internetseite veröffentlichen. Dieses hat auch die Frage der Anwendung möglicher Übergangsfristen zum Gegenstand.

13. Wie viele Anträge auf Erteilung einer Baumusterprüfbescheinigung im Zusammenhang mit eichrechtskonformen Ladeeinrichtungen liegen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie derzeit vor (bitte nach Gleichstrom- und Wechselstromladeeinrichtungen aufschlüsseln), und bis wann soll jeweils eine Entscheidung über die Anträge getroffen werden?

Derzeit liegen der Konformitätsbewertungsstelle der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt 15 Aufträge für Baumusterprüfbescheinigungen im Bereich Ladeeinrichtungen vor, davon einer für eine Gleichstromladeeinrichtung.

14. Wie viele Baumusterprüfbescheinigungen im Zusammenhang mit eichrechtskonformen Ladeeinrichtungen wurden bereits von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt erteilt (bitte nach Gleichstrom- und Wechselstromladesäulen und unter Angabe des jeweiligen Antrags aufschlüsseln)?

Die Konformitätsbewertungsstelle der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt hat bislang zwei Baumusterprüfbescheinigungen im Zusammenhang mit Wechselstromladeeinrichtungen ausgestellt.

15. Wie viel Zeit vergeht durchschnittlich zwischen der Antragstellung und der Entscheidung über die Erteilung einer Baumusterprüfbescheinigung im Zusammenhang mit eichrechtskonformen Ladeeinrichtungen durch die Physikalisch-Technische Bundesanstalt?

Bei Konformitätsbewertungsverfahren zur Erteilung von Baumusterprüfbescheinigungen für Messgeräte, Teilgeräte oder Zusatzeinrichtungen beträgt die Bearbeitungsdauer im Allgemeinen drei Monate ab Auftragsbestätigung, sofern mit dem Auftrag alle Unterlagen vollständig eingereicht werden und die zu bewertenden Geräte die Anforderungen erfüllen.

Bei den durchgeführten Bewertungsverfahren im Bereich Ladeeinrichtungen lag die Bearbeitungszeit, wie bei neuartigen Geräten üblich, über der allgemeinen Bearbeitungsdauer. Sie betrug ca. zehn Monate.

16. Dürfen auch weitere Konformitätsbewertungsstellen eine finale Baumusterprüfbescheinigung erstellen, und wenn ja, wie viele Anträge im Zusammenhang mit eichrechtskonformen Ladeeinrichtungen liegen bei diesen Stellen (z. B. VDE-Prüfinstitut, CSA Group) nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit vor, und wie viele Baumusterprüfbescheinigungen wurden bereits erteilt?

Grundsätzlich kann jede anerkannte Konformitätsbewertungsstelle die Konformitätsbewertungsverfahren durchführen, für die sie anerkannt ist.

Anerkennungen für die Durchführung von Baumusterprüfungen (Modul B) wurden von privaten Konformitätsbewertungsstellen bislang nicht beantragt. Im Übrigen hat die Bundesregierung keine Kenntnis über etwaige Anträge oder erteilte Zertifikate von Konformitätsbewertungsstellen.

17. Inwiefern geht die Bundesregierung davon aus, dass das Fehlen der VDE-Anwendungsregel „Einheitliche Anforderungen für eichrechtskonforme Ladeeinrichtungen“ bis zum 29. Juni 2018 (vgl. www.dke.de/de/news/2018/eichrechtskonformes-laden-von-elektrofahrzeugen) die Entwicklung von eichrechtskonformen Ladeeinrichtungen zuvor gehemmt hatte?

Auch ohne die genannte VDE-Regel sind Baumusterprüfbescheinigungen im Bereich E-Mobilität erteilt worden. Insofern geht die Bundesregierung nicht davon aus, dass das vorherige Fehlen die Entwicklung gehemmt hat.

18. Inwiefern ist der durch den Bund-Länder-Beschluss vom 8. November 2017 erlaubte Einbau von Wechselstrommessgeräten in Gleichstromladeeinrichtungen (www.now-gmbh.de/content/3-bundesfoerderung-ladeinfrastruktur/1-foerderrichtlinie-foerderaufrufe/now_hinweis-eichrecht_dc.pdf) nach Einschätzung der Bundesregierung vereinbar mit dem Zeitrahmen zur Erteilung von Prüfbescheinigungen für eichrechtskonforme Gleichstrommessgeräte?

Mit Blick auf das Vertrauen der Verbraucher in eine leistungsstarke Ladeinfrastruktur ist es aus Sicht der Bundesregierung wichtig, dass Messgeräte und Zusatzseinrichtungen im Anwendungsbereich der E-Mobilität die Anforderungen des Mess- und Eichrechts erfüllen. Das gilt sowohl für das langsame als auch für das schnelle Laden.

Der Beschluss der Länder betrifft das Vorgehen im Rahmen der Verwendungsüberwachung von Ladeeinrichtungen durch die Länder.

19. Welche Aufträge (z. B. Studien, Gutachten oder andere Dienstleistungen) hat die Bundesregierung in den letzten zehn Jahren vergeben, die das Thema der Eichrechtskonformität im Zusammenhang mit eichrechtskonformen Ladeeinrichtungen zum Gegenstand hatten (bitte nach Auftragsvolumen, Laufzeit und Auftragnehmern aufschlüsseln)?

Keine.

Kumulierte Ergebnisse der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur

20. Für wie viele Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits wurden im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur bislang insgesamt Zuwendungen bewilligt (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bundesland	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
Baden-Württemberg	1.426	456
Bayern	1.374	354
Berlin	18	19
Brandenburg	248	36
Bremen	73	32
Hamburg	550	61
Hessen	517	101
Mecklenburg-Vorpommern	61	21
Niedersachsen	1.410	142
Nordrhein-Westfalen	3.343	301
Rheinland-Pfalz	718	148
Saarland	83	17
Sachsen	428	57
Sachsen-Anhalt	170	58
Schleswig-Holstein	561	26
Thüringen	237	46
Gesamt	11.217	1.875

Im Übrigen wird auf die Gesamtliste der Bescheidempfänger zur Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland auf der Internetseite des BMVI verwiesen.

21. Wie viele der Ladepunkte, für die im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur bislang insgesamt Zuwendungen bewilligt wurden, wurden bereits in Betrieb genommen (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bundesland	Normalladepunkte	Schnellladepunkte	Summe
Baden-Württemberg	39	2	41
Bayern	98	4	102
Brandenburg	6	0	6
Hamburg	4	0	4
Hessen	6	0	6
Mecklenburg-Vorpommern	10	0	10
Niedersachsen	53	1	54
Nordrhein-Westfalen	24	0	24
Rheinland-Pfalz	14	0	14
Sachsen	6	0	6
Schleswig-Holstein	15	7	22
Thüringen	45	10	55
Summe	320	24	344

22. Wie lange sind die bereits in Betrieb befindlichen Ladepunkte nach Kenntnis der Bundesregierung (vgl. Berichtspflichten in der Förderrichtlinie) im Durchschnitt täglich störungsbedingt nicht in Betrieb, und wie stellt die Bundesregierung im Rahmen der Förderrichtlinie sicher, dass die Ausfallzeiten so kurz wie möglich ausfallen?

Die Erfassung kurzfristiger Betriebsstörungen von geförderten Ladepunkten ist im Rahmen der Berichtspflicht der Zuwendungsempfänger nicht vorgesehen. Die Bundesregierung geht davon aus, dass die Zuwendungsempfänger auftretende Störungen aus eigenem ökonomischem Interesse so schnell wie möglich beheben. Daher werden hierzu keine gesonderten Monitoring-Maßnahmen ergriffen.

Ergebnisse des zweiten Aufrufs der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur

23. Wie viel Prozent der Anträge im Rahmen des zweiten Förderaufrufs – bezogen auf die Zahl der Ladepunkte, für die Zuwendungen beantragt wurden – wurden bereits abgearbeitet, und bis wann sollen die übrigen Anträge abgearbeitet sein?

Es sind 42,15 Prozent der beantragten Ladepunkte abgearbeitet. Die übrigen Anträge sollen bis Ende des Jahres abgearbeitet sein.

24. Für wie viele Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits wurden im Rahmen des zweiten Aufrufs bislang Zuwendungen bewilligt (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bundesland	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
Baden-Württemberg	560	104
Bayern	339	1
Berlin	10	4
Brandenburg	154	2
Bremen	3	
Hamburg	5	
Hessen	242	24
Mecklenburg-Vorpommern	26	8
Niedersachsen	582	19
Nordrhein-Westfalen	611	92
Rheinland-Pfalz	282	12
Saarland	77	9
Sachsen	289	9
Sachsen-Anhalt	154	6
Schleswig-Holstein	307	2
Thüringen	80	2
Gesamt	3.721	294

Im Übrigen wird auf die Gesamtliste der Bescheidempfänger zur Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland auf der Internetseite des BMVI verwiesen.

25. Wie hoch ist die Gesamtsumme der im Rahmen des zweiten Aufrufs bereits bewilligten Zuwendungen, und wie verteilt sich die Summe auf die einzelnen Bundesländer (bitte nach Bundesländern der Antragsteller aufschlüsseln)?

Bundesland	Zuwendung
Baden-Württemberg	6.750.753,15 €
Bayern	710.273,62 €
Berlin	5.265,01 €
Brandenburg	340.163,37 €
Bremen	
Hamburg	8.678,08 €
Hessen	448.158,85 €
Mecklenburg-Vorpommern	52.555,55 €
Niedersachsen	1.443.519,39 €
Nordrhein-Westfalen	2.656.223,41 €
Rheinland-Pfalz	625.213,22 €
Saarland	436.244,02 €
Sachsen	1.025.800,51 €
Sachsen-Anhalt	214.468,80 €
Schleswig-Holstein	654.241,63 €
Thüringen	164.328,72 €
Gesamt	15.535.887,33 €

Es wird darauf hingewiesen, dass die Anschriften der Antragsteller nicht immer identisch mit den Standorten der beantragten Ladeinfrastruktur sind.

26. Wie hoch ist die Gesamtsumme der im Rahmen des zweiten Aufrufs bereits bewilligten Zuwendungen, und wie verteilt sich die Summe auf die einzelnen Bundesländer (bitte nach Bundesländern der Standorte aufschlüsseln)?

Bundesland	Zuwendung
Baden-Württemberg	4.144.755,87 €
Bayern	734.082,65 €
Berlin	168.025,60 €
Brandenburg	361.485,76 €
Bremen	4.588,00 €
Hamburg	12.382,22 €
Hessen	1.148.699,17 €
Mecklenburg-Vorpommern	360.079,81 €
Niedersachsen	1.355.906,19 €
Nordrhein-Westfalen	3.667.703,33 €
Rheinland-Pfalz	837.432,24 €
Saarland	501.670,83 €
Sachsen	812.336,07 €
Sachsen-Anhalt	522.994,27 €
Schleswig-Holstein	654.241,63 €
Thüringen	249.503,69 €
Gesamt	15.535.887,33 €

27. Wie hoch fallen die geringsten bereits bewilligten Fördermittel pro Kilowatt Gesamtleistung in den einzelnen Bundesländern jeweils aus (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bundesland	Normalladepunkte in €kW	Schnellladepunkte in €kW
Baden-Württemberg	27,27	127,04
Bayern	29,81	165,73
Berlin	95,82	199,93
Brandenburg	45,45	190,27
Bremen	69,52	
Hamburg	53,92	
Hessen	59,28	190,27
Mecklenburg-Vorpom- mern	103,34	243,26
Niedersachsen	35,88	133,33
Nordrhein-Westfalen	25,86	62,67
Rheinland-Pfalz	38,13	117,33
Saarland	56,52	133,33
Sachsen	28,41	153,94
Sachsen-Anhalt	48,97	108,40
Schleswig-Holstein	33,98	111,19
Thüringen	87,26	190,27

28. Wie hoch fallen die geringsten bereits bewilligten Fördermittel pro Ladepunkt in den einzelnen Bundesländern jeweils aus (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bundesland	Normalladepunkte in €/LP	Schnellladepunkte in €/LP
Baden-Württemberg	539,69	19.055,90
Bayern	655,84	24.860,00
Berlin	2.108,00	29.988,80
Brandenburg	1.000,00	28.540,08
Bremen	1.529,33	
Hamburg	1.186,17	
Hessen	1.304,18	28.540,08
Mecklenburg-Vorpommern	2.273,42	36.489,00
Niedersachsen	789,33	20.000,00
Nordrhein-Westfalen	568,98	9.400,00
Rheinland-Pfalz	785,88	17.600,00
Saarland	1.243,41	20.000,00
Sachsen	625,00	23.090,94
Sachsen-Anhalt	1.077,36	16.260,00
Schleswig-Holstein	747,46	16.678,35
Thüringen	1.919,70	28.540,08

Es wird darauf hingewiesen, dass die bewilligten Fördermittel pro Ladepunkt, unter Berücksichtigung der jeweiligen Förderhöchstsätze, auf Grundlage der bewilligten Gesamtzuwendung (Netzanschluss und Ladepunkt) angegeben wurden.

29. Wie hoch fallen die höchsten bereits bewilligten Fördermittel pro Kilowatt Gesamtleistung in den einzelnen Bundesländern jeweils aus (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bundesland	Normalladepunkte in € kW	Schnellladepunkte in € kW
Baden-Württemberg	238,56	195,75
Bayern	185,30	165,73
Berlin	108,04	286,31
Brandenburg	128,81	190,27
Bremen	69,52	
Hamburg	270,96	
Hessen	211,45	190,27
Mecklenburg-Vorpommern	189,72	243,26
Niedersachsen	187,47	143,44
Nordrhein-Westfalen	200,94	197,46
Rheinland-Pfalz	541,12	211,60
Saarland	242,81	406,93
Sachsen	152,73	216,67
Sachsen-Anhalt	227,27	243,26
Schleswig-Holstein	466,81	111,19
Thüringen	126,38	190,27

30. Wie hoch fallen die höchsten bereits bewilligten Fördermittel pro Ladepunkt in den einzelnen Bundesländern jeweils aus (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bundesland	Normalladepunkte in €LP	Schnellladepunkte in €LP
Baden-Württemberg	3.992,00	29.362,75
Bayern	4.076,60	24.860,00
Berlin	2.376,84	42.946,32
Brandenburg	2.833,85	28.540,08
Bremen	1.529,33	
Hamburg	5.961,20	
Hessen	4.651,80	28.540,08
Mecklenburg-Vorpommern	4.173,92	36.489,00
Niedersachsen	3.487,48	22.950,00
Nordrhein-Westfalen	4.420,66	29.618,80
Rheinland-Pfalz	11.904,66	31.739,33
Saarland	4.540,55	61.040,02
Sachsen	3.360,00	32.500,00
Sachsen-Anhalt	5.000,00	36.489,00
Schleswig-Holstein	10.269,77	16.678,35
Thüringen	2.780,34	28.540,08

Es wird darauf hingewiesen, dass die bewilligten Fördermittel pro Ladepunkt, unter Berücksichtigung der jeweiligen Förderhöchstsätze, auf Grundlage der bewilligten Gesamtzuwendung (Netzanschluss und Ladepunkt) angegeben wurden.

31. Auf welche zehn Antragsteller entfallen die meisten Ladepunkte, für die im Rahmen des zweiten Aufrufs Zuwendungen bewilligt wurden, wenn alle bewilligten Anträge des jeweiligen Antragstellers zusammengezählt werden (bitte nach Antragsteller und Anzahl der Ladepunkte aufschlüsseln, für die Zuwendungen bewilligt wurden)?

Antragsteller	Ladepunkte
envia Mitteldeutsche Energie AG	237
enercity AG	218
EnBW Kommunale Beteiligungen GmbH	135
GGEW, Gruppen-Gas- und Elektrizitätswerk Bergstraße Aktiengesellschaft	120
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT	110
PFALZWERKE AKTIENGESELLSCHAFT	88
Stadtwerke Eckernförde GmbH	86
Thüringer Energie AG	68
Stadtwerke Rhede GmbH	64
EnBW Energie Baden-Württemberg AG	64
Maritim Hotelgesellschaft mbH	64
Gesamt	1.254

32. Auf welche zehn Antragsteller entfallen die höchsten Summen bewilligter Zuwendungen im Rahmen des zweiten Aufrufs, wenn alle bewilligten Anträge des jeweiligen Antragstellers zusammengezählt werden (bitte nach Antragsteller und Höhe der bewilligten Zuwendungen aufschlüsseln)?

Zuwendungsempfänger	Zuwendung
EnBW Kommunale Beteiligungen GmbH	3.886.640,32 €
EnBW Energie Baden-Württemberg AG	1.655.763,52 €
Stadtwerke Düsseldorf AG	1.184.752,00 €
envia Mitteldeutsche Energie AG	515.144,87 €
EGPM E-Charger 600 GmbH & Co. KG i.G.	437.868,00 €
enercity AG	295.987,08 €
ENSO NETZ GmbH	251.598,97 €
GGEW, Gruppen-Gas- und Elektrizitätswerk Bergstraße Aktiengesellschaft	179.155,20 €
Stadtwerke Eckernförde GmbH	173.389,60 €
Gemeindewerke Wadgassen GmbH	167.485,55 €
Gesamt	8.747.785,11 €

33. Wie hoch ist der Anteil von Kommunen, kommunalen Betrieben und Einrichtungen, die in kommunaler Trägerschaft stehen, an der Gesamtsumme der im Rahmen des zweiten Aufrufs bewilligten Zuwendungen (bitte unter Nennung des Gesamtanteils und einer Aufschlüsselung nach Bundesländern der Antragsteller beantworten)?

Bundesland	Zuwendung an Kommunen, kommunale Betriebe und Einrichtungen in kommunaler Trägerschaft	% Anteil
Baden-Württemberg	387.647,27 €	2,50
Bayern	368.477,65 €	2,37
Berlin		
Brandenburg	87.320,77 €	0,56
Bremen		
Hamburg		
Hessen	192.957,06 €	1,24
Mecklenburg-Vorpommern	14.466,70 €	0,09
Niedersachsen	43.311,48 €	0,28
Nordrhein-Westfalen	139.875,78 €	0,90
Rheinland-Pfalz	76.671,05 €	0,49
Saarland	4.318,60 €	0,03
Sachsen	11.748,89 €	0,08
Sachsen-Anhalt	29.854,95 €	0,19
Schleswig-Holstein	200.007,19 €	1,29
Thüringen		
Gesamt	1.556.657,39€	

34. Wie hoch ist der Anteil von Automobilherstellern an der Gesamtsumme der im Rahmen des zweiten Aufrufs bewilligten Zuwendungen (bitte unter Nennung des Gesamtanteils und einer Aufschlüsselung nach Bundesländern der Antragsteller beantworten)?

Ein Zuwendungsempfänger in Niedersachsen ist mit 1 Prozent an der Gesamtsumme der bisherigen Bewilligungen beteiligt.

Planung des dritten Aufrufs der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur

35. Wann wird der dritte Förderaufruf erfolgen (bitte unter Nennung eines genauen Datums oder alternativ eines Monats oder Quartals beantworten), bzw. ist noch im Jahr 2018 mit einem dritten Aufruf zu rechnen?

Ein dritter Förderaufruf zum Förderprogramm Ladeinfrastruktur wird voraussichtlich im vierten Quartal 2018 veröffentlicht.

36. Welche Fördersummen für die Bezuschussung von Normalladepunkten und Schnellladepunkten wird der dritte Förderaufruf jeweils umfassen?
37. Wie viele Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits sollen mit dem dritten Förderaufruf bezuschusst werden?
38. Inwiefern wird der dritte Förderaufruf regionale Verteilungsvorgaben für Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits vorsehen, die genauer differenzieren als auf Ebene der Bundesländer (z. B. in Form von Verteilungsvorgaben auf Landkreisebene oder unterschiedliche Verteilungsvorgaben, die zwischen Groß-, Mittel-, Kleinstädten und Landgemeinden unterscheiden)?
39. Inwiefern werden sich die Förderhöchstsätze im dritten Förderaufruf von den Werten im zweiten Förderaufruf unterscheiden?
40. Auf welchen Wert wird die maximale Zuwendungssumme pro Antragsteller im dritten Förderaufruf begrenzt?

Die Fragen 36 bis 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Inhalte des dritten Förderaufrufs werden zurzeit erarbeitet. Zu den aufgeworfenen Fragen kann daher noch keine Aussage getroffen werden.

41. Inwiefern plant die Bundesregierung angesichts der Zusage im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, „bis 2020 mindestens 100 000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen“, die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur entsprechend finanziell aufzustocken?

Die Aufstockung des Förderprogramms Ladeinfrastruktur ist derzeit nicht erforderlich.

Ergebnisse der überarbeiteten Förderrichtlinie Elektromobilität für kommunale Akteure

42. Bei wie vielen Ladepunkten wurden seit der Überarbeitung der Förderrichtlinie Elektromobilität im Dezember 2017 Zuwendungen aus dieser Förderrichtlinie bewilligt, und wie hoch fallen die bewilligten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Bewilligte Ladesäulen	Anzahl	Fördermittel
Baden-Württemberg	116	767.645 €
Bayern	134	383.376 €
Berlin	126	1.479.171 €
Brandenburg	2	5.355 €
Bremen	8	305.600 €
Hamburg	187	3.525.002 €
Hessen	90	512.554 €
Niedersachsen	274	841.785 €
Nordrhein-Westfalen	1.437	1.406.811 €
Rheinland-Pfalz	49	171.574 €
Sachsen	28	103.676 €
Sachsen-Anhalt	2	4.000 €
Schleswig-Holstein	15	43.013 €
Gesamtergebnis	2.468	9.549.560 €

43. Wie viele Ladepunkte, für deren Errichtung Zuwendungen bewilligt wurden, wurden seither tatsächlich errichtet bzw. werden bereits genutzt (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Angaben hierzu sind erst möglich, wenn Fördermittel angefordert werden.

44. Bei wie vielen Ladepunkten, für die Zuwendungen beantragt wurden, wurde noch nicht über die Gewährung von Zuwendungen entschieden, und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI wird die Ladeinfrastruktur nur im Zusammenhang mit E-Fahrzeugen gefördert. Da die anteilige Zuwendung für den Anteil der Ladeinfrastruktur erst am Ende der Bewilligungsphase nach Prüfung der Zahlen ermittelt wird, können keine relevanten Zahlen angegeben werden. Es werden daher nur die Anzahl der beantragten Ladesäulen aufgeführt:

Bundesland	Anzahl Ladesäulen
Baden-Württemberg	423
Bayern	132
Berlin	217
Brandenburg	12
Hamburg	39
Hessen	358
Niedersachsen	485
Nordrhein-Westfalen	193
Rheinland-Pfalz	19
Sachsen	2
Sachsen-Anhalt	1
Schleswig-Holstein	26
Gesamtsumme:	1.907

45. Bei wie vielen Ladepunkten, für die Zuwendungen beantragt wurden, wurden die Zuwendungen nicht bewilligt, und wie hoch fallen die beantragten Zuwendungen aus (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Im Rahmen des Aufrufes vom Dezember 2017 (bisher einziger Aufruf zur Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI vom Dezember 2017) waren spezielle Voraussetzungen für eine Förderung notwendig (Kommune mit NOx-Grenzwertüberschreitung). Daher wurde eine Vielzahl von Anträgen als nicht förderfähig eingestuft. Hierbei wurden nicht alle Details der zurückgewiesenen Anträge erfasst.

Maßnahmen im Bereich der privaten Ladeinfrastruktur

46. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der derzeitige und der künftige Anteil von Ladevorgängen, die am Wohnort bzw. im privaten Raum stattfinden?

Die Nationale Plattform Elektromobilität geht von einem Verhältnis von 85 Prozent privates Laden zu 15 Prozent öffentliches Laden aus.

47. Auf welche Weise wird die Bundesregierung „die Errichtung von privaten Ladesäulen fördern“ (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD), und inwiefern soll dabei insbesondere eine finanzielle Förderung erfolgen?

Die Bundesregierung prüft derzeit, wie die private Ladeinfrastruktur gefördert werden kann.

48. Inwiefern hat die Bundesregierung entsprechend der Ankündigungen in ihren Stellungnahmen zu Gesetzentwürfen des Bundesrates mit entsprechenden Arbeiten begonnen, um „zu Beginn der nächsten Legislaturperiode Vorschläge zur Änderung des Miet- sowie Wohnungseigentumsrechts zur erleichterten Durchführung von baulichen Veränderungen zur Schaffung von Ladeinfrastruktur und Barrierefreiheit [zu] unterbreiten“ (Stellungnahme der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/10256) und um zu erreichen, dass die „angekündigten Vorschläge zur Änderung des Miet- sowie Wohnungseigentumsrechts [...] nach Bildung einer neuen Bundesregierung von dieser geprüft“ (Stellungnahme der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 19/401) werden?
49. Welche Ergebnisse hatten die zuvor genannten Arbeiten, bzw. wie ist der aktuelle Stand dieser Arbeiten?
50. Wann wird die Bundesregierung einen Gesetzentwurf zur Änderung des Miet- und Wohneigentumsrechts zur Förderung der privaten Ladeinfrastruktur vorlegen (bitte unter Nennung eines genauen Datums oder alternativ eines Monats oder Quartals), bzw. ist noch im Jahr 2018 mit einem Gesetzentwurf zu rechnen?

Die Fragen 48 bis 50 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die 89. Konferenz der Justizminister hat im Juni 2018 beschlossen, eine länderoffene Arbeitsgruppe einzurichten. Diese Arbeitsgruppe wird unter dem gemeinsamen Vorsitz des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) und des Bayerischen Staatsministeriums der Justiz den Reformbedarf zum Wohnungseigentumsrecht praxisnah und ergebnisoffen ermitteln. Im Rahmen der Arbeitsgruppe sollen die als reformbedürftig angesehenen Punkte sodann erörtert und ggf. einer Regelung zugeführt werden. Im Vorfeld hat das BMJV einen Diskussionsentwurf zu einem „Gesetz zur Förderung von Barrierefreiheit und Elektromobilität im Miet- und Wohnungseigentumsrecht“ erarbeitet. Das Bayerische Staatsministerium der Justiz hat ebenfalls einen Diskussionsentwurf erarbeitet („Gesetz für zukunftsfähiges Wohnen im Wohneigentum“). Dieser Entwurf geht über die Themen „Barrierefreiheit“ und „Elektromobilität“ hinaus und enthält Vorschläge zu weiteren reformbedürftigen Bereichen des Wohnungseigentumsrechts. Die Diskussionsentwürfe wurden den Ländern, den betroffenen Verbänden, den Bundesressorts und der Wissenschaft übersandt. Bis zum 10. September 2018 bestand die Möglichkeit, zu den Entwürfen Stellung zu nehmen und weiteren Änderungsbedarf aufzuzeigen. Nach Auswertung der Stellungnahmen und deren weiterer Beratung sollen im Spätsommer des Jahres 2019 die Ergebnisse vorliegen und können dann als Grundlage für einen Gesetzentwurf dienen.

Die Diskussionsentwürfe sind auf der Internetseite des BMJV einsehbar (www.bmjbv.de/SharedDocs/Gesetzgebungsverfahren/DE/Reform_Wohnungseigentumsgesetz_WEG.html;jsessionid=1FE2CF5B4C4690F3D95106C8A15FADD7.1_cid334).

51. Welche Aufträge (z. B. Studien, Gutachten oder andere Dienstleistungen) hat die Bundesregierung in den letzten zehn Jahren vergeben, die im Zusammenhang mit Hemmnissen für die Elektromobilität im Miet- oder Wohnungseigentumsrecht stehen (bitte nach Auftragsvolumen, Laufzeit und Auftragnehmern aufschlüsseln)?

Das im Rahmen der Begleit- und Wirkungsforschung zum bereits ausgelaufenen Förderprogramm des Bundes „Schaufenster Elektromobilität“ veröffentlichte Ergebnispapier Nr. 11 (Rechtliche Rahmenbedingungen für Ladeinfrastruktur im Neubau und Bestand) beinhaltet eine Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Installation von Ladeinfrastrukturen auf Privatgrundstücken. Bestandteil der Untersuchung war das Miet- und Wohnungseigentumsrecht sowie das öffentliche Baurecht. Das Ergebnispapier ist abrufbar unter: http://schaufensterelektromobilitaet.org/media/media/documents/dokumente_der_begleit_und_wirkungsforschung/Ergebnispapier_Nr_11_Rechtliche_Rahmenbedingungen_fuer_Ladeinfrastruktur_im_Nebau_und_Bestand.pdf.

Gesamtauftragsvolumen: 7 183 657,89 Euro (Begleit- und Wirkungsforschung des Programms „Schaufenster Elektromobilität“ insgesamt)

Laufzeit: 1. Januar 2014 bis 30. Juni 2017

Auftragnehmer: Deutsches Dialog Institut (DDI), Verband der Elektrotechnik (VDE) und BridgingIT GmbH

Das Thema Hemmnisse für die E-Mobilität durch Miet- und Eigentumsrecht wurde im Rahmen der Begleitforschung „Rahmenbedingungen und Markt“ betrachtet, die vom BMVI ausgeschrieben wurde. Der Abschlussbericht befindet sich gerade in der Abstimmung.

52. Welche Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Immobilienwirtschaft, die im Zusammenhang mit Hemmnissen für die Elektromobilität im Miet- oder Wohnungseigentumsrecht stehen, hat die Bundesregierung seit 2015 geführt?
53. Welche Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Automobilindustrie, die im Zusammenhang mit Hemmnissen für die Elektromobilität im Miet- oder Wohnungseigentumsrecht stehen, hat die Bundesregierung seit 2015 geführt?
54. Welche Gespräche mit Vertreterinnen und Vertretern der Umweltverbände, die im Zusammenhang mit Hemmnissen für die Elektromobilität im Miet- oder Wohnungseigentumsrecht stehen, hat die Bundesregierung seit 2015 geführt?

Die Fragen 52 bis 54 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat seit 2015 fortlaufend Gespräche mit Vertretern der genannten Branchen und Verbänden geführt, die auch die Entwicklung der Elektromobilität sowie die aktuell bestehenden Hemmnisse im Miet- und Wohnungseigentumsrecht beinhalteten. Eine abschließende Auflistung der Gesprächstermine besteht nicht.

55. Wer waren die genauen Adressaten des Schreibens zur Gründung einer Arbeitsgruppe, um Vorschläge zur Änderung des Miet- und Wohneigentumsrechts im Sinne der Elektromobilität zu diskutieren (vgl. www.golem.de/news/elektromobilitaet-regierung-bremst-bei-anspruch-auf-private-ladesaeulen-1807-135521.html), und welche weiteren Akteure sollen noch angefragt werden?

Das Schreiben vom 28. Juni 2018, auf das in dem angegebenen Link Bezug genommen wird, ist an die Landesjustizverwaltungen gerichtet. Am selben Tag wurden verschiedene Verbände und Vertreter der Wissenschaft angeschrieben. Mit Datum vom 9. Juli 2018 wurden die Bundesministerien angeschrieben. Allen Schreiben waren die in der Antwort zu den Fragen 48 bis 50 bezeichneten Diskussionsentwürfe beigelegt. Die Adressaten wurden gebeten, dazu Stellung zu nehmen und den aus der jeweiligen Sicht darüber hinaus gehenden gesetzgeberischen Änderungsbedarf mitzuteilen.

56. Welche Bundesministerien und weitere Bundesbehörden werden an der Arbeitsgruppe beteiligt, und welche weiteren Akteure haben ihre Teilnahme bereits zugesagt?

Das BMJV leitet die Arbeitsgruppe gemeinsam mit dem Bayerischen Staatsministerium der Justiz. Weitere Bundesministerien sind an der Arbeitsgruppe nicht beteiligt. Einzelne Bundesländer haben ihre Mitarbeit angekündigt; die Meldungen sind noch nicht vollzählig.

57. Wann soll die Arbeitsgruppe erstmals tagen, wie viele Tagungen sind insgesamt vorgesehen, und bis wann soll die Arbeitsgruppe ihre Arbeit voraussichtlich beenden?

Eine erste Tagung ist nach Auswertung der eingehenden Stellungnahmen noch in diesem Jahr vorgesehen. Ein Termin ist noch nicht festgelegt. Die Anzahl weiterer Tagungen hängt von dem sich ergebenden Beratungsbedarf ab.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 48 bis 50 verweisen.

58. Inwiefern hält die Bundesregierung die Vorgaben der neuen Richtlinie (EU) 2018/844 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden für den Einbau von Ladepunkten in neuen oder renovierten Nichtwohngebäuden (mindestens ein Ladepunkt und mindestens Leerrohre für jeden fünften Stellplatz bei mehr als zehn Stellplätzen) sowie in neuen oder renovierten Wohngebäuden (Leerrohre für jeden Stellplatz bei mehr als zehn Stellplätzen) hinsichtlich des künftigen Anteils elektrischer Fahrzeuge für angemessen?

Bei den Maßnahmen der novellierten EU-Gebäuderichtlinie zur Errichtung der erforderlichen Infrastruktur für die Elektromobilität ist ein ausgewogener Kompromiss gefunden worden.

59. Plant die Bundesregierung, die genannten Vorgaben der Richtlinie deutlich vor der vorgeschriebenen Frist am 10. März 2020 umzusetzen, um den Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur so früh wie möglich sicherzustellen?

Wenn ja, wann will sie die Vorgaben umsetzen?

Wenn nein, warum nicht?

60. In welcher Form wird die Bundesregierung die genannten Vorgaben der Richtlinie umsetzen, und auf welche Weise wird sie über die Mindeststandards der Richtlinie hinausgehen, z. B. durch eine höhere Mindestanzahl von Ladepunkten, eine höhere Anzahl von Stellplätzen mit Leerrohren oder eine Senkung der Schwellenwerte in Bezug auf die Anzahl der Parkplätze?

Die Fragen 59 und 60 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung prüft derzeit, welcher Regelungsbedarf aus den Vorgaben der novellierten EU-Gebäuderichtlinie im Einzelnen folgt. Dabei werden bereits bestehende Regelungen im Landesrecht zu berücksichtigen sein, die Vorgaben zur Ausstattung von Stellplätzen mit Ladepunkten für Elektrofahrzeuge enthalten. Bestandteil der Prüfung ist auch, mit welchen Kosten die Maßnahmen im Einzelnen verbunden sein werden.

61. Inwiefern plant die Bundesregierung eine Änderung des Baugesetzbuches, um Ladesäulen in den Festsetzungskatalog des Baugesetzbuchs aufzunehmen?

Die für den Vollzug des Bauplanungsrechts zuständigen Länder haben sich in der Vergangenheit mit der Thematik der Elektromobilität befasst und in Bezug auf das Bauplanungsrecht keinen Handlungsbedarf gesehen, weil die bestehenden bauleitplanerischen Regelungen den Gemeinden hinreichende Möglichkeiten geben, um die Voraussetzungen für die Errichtung einer entsprechenden Ladeinfrastruktur zu schaffen.

62. Inwiefern plant die Bundesregierung Ergänzungen der Musterbauordnung oder der Muster-Garagenverordnung um Verpflichtungen zur Errichtung eines Mindestanteils von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge an entsprechenden Stellplätzen?

Die Bundesregierung plant keine Änderung der Musterbauordnung und der Muster-Garagenverordnung. Für das Bauordnungsrecht sind ausschließlich die Länder zuständig. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 59 und 60 verwiesen.

Ladesäulen an Standorten von Raststätten auf Bundesautobahnen

63. An wie vielen Standorten der Autobahn Tank & Rast GmbH stehen nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Schnellladesäulen zur Verfügung (bitte nach Bundesländern unter Angabe der Anzahl aller Standorte der Autobahn Tank & Rast GmbH im jeweiligen Bundesland sowie unter Angabe der Anzahl der bereits ausgestatteten Standorte im jeweiligen Bundesland aufschlüsseln)?
64. An welchen Standorten der Autobahn Tank & Rast GmbH wurden nach Kenntnis der Bundesregierung noch keine Schnellladesäulen und Parkplätze errichtet, und wann soll die Errichtung jeweils fertiggestellt sein (bitte unter Nennung der konkreten Standorte nach Bundesland aufschlüsseln)?

Die Fragen 63 und 64 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Bis August 2018 wurden 312 Standorte der Autobahn Tank & Rast GmbH mit Schnellladestationen ausgestattet. Die Bundesregierung hält an dem Ziel fest, möglichst alle Autobahn-raststätten mit E-Ladesäulen auszustatten.

Bundesland	Anzahl Standorte	Anzahl Standorte mit Schnellladestationen
BW	42	41
BY	71	64
BE	2	1
BB	31	4
HH	4	2
HE	42	33
MV	6	2
NI	47	41
NW	75	47
RP	32	8
SL	3	3
SN	12	11
ST	11	9
SH	14	14
TH	15	12
Gesamt	407	312

Stand: August 2018

Eine regelmäßig aktualisierte Übersicht der mit Schnellladesäulen ausgestatteten Standorte der Autobahn Tank & Rast GmbH findet sich auf: <https://tank.rast.de/e-mobility.html>

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 5 ff. auf Bundestagsdrucksache 19/986 verwiesen.

65. An wie vielen weiteren Standorten von Raststätten auf Bundesautobahnen stehen nach Kenntnis der Bundesregierung Schnellladesäulen zur Verfügung, und wie viele weitere Standorte gibt es insgesamt an Bundesautobahnen (bitte nach Bundesländern unter Angabe der Anzahl bereits ausgestatteter Standorte im jeweiligen Bundesland und unter Angabe der Anzahl aller Standorte im jeweiligen Bundesland aufschlüsseln)?

Es gibt insgesamt 34 weitere Standorte bewirtschafteter Rastanlagen auf Bundesautobahnen.

Bundesland	Anzahl Standorte
BW	1
BY	0
BE	0
BB	0
HH	0
HE	16
MV	4
NI	3
NW	5
RP	0
SL	2
SN	0
ST	0
SH	3
TH	0
Gesamt	34

Stand: August 2018

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu Frage 9 auf Bundestagsdrucksache 19/986 verwiesen.

66. Wie lange sind die bereits in Betrieb befindlichen Ladepunkte an Standorten der Autobahn Tank & Rast GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung im Durchschnitt täglich störungsbedingt nicht in Betrieb, und wie stellt die Bundesregierung beispielsweise im Rahmen der Auftragsvergabe oder der Konzessionsverträge sicher, dass die Ausfallzeiten so kurz wie möglich ausfallen?

Zu täglichen störungsbedingten Ausfällen der Ladepunkte an Standorten der Autobahn Tank & Rast GmbH liegen der Bundesregierung keine Informationen vor.

Die Ausstattung der bewirtschafteten Rastanlagen mit Ladesäulen erfolgt im Rahmen der bestehenden Konzessionsverträge. Die Betriebsbereitschaft der Schnellladestationen liegt in der Verantwortung der Konzessionsnehmer. Diese sind vertraglich verpflichtet, Betriebsstörungen unverzüglich zu beseitigen. Bei etwaigen Verstößen gegen die Betriebspflicht stehen der zuständigen Straßenbauverwaltung die Mittel der Ersatzvornahme und der Kündigung zur Verfügung.

