

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),
Oliver Krischer, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 19/15834 –**

Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur der Bundesregierung und aktueller Stand der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 18. November 2019 hat die Bundesregierung einen Masterplan Ladeinfrastruktur beschlossen, der auf dem sogenannten Autogipfel am 4. November 2019 zusammen mit Vertretern der Automobilindustrie, Arbeitnehmervertretern und anderen Akteuren verabredet worden war (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf?__blob=publicationFile). Neben dem Ziel, dass bis zum Jahr 2030 1 Mio. öffentlich zugängliche Ladepunkte in Deutschland zur Verfügung stehen sollen, enthält der Plan auch die Ankündigung verschiedener Maßnahmen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Nach Ansicht der Fragesteller bleiben zahlreiche Maßnahmen und Details jedoch nicht zuletzt deshalb unklar, weil deren konkrete Ausgestaltung auf spätere Zeitpunkte verschoben wurde. Für eine wirkungsvolle Umsetzung eines Masterplans ist es zudem notwendig, die Maßnahmen an der aktuellen Situation der Ladeinfrastruktur und der zu erwartenden Nachfrage auszurichten.

1. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Betrieb (bitte für jedes Bundesland nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Nach Angaben der Bundesnetzagentur sind 22.031 öffentliche Ladepunkte in Betrieb, die sich wie folgt auf die Bundesländer sowie auf Normalladepunkte (NLP) und Schnellladepunkte (SLP) aufteilen (Stand: 5. Dezember 2019):

Bundesland	NLP	SLP
Baden-Württemberg	2.922	454
Bayern	4.136	449
Berlin	875	42
Brandenburg	377	36
Bremen	152	6
Hamburg	991	78
Hessen	1.338	158
Mecklenburg-Vorpommern	216	27
Niedersachsen	1.619	229
Nordrhein-Westfalen	3.754	190
Rheinland-Pfalz	814	195
Saarland	99	18
Sachsen	733	137
Sachsen-Anhalt	311	80
Schleswig-Holstein	834	113
Thüringen	545	103
Summe	19.716	2.315

2. Wie viele Ladepunkte sind derzeit an den Standorten des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und seiner nachgeordneten Behörden in Betrieb (bitte nach Standorten sowie nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Standort	Ladepunkte insgesamt	Normal-ladepunkte	Schnell-ladepunkte
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) (Berlin)	14	12	2
BMVI (Bonn)	14	14	0
BMVI (Summe)	28	26	2
DFS Deutsche Flugsicherung GmbH	0	0	0
Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (BFU)	0	0	0
Deutscher Wetterdienst (DWD)	4	4	0
Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS)	26	25	1
Havariekommando	0	0	0
Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen (BAV)	2	2	0
Kraftfahrt-Bundesamt (KBA)	0	0	0
Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG)	2	2	0
Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH)	6	4	2
Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung (BSU)	0	0	0
Bundeseisenbahnvermögen (BEV)	5	5	0
Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF)	0	0	0
Bundesamt für Güterverkehr (BAG)	4	4	0
Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt)	0	0	0
Bundesanstalt für Wasserbau (BAW)	0	0	0
Eisenbahn-Bundesamt (EBA)	1	1	0
Luftfahrt-Bundesamt (LBA)	0	0	0
Fernstraßen-Bundesamt (FBA)	0	0	0
Bundesstelle für Eisenbahnunfalluntersuchung (BEU)	0	0	0
Summen	78	73	5

3. Wie viele der 100.000 Ladepunkte, die nach der Zielsetzung des Koalitionsvertrags zwischen CDU, CSU und SPD „bis 2020 [...] zusätzlich verfügbar“ sein sollen, sind mittlerweile zusätzlich verfügbar (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln), und wie viele Ladepunkte, die die Definition des Koalitionsvertrags erfüllen, sind derzeit insgesamt in Betrieb (bitte gleichermaßen aufschlüsseln)?

Bei den 100.000 Ladepunkten aus dem Koalitionsvertrag handelt es sich sowohl um öffentlich zugängliche als auch private Ladepunkte. Da zu den privaten Ladepunkten keine Erhebungen vorliegen, kann hierzu keine Aussage getroffen werden.

4. Wie verteilen sich die 1 Million öffentlich zugänglichen Ladepunkte, die entsprechend der Ankündigung im Masterplan Ladeinfrastruktur bis 2030 errichtet sein sollen, auf die Bundesländer (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln), und wie wurde der Bedarf insbesondere vor dem Hintergrund sich weiterentwickelnder Batteriekapazitäten und Ladeleistungen sowie in Anbetracht des Ladeverhaltens der Verbraucher ermittelt?
5. Wie verteilen sich die 50.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkte, die entsprechend der Ankündigung im Masterplan Ladeinfrastruktur in den nächsten zwei Jahren errichtet werden sollen, auf die Bundesländer (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Eine vorab fixierte Verteilung der im Masterplan Ladeinfrastruktur angekündigten öffentlich zugänglichen Ladepunkte (Normal- und Schnellladepunkte) auf die jeweiligen Länder wird nicht angestrebt. Fokus ist vielmehr ein bedarfsgerechter und flächendeckender Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Deutschland. Hierfür hat das BMVI als gemeinsame Planungsgrundlage das StandortTOOL im September 2019 unter www.standorttool.de veröffentlicht, welches den zusätzlichen Ladebedarf für die Jahre 2022 und 2030 zeigt. Die Ermittlung des künftigen Bedarfs erfolgt auf Basis von Verkehrsströmen, sozioökonomischer Daten sowie Nutzer- und Raumstrukturen.

6. Wie verteilen sich die mindestens 15.000 zusätzlichen öffentlichen Ladepunkte, die die Automobilindustrie entsprechend der Ankündigung im Masterplan Ladeinfrastruktur bis 2022 errichten soll, auf die Bundesländer (bitte nach Normalladepunkten und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Die Automobilindustrie entscheidet im Rahmen ihrer Investitionsfreiheit über die Standorte und Art der von ihr angekündigten zusätzlichen Ladepunkte bis 2022. Im Übrigen liegen der Bundesregierung hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

7. Hat sich die Automobilindustrie dazu bereit erklärt, Informationen zu den erwarteten Neuzulassungen, den zukünftigen Batteriegrößen, der Ladeleistung und dem Verhältnis zwischen batterieelektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Fahrzeugen in regelmäßigen Abständen zur Verfügung zu stellen, damit der Aufbau der Ladeinfrastruktur stets die tatsächliche zu erwartende Nachfrage adressiert?

Wenn ja, welche Informationen werden in welchen Abständen zur Verfügung gestellt?

Wenn nein, warum nicht, und aus welchen Gründen ist eine einmalige Bereitstellung im Rahmen einer Studie sinnvoll?

Die Automobilindustrie hat zugesagt, ihre Erkenntnisse in Bezug auf den Markthochlauf von E-Fahrzeugen insbesondere hinsichtlich potentieller E-Fahrzeugkäufer z. B. auf der Basis verbindlicher Bestellungen unter Beachtung von datenschutz-, wettbewerbs- und kartellrechtlichen Vorgaben zu übermitteln. Diese Informationen werden unter anderem in die vom BMVI über die NOW GmbH beauftragte Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025-2030: Szenarien für den Markthochlauf“ einfließen.

8. Mit welchen „relevanten Beteiligten“ werden das Bundesverkehrsministerium und das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie entsprechend der Ankündigung im Masterplan Ladeinfrastruktur bis Februar 2020 einen Forderungskatalog für die neue EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe erstellen?

Das BMVI und das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) stehen in kontinuierlichem Austausch mit Repräsentanten der Automobilwirtschaft, Energiewirtschaft, kommunalen und anderen Spitzenverbänden. Auch die neue EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und insbesondere der zu erstellende Forderungskatalog sind Gegenstand laufender Beratungen.

9. An welcher Stelle bzw. auf welcher Seite des Masterplans Ladeinfrastruktur befindet sich die Zusage der gesamten Bundesregierung, „über 3 Mrd. Euro [...] in die Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw mit CO₂-freien Antrieben bis 2023“ (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/mobilitaet-fuer-morgen.html) zu investieren?

Die Aussage der vorgesehenen Mittel von über 3 Mrd. Euro für Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw mit CO₂-freien Antrieben bis 2023 bezieht sich auf den Wirtschaftsplan des Energie- und Klimafonds, Titel 6092/893 02 „Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur“. Der Masterplan Ladeinfrastruktur präzisiert die hierzu vorgesehenen Maßnahmen.

10. Aus welchem Grund sind zur öffentlichen Förderung der Tank- und Ladeinfrastruktur 3 Mrd. Euro notwendig, obwohl die Bundesregierung nicht einmal in Grundzügen benennen kann, in welchen Bereichen dieses Geld benötigt wird (vgl. Antwort der Bundesregierung und auf die Mündliche Frage 6 in der 126. Sitzung des 19. Deutschen Bundestages, Plenarprotokoll 19/126)?

Die Bundesregierung hat sich mit dem Klimaschutzplan 2050 verpflichtet, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 insgesamt um 55 bis 56 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Im Verkehrssektor soll bis 2030 eine Reduktion um 40 bis 42 Prozent erfolgen. Diese Ziele werden im Klimaschutzgesetz verbindlich geregelt. Dieses ambitionierte Sektorziel ist insbesondere durch den Einsatz von CO₂-freien Antrieben zu erreichen. Das Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050 benennt konkrete Maßnahmen zur Förderung der Tank- und Ladeinfrastruktur, für welche die erwähnten Mittel vorgesehen sind.

11. Wie verteilen sich die 3 Mrd. Euro einerseits auf die Tankinfrastruktur und andererseits auf die Ladeinfrastruktur?

Die konkrete Aufteilung der Mittel wird sich im Rahmen der laufenden Ausgestaltung der einzelnen Förderprogramme ergeben. Für die Förderung der privaten Ladeinfrastruktur sind für 2020 bereits 50 Mio. Euro festgelegt.

12. Für wie viele Ladepunkte wurden im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur Zuwendungen bewilligt (bitte nach Bundesländern der Standorte sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Bundesland	LP-Art	
	N-LP	S-LP
Baden-Württemberg	4.333	838
Bayern	2.465	916
Berlin	83	49
Brandenburg	287	131
Bremen	89	54
Hamburg	550	81
Hessen	674	241
Mecklenburg-Vorpommern	137	42
Niedersachsen	1.757	297
Nordrhein-Westfalen	2.644	474
Rheinland-Pfalz	867	276
Saarland	225	39
Sachsen	719	135
Sachsen-Anhalt	206	91
Schleswig-Holstein	785	83
Thüringen	338	117
Gesamt	16.159	3.864

Diese Aufstellung bezieht sich auf die ersten drei Förderaufrufe, Daten aus dem vierten Aufruf liegen noch nicht vor.

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

Von den im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur bewilligten Ladepunkten wurden bisher 7.534 Ladepunkte in Betrieb genommen:

Bundesland	NLP	SLP
Baden-Württemberg	1.303	274
Bayern	1.006	193
Berlin	16	12
Brandenburg	169	20
Bremen	59	35
Hamburg	317	44
Hessen	314	66
Mecklenburg-Vorpommern	15	0
Niedersachsen	830	117
Nordrhein-Westfalen	999	121
Rheinland-Pfalz	351	157
Saarland	66	19
Sachsen	250	47
Sachsen-Anhalt	67	11
Schleswig-Holstein	351	21
Thüringen	237	47
Gesamt	6.350	1.184

14. Für wie viele Ladepunkte wurden in den vier Förderaufrufen im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur jeweils Zuwendungen bewilligt (bitte nach Förderaufrufen sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?
15. Wie viele Ladepunkte, für die in den vier Förderaufrufen im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur Zuwendungen bewilligt wurden, wurden bereits in Betrieb genommen (bitte nach Förderaufrufen sowie nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Förderaufruf	NLP		SLP	
	bewilligt	in Betrieb genommen	bewilligt	in Betrieb genommen
1.	5.679	3.871	1.396	1.128
2.	6.014	2.436	759	51
3.	4.466	43	1.709	5
Gesamt	16.159	6.350	3.864	1.184

Die Daten zu dem vierten Förderaufruf liegen noch nicht vor.

16. Nach welcher Zeitdauer werden Zuwendungsbescheide ungültig, wenn die Zuwendungen nicht abgerufen werden, um Ladepunkte zu errichten?

Die bewilligten Vorhabenlaufzeiten für die Errichtung der Ladeinfrastruktur sind je nach Antragstellerwunsch und Umfang des Projekts individuell, sollten aber gemäß den Vorgaben der Förderrichtlinie zwölf Monate nicht überschreiten. Bei hinreichender Begründung kommt auch eine Verlängerung in Betracht.

17. Bei wie vielen Ladepunkten, für die Zuwendungen bewilligt wurden, wurden die Zuwendungen nicht rechtzeitig abgerufen, sodass die Zuwendungsbescheide ungültig wurden?

Wenn die Zuwendung für einen ehemals bewilligten Ladepunkt widerrufen werden muss, kann dies eine Vielzahl unterschiedlicher Gründe haben. Die Gründe werden statistisch nicht erfasst.

18. Wie hoch ist die Gesamtsumme der im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur bewilligten Zuwendungen, und wie verteilt sich die Summe auf die einzelnen Bundesländer (bitte nach Bundesländern der Standorte aufschlüsseln)?

Bundesland	Zuwendung in Euro
Baden-Württemberg	24.174.354,78
Bayern	25.162.543,88
Berlin	1.461.170,00
Brandenburg	4.292.578,36
Bremen	1.267.276,95
Hamburg	3.707.304,04
Hessen	7.285.938,36
Mecklenburg-Vorpommern	2.025.855,67
Niedersachsen	9.933.611,19
Nordrhein-Westfalen	14.334.316,14
Rheinland-Pfalz	8.399.266,11
Saarland	2.108.828,02
Sachsen	4.709.814,40
Sachsen-Anhalt	3.079.163,45
Schleswig-Holstein	3.462.969,96
Thüringen	3.177.673,74
Gesamt	118.582.665,05

Diese Aufstellung bezieht sich auf die ersten drei Förderaufrufe, Daten aus dem vierten Aufruf liegen noch nicht vor.

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

Antragsteller	Anzahl LP
EnBW Energie Baden-Württemberg AG	1.248
innogy SE	1.109
Charge-On GmbH	612
Freie und Hansestadt Hamburg	576
WAYDO GmbH	528
MVV Enamic GmbH	469
Volkswagen AG	414
EnBW Kommunale Beteiligungen GmbH	387
Sales & Solutions GmbH	370
N-ERGIE Aktiengesellschaft	337

Diese Aufstellung bezieht sich auf die ersten drei Förderaufrufe, Daten aus dem vierten Aufruf liegen noch nicht vor.

20. Wie viele dieser Ladepunkte haben diese zehn Antragsteller bereits in Betrieb genommen (bitte aufschlüsseln nach Antragsteller und Anzahl der Ladepunkte, die bereits in Betrieb genommen wurden)?

Die zehn Antragsteller haben insgesamt bereits 1.259 Ladepunkte über OBELIS in Betrieb gemeldet. OBELIS ist die Online-Plattform für die Berichterstattung aller geförderten Ladestationen des Bundesförderprogramms Ladeinfrastruktur.

Antragsteller	Anzahl bewilligter Ladepunkte	Über OBELIS in Betrieb gemeldet
EnBW Energie Baden-Württemberg AG	1.248	292
innogy SE	1.109	294
Charge-On GmbH	612	38
Freie und Hansestadt Hamburg	576	352
WAYDO GmbH	528	5
MVV Enamic GmbH	469	24
Volkswagen AG	414	254
EnBW Kommunale Beteiligungen GmbH	387	164
Sales & Solutions GmbH	370	22
N-ERGIE Aktiengesellschaft	337	74
Summe	6.050	1.519

21. Wie verteilt sich die Anzahl der Ladepunkte, für die im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur Zuwendungen bewilligt wurden, auf die Rechtsnatur der Antragsteller (z. B. Kommunen, Unternehmen, Privatpersonen etc.)?

Antragsteller	Anzahl LP
Kommune	2.277
Privatperson	151
Unternehmen	17.595
Gesamt	20.023

Diese Aufstellung bezieht sich auf die ersten drei Förderaufrufe, Daten aus dem vierten Aufruf liegen noch nicht vor.

22. Welche Erkenntnisse besitzt die Bundesregierung aufgrund der über die Halbjahresberichte erhobenen Daten im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur zur durchschnittlichen Dauer der Ladevorgänge, zur durchschnittlichen geladenen Energiemenge und zur durchschnittlichen täglichen Anzahl der Ladevorgänge an den bereits in Betrieb genommenen Ladepunkten (bitte jeweils nach Normal- und Schnellladepunkten aufschlüsseln)?

Datengrundlage der Durchschnittswerte sind 334.004 Ladevorgänge an 3.846 Ladepunkten, die im Zeitraum vom 1. Juli 2018 bis zum 30. Juni 2019 stattgefunden haben. Die durchschnittliche Anzahl an Ladevorgängen pro Tag wurde zunächst pro Ladepunkt jeweils für den Zeitraum ab dem Berichtstag mit dem ersten bis zum Berichtstag mit dem letzten gemeldeten Ladevorgang berechnet. Anschließend wurde der Durchschnitt für alle Normalladepunkte und alle Schnellladepunkte ermittelt.

	Durchschnittliche Dauer der Ladevorgänge	Durchschnittliche geladene Energiemenge pro Ladevorgang	Durchschnittliche Anzahl an Ladevorgängen pro Tag
Normalladepunkte	4,5 Stunden	12,0 kWh	0,22
Schnellladepunkte	0,7 Stunden	12,3 kWh	0,75

23. Wann wird der fünfte Förderaufruf erfolgen (bitte unter Nennung eines genauen Datums oder alternativ eines Monats oder Quartals) bzw. ist noch im Jahr 2019 mit einem dritten Aufruf zu rechnen?
26. Inwiefern wird die Ankündigung aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur, im Rahmen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur bis März 2020 „noch einen Förderaufruf für Ladeinfrastruktur auf Kundenparkplätzen“ zu veröffentlichen, bereits im Rahmen des fünften Förderaufrufs umgesetzt?

Die Fragen 23 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Am 19. August 2019 hat das BMVI den vierten Aufruf der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur veröffentlicht; Anträge konnten bis zum 30. Oktober 2019 gestellt werden.

Bis März 2020 wird das BMVI den fünften Förderaufruf für Ladeinfrastruktur auf Kundenparkplätzen und für Ladeinfrastruktur an Tankstellen veröffentlichen.

24. Welche Fördersummen für die Bezuschussung von Normalladepunkten und Schnellladepunkten wird der fünfte Förderaufruf jeweils umfassen?
25. Wie viele Schnellladepunkte einerseits und Normalladepunkte andererseits werden mit dem fünften Förderaufruf bezuschusst?

Die Fragen 24 und 25 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Konkrete Fördersummen von Normal- und Schnellladepunkten sind Gegenstand der laufenden Ausgestaltung des fünften Förderaufrufs.

27. Wird die Bundesregierung die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur finanziell aufstocken und von nach Ansicht der Fragesteller bestehenden Hemmnissen befreien, um schnell bessere Ergebnisse für die Ladeinfrastruktur zu erzielen, anstatt die Förderrichtlinie entsprechend der Ankündigung aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur bis Ende 2020 in der jetzigen Form fortzuführen?

Wenn ja, inwiefern?

Wenn nein, warum nicht?

Das am 9. Oktober 2019 durch das Bundeskabinett beschlossene Klimaschutzprogramm sieht Mittel von über 3 Mrd. Euro für Tank- und Ladeinfrastruktur vor. Dies bedeutet auch eine finanzielle Aufstockung der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur. Die Erfahrungen der vergangenen Förderaufrufe werden im Rahmen der Ausgestaltung der jeweils neuen Förderaufrufe kontinuierlich reflektiert und berücksichtigt.

28. Welche Prämissen besitzt die Erstellung des im Masterplan Ladeinfrastruktur angekündigten Konzepts, „wie die Finanzierung und Organisation eines verlässlichen, schnellen und großvolumigen Ladeinfrastrukturaufbaus bis 2025 ausgestaltet werden soll“, z. B. hinsichtlich einer Finanzierung über Förderprogramme, über Konzessionen oder über andere Wege?

Das zu erstellende Konzept zur Finanzierung und Organisation des Ladeinfrastrukturaufbaus bis 2025 ist hinsichtlich der zur Zielerreichung vorzusehenden Maßnahmen ergebnisoffen.

29. Bei welcher Bundesbehörde oder anderen bundeseigenen Einrichtung wird die „Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur“ eingerichtet?
30. Wie viele Mitarbeiter wird die Leitstelle haben, und bis wann werden die Stellen besetzt sein?
31. Wann genau im Jahr 2019 wird die Leitstelle ihre Arbeit aufnehmen, und welche konkrete Aufgabe wird sie zuerst angehen, um sicherzustellen, „dass jedes E-Fahrzeug vor Ort über eine nutzerfreundliche Infrastruktur verfügt“ (www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/ladeinfrastruktur-1692644)?

Die Fragen 29 bis 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Mit der Einrichtung der „Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur“ wurde die NOW GmbH im Dezember 2019 beauftragt. Sie wird im kommenden Jahr ihre Arbeit aufnehmen.

Die konkrete organisatorische Anbindung der Leitstelle steht ebenso wie die konkrete Anzahl der dort ansässigen Mitarbeiter noch aus.

32. In welchen Punkten wird das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz in seinem laut Masterplan Ladeinfrastruktur noch für das Jahr 2019 angekündigten Gesetzentwurf, mit dem das Miet- und Wohnungseigentumsrecht überarbeitet wird, über den vom Bundesrat beschlossenen Gesetzentwurf „zur Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs und des Wohnungseigentumsgesetzes zur Förderung der Elektromobilität“ (Bundestagsdrucksache 19/15085) hinausgehen?
33. Wird der Entwurf des Bundesministeriums der Justiz und für Verbraucherschutz von den Empfehlungen im „Abschlussbericht der Bund-Länder-Arbeitsgruppe zur Reform des Wohnungseigentumsgesetzes (WEG)“ abweichen?

Wenn ja, in welchen Punkten?

Die Fragen 32 und 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Grundlage für die Erarbeitung des Gesetzentwurfs zu einer umfassenden Änderung des Wohnungseigentumsrechts war der Abschlussbericht der Bund-Länder-Arbeitsgruppe. Die Versendung des Referentenentwurfs zur Änderung des Wohnungseigentumsrechts an die Bundesressorts steht bevor. Vorher können keine Aussagen zum Inhalt des Gesetzentwurfs getroffen werden.

34. Aus welchen Gründen geht die Bundesregierung entsprechend der Aussagen im Masterplan Ladeinfrastruktur davon aus, dass die Änderungen im Miet- und Wohnungseigentumsrecht erst Ende 2020 umgesetzt sein werden?

Die Aussage besagt nicht, dass der Zeitraum bis Ende 2020 zwingend ausgeschöpft werden muss.

35. Wird die Bundesregierung die Änderungen im Miet- und Wohneigentumsrecht, die der Förderung privater Ladestationen dienen sollen, aus einer grundlegenden Reform des Miet- und Wohneigentumsrecht herauslösen, um die Umsetzung zu beschleunigen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung beabsichtigt nicht, einzelne Regelungen aus dem Gesetzentwurf herauszulösen. Auf die Stellungnahme der Bundesregierung zu dem Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Bürgerlichen Gesetzbuchs und des Wohnungseigentumsgesetzes zur Förderung der Elektromobilität wird verwiesen (Bundestagsdrucksache 19/15085, S. 18 f.).

36. Plant die Bundesregierung, die Vorgaben der Richtlinie (EU) 2018/844 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden deutlich vor der vorgeschriebenen Frist am 10. März 2020 umzusetzen, um den Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur so früh wie möglich sicherzustellen?

Wenn ja, wann, und auf welche Weise will sie die Vorgaben umsetzen?

Wenn nein, warum nicht?

37. Inwiefern plant die Bundesregierung, über die Vorgaben der Richtlinie hinauszugehen, indem beispielsweise eine höhere Quote von Ladepunkten bei Neubauten oder umfassenden Renovierungen im deutschen Recht vorgeschrieben wird?

Die Fragen 36 und 37 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das BMWi und das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) beabsichtigen einen Entwurf für eine Umsetzung der Vorgaben zur Elektromobilität der Richtlinie (EU) 2018/844 rechtzeitig vorzulegen.

38. Bis wann wird das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat entsprechend der Ankündigung im Masterplan Ladeinfrastruktur die Ergebnisse der Prüfung zur Frage, inwiefern im Hinblick auf das Baurecht „Gesetzesänderungen im Bundesrecht den Aufbau von Ladeinfrastruktur erleichtern und fördern können“, vorlegen?

Die Ressortabstimmung zum Gesetzentwurf zur Novellierung des Baugesetzbuchs (BauGB) ist noch nicht abgeschlossen. Daher werden zum jetzigen Zeitpunkt keine Aussagen zum konkreten Inhalt der BauGB-Novelle gemacht. Nach Abschluss der Ressortverhandlungen wird der Gesetzentwurf auf der Website des BMI veröffentlicht.

39. Aus welchem Grund konnte sich der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer mit seiner Forderung aus dem März 2019, 1 Mrd. Euro für die Förderung privater Ladestationen über den Bundeshaushalt 2020 bereitzustellen (vgl. www.faz.net/-iki-9lfxxy), nicht durchsetzen, da nun lediglich bis zu 50 Mio. Euro im Jahr 2020 zur Verfügung stehen sollen?
40. Bis wann wird das Bundesverkehrsministerium das Förderprogramm für private Ladeinfrastruktur veröffentlichen, und welche Förderbedingungen wird das Programm enthalten (insbesondere zu berechtigten Antragstellern und Förderhöhen)?

Die Fragen 39 und 40 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die für das Jahr 2020 vorgesehenen Mittel von 50 Mio. Euro stellen einen Anfang der erstmaligen Förderung von privater Ladeinfrastruktur durch den Bund dar.

41. Bis wann wird die Bundesregierung entsprechend der Ankündigung im Masterplan Ladeinfrastruktur einen Vorschlag vorlegen, um durch eine Versorgungsaufgabe zu regeln, „dass an allen Tankstellen in Deutschland auch Ladepunkte angeboten werden“?
42. Welche „unverhältnismäßige[n] finanziellen Belastungen“ hält die Bundesregierung in diesem Zusammenhang für „unzumutbar“?

Die Frage 41 und 42 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung prüft derzeit die im Klimaschutzprogramm 2030 und im Masterplan Ladeinfrastruktur definierten Maßnahmen.

43. Bis wann wird das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit die Ergebnisse der im Masterplan Ladeinfrastruktur angekündigten Prüfung, „ob die Errichtung von Schnellladesäulen als Dekarbonisierungsmaßnahmen der Mineralölwirtschaft behandelt werden können“, vorlegen?

Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit wird die Prüfung schnellstmöglich im Rahmen der Umsetzung der überarbeiteten europäischen Erneuerbare-Energien-Richtlinie (Richtlinie (EU) 2018/2001) vornehmen.

44. Welche Rechtsgrundlagen für eine Anrechnung als Dekarbonisierungsmaßnahmen kommen für diese Maßnahme grundsätzlich infrage bzw. werden bei anderen Maßnahmen schon heute genutzt?

In Deutschland werden die Zielvorgaben der Erneuerbare-Energien-Richtlinie für die Nutzung erneuerbarer Energien im Verkehrssektor im Wesentlichen durch die Verpflichtung zur Minderung der Treibhausgasemissionen von Kraftstoffen nach § 37a Absatz 1 Satz 1 und 2 in Verbindung mit Absatz 4 BImSchG (THG-Quote) umgesetzt. Bereits nach aktueller Rechtslage ist aufgrund der 38. BImSchV Strom zur Nutzung in Elektrofahrzeugen auf die THG-Quote anrechenbar. Zu prüfen ist, ob durch die neuen Vorgaben der novellierten Erneuerbare-Energien-Richtlinie die Anrechnung von Strom auf die THG-Quote künftig positive Auswirkungen auf die Finanzierung von Ladeinfrastrukturen haben könnte.

45. An wie vielen Standorten der Autobahn Tank & Rast stehen nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit Schnellladepunkte zur Verfügung (bitte nach Bundesländern unter Angabe der Anzahl aller Standorte der Autobahn Tank & Rast im jeweiligen Bundesland sowie unter Angabe der Anzahl der bereits ausgestatteten Standorte im jeweiligen Bundesland aufschlüsseln)?

Bundesweit sind 337 Standorte der Autobahn Tank & Rast mit Schnellladeinfrastruktur ausgestattet (Stand: 3. Dezember 2019).

Bundesland	Anzahl Tank & Rast-Standorte gesamt	Anzahl aus- gerüsteter Tank & Rast- Standorte
Baden-Württemberg	42	42
Bayern	71	68
Berlin	2	1
Brandenburg	31	6
Bremen	0	0
Hamburg	4	2
Hessen	43	35
Mecklenburg-Vorpommern	6	2
Niedersachsen	47	41
Nordrhein-Westfalen	75	60
Rheinland-Pfalz	32	30
Saarland	3	3
Sachsen	12	11
Sachsen-Anhalt	11	9
Schleswig-Holstein	14	14
Thüringen	15	13
Gesamt	408	337

46. An welchen Standorten der Autobahn Tank & Rast wurden nach Kenntnis der Bundesregierung noch keine Schnellladepunkte errichtet, und wann wird die Errichtung jeweils fertiggestellt sein (bitte unter Nennung der konkreten Standorte nach Bundesland)?

Die Ausrüstung dieser Standorte ist ein laufender Prozess, Detailinformationen liegen der Bundesregierung nicht vor (Stand: 3. Dezember 2019).

Bayern	Samerberg Nord	Im Bau
	Spessart Süd	
	Steigerwald Nord	
Berlin	Avus	Im Bau
Brandenburg	Am Fichtenplan Nord	Baulich fertig, Inbetriebnahme steht aus
	Am Fichtenplan Süd	
	Am Kahlberg Ost	
	Am Kahlberg West	
	Berstetal	
	Biegener Hellen Nord	
	Biegener Hellen Süd	
	Buckowsee Ost	
	Buckowsee West	
	Freienhufener-Eck Ost	Im Bau
	Freienhufener-Eck West	Im Bau
	Linumer Bruch Nord	
	Linumer Bruch Süd	
	Michendorf Nord	Im Bau
	Michendorf Süd	
	Rüblingsheide	
	Seeberg Ost	
	Seeberg West	
	Stolper Heide Ost	
	Waldeck Ost	
Waldeck West		
Walsleben Ost		
Walsleben West		
Wolfslake Ost		
Wolfslake West		
Hamburg	Harburger Berge Ost	Im Bau
	Harburger Berge West	Im Bau
Hessen	Bad Camberg Ost	
	Hasselberg West	
	Kassel Ost	
	Kirchheim Ost	
	Limes Ost	
	Taunusblick	
	Uttrichshausen Ost	
Werratal Süd		
Mecklenburg-Vorpommern	Recknitz Niederung Ost	
	Recknitz Niederung West	
	Stolpe Nord	
	Stolpe Süd	

Niedersachsen	Aarbachkate	
	Allertal Ost	
	Allertal West	
	Göttingen Ost	
	Harz Ost	
	Harz West	
Nordrhein-Westfalen	Am Haarstrang Nord	
	Am Haarstrang Süd	
	Bedburger Land Ost	
	Bedburger Land West	
	Cloerbruch Nord	Baulich fertig, Inbetriebnahme steht aus
	Cloerbruch Süd	Baulich fertig, Inbetriebnahme steht aus
	Frechen Nord	Im Bau
	Geismühle Ost	
	Geismühle West	
	Knauheide	
	Niederdorf	
	Nievenheim West	
	Sternenberg Nord	
	Sternenberg Süd	
Vierwinden Nord		
Rheinland-Pfalz	Dannstadt Ost	
	Mosel Ost	
Sachsen	Auerswalder Blick Süd	
Sachsen-Anhalt	Börde Nord	
	Börde Süd	
Thüringen	Eisenach Nord	
	Hermisdorfer Kreuz Ost	

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

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Erkenntnisse vor.

48. Welche Gründe machen es erforderlich, dass das Bundesverkehrsministerium entsprechend der Ankündigung im Masterplan Ladeinfrastruktur erst bis Ende 2020 Kriterien festlegt, „ob und in welchem Umfang an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen an Bundesautobahnen zusätzlich Ladeinfrastruktur erforderlich ist“?

Die zukünftige Anzahl an Schnellladepunkten hängt maßgeblich von dem zu erwartenden Bedarf an Ladepunkten je Streckenabschnitt ab. Für den koordinierten Aufbau und die Festlegung der Kriterien wird die im Dezember 2019 eingerichtete „Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur“ das BMVI unterstützen.

49. Auf welche Weise wird die Bundesregierung die im Masterplan Ladeinfrastruktur angekündigte Maßnahme, dass die bewirtschafteten Rastanlagen „bis 2022 jeweils mindestens 4 Ladepunkte mit mindestens 150 kW Leistung vorhalten“ sollen, im Rahmen der bestehenden Konzessionsverträge umsetzen (vgl. Antwort der Bundesregierung zu Frage 8 auf Bundestagsdrucksache 18/11377)?
58. Bis wann wird das Bundesverkehrsministerium die Ergebnisse der im Masterplan Ladeinfrastruktur angekündigten Prüfung, „inwieweit an diesen Rastanlagen Ladestationen mit mindestens 350 kW, die die speziellen Anforderungen von schweren Nutzfahrzeugen erfüllen, errichtet werden können“, vorlegen?

Die Fragen 49 und 58 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Prüfung dauert an.

50. Bis wann wird die Bundesregierung entsprechend der Ankündigung im Masterplan Ladeinfrastruktur einen „Regelungsvorschlag vorlegen, wie in geeigneten, vom Europarecht vorgesehenen Ausnahmefällen von regionalem Marktversagen den Verteilernetzbetreibern ermöglicht wird, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu errichten“?
51. Welche grundsätzlichen Möglichkeiten sieht das entsprechende EU-Paket für eine solche Regelung im nationalen Recht vor, und in welchen Regionen kommt es nach Ansicht der Bundesregierung zu einem regionalen Marktversagen, auf das sich die nach Ansicht der Bundesregierung im Europarecht vorgesehenen Ausnahmefälle beziehen sollen?

Die Fragen 50 und 51 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Masterplan Ladeinfrastruktur enthält folgende Aussage: „Das BMWi wird im Rahmen der Umsetzung des EU-Pakets ‚Saubere Energie für alle Europäer‘ einen Regelungsvorschlag vorlegen, wie in geeigneten, vom Europarecht vorgesehenen Ausnahmefällen von regionalem Marktversagen den Verteilernetzbetreibern ermöglicht wird, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu errichten.“

Wichtig ist, dass es sich insoweit um einen Ausnahmefall handelt. Der Regelfall ist ein Aufbau der Ladeinfrastruktur im Wettbewerb, auf den die Bundesregierung auch mit dem geltenden Ordnungsrahmen setzt.

Teil des EU-Legislativpakets „Saubere Energie für alle Europäer“ ist die Strombinnenmarkt-Richtlinie (Richtlinie (EU) 2019/944 vom 5. Juni 2019 mit gemeinsamen Vorschriften für den Elektrizitätsbinnenmarkt und zur Änderung der Richtlinie 2012/27/EU). Nach den Regelungen dieser Richtlinie ist es Verteilernetzbetreibern grundsätzlich nicht gestattet, Eigentümer von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu sein oder diese Ladepunkte zu entwickeln, zu verwalten oder zu betreiben, mit Ausnahme der Fälle, in denen Verteilernetzbetreiber Eigentümer ausschließlich für den Eigengebrauch bestimmter privater Ladepunkte sind (Artikel 33 Absatz 2 der Strombinnenmarkt-Richtlinie).

Davon abweichend können die Mitgliedstaaten den Verteilernetzbetreibern gestatten, Eigentümer von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu sein bzw. diese Ladepunkte zu entwickeln, zu verwalten oder zu betreiben, sofern alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

- a) Anderen Parteien wurde nach einem offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Ausschreibungsverfahren, das der Überprüfung und Genehmigung durch die Regulierungsbehörde bedarf, nicht das Recht gewährt, Eigentümer von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge zu sein oder diese Ladepunkte zu entwickeln, zu verwalten oder zu betreiben, oder sie konnten diese Leistungen nicht zu angemessenen Kosten und nicht rechtzeitig erbringen.
- b) Die Regulierungsbehörde hat eine Ex-ante-Überprüfung der Bedingungen des Ausschreibungsverfahrens gemäß Buchstabe a vorgenommen und ihre Genehmigung erteilt.
- c) Der Verteilernetzbetreiber betreibt die Ladepunkte gemäß Artikel 6 auf der Grundlage des Zugangs Dritter und enthält sich jeder Diskriminierung von Netznutzern oder Kategorien von Netznutzern, insbesondere zum Vorteil der mit ihm verbundenen Unternehmen (Artikel 33 Absatz 3 der Strombinnenmarkt-Richtlinie).

Darüber hinaus regelt Artikel 33 Absatz 4 der Strombinnenmarkt-Richtlinie:

„Wenn die Mitgliedstaaten die in Absatz 3 genannten Bedingungen erfüllt haben, führen sie oder ihre benannten zuständigen Behörden in regelmäßigen Abständen oder mindestens alle fünf Jahre eine öffentliche Konsultation durch, um das mögliche Interesse anderer Beteiligter an Eigentum, Entwicklung, Betrieb oder Verwaltung von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge erneut zu prüfen. Deutet die öffentliche Konsultation darauf hin, dass Dritte in der Lage sind, Eigentümer solcher Ladepunkte zu sein oder diese Ladepunkte zu entwickeln, zu betreiben oder zu verwalten, so stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die darauf gerichteten Tätigkeiten der Verteilernetzbetreiber vorbehaltlich des erfolgreichen Abschlusses eines Ausschreibungsverfahrens gemäß Absatz 3 Buchstabe a schrittweise eingestellt werden. Als Teil der Bedingungen für dieses Verfahren können die Regulierungsbehörden es den Verteilernetzbetreibern gestatten, sich den Restwert ihrer Investitionen in die Ladeinfrastruktur wieder erstatten zu lassen.“

Die Regelungen der Strombinnenmarkt-Richtlinie sind durch die Mitgliedstaaten spätestens bis zum 31. Dezember 2020 umzusetzen.

Der Bundesregierung liegen derzeit keine Erkenntnisse vor, in welchen Regionen es zu einem regionalen Marktversagen kommen könnte. Um dies in der Zukunft zu prüfen, wäre im Übrigen zunächst das in Artikel 33 Absatz 3 der Strombinnenmarkt-Richtlinie vorgesehene Verfahren zu durchlaufen.

52. Bis wann wird das Bundesverkehrsministerium entsprechend der Ankündigung im Masterplan Ladeinfrastruktur den Wettbewerb „Modellquartier Ladeinfrastruktur“ starten, und aus welchen Gründen wurde ein wettbewerbliches Modell gewählt?

Der Start des Ideenwettbewerbs dient dazu, möglichst verschiedene Lösungsansätze für öffentliche Ladepunkte in Ballungszentren zu erhalten. Zum genauen Zeitpunkt der Veröffentlichung des Wettbewerbs „Modellquartier Ladeinfrastruktur“ kann aktuell noch keine Aussage getroffen werden.

53. Wird die Bundesregierung die Straßenverkehrs-Ordnung so überarbeiten und insbesondere die darin festgelegten Bußgelder so anpassen, dass Fahrzeuge, die eine Ladesäule blockieren, strenger sanktioniert werden können?

Wenn ja, auf welche Weise?

Wenn nein, warum nicht?

Im Masterplan Ladeinfrastruktur sind die Kommunen aufgefordert, die bereits bestehenden Anordnungsmöglichkeiten der Straßenverkehrsordnung konsequent umzusetzen, so dass Fahrzeuge, die widerrechtlich vor einer Ladesäule parken, umgehend entfernt werden können und Bußgelder so angeordnet werden, dass eine abschreckende Wirkung damit verbunden ist. Zudem ist eine rechtssichere Beschilderung sicherzustellen.

54. Inwiefern wird die Bundesregierung die im Masterplan Ladeinfrastruktur angekündigte Schaffung von Stellen sogenannter Elektromobilitätsmanager finanziell zu unterstützen?

Eine finanzielle Förderung der zu schaffenden Stellen der Elektromobilitätsmanager ist nicht vorgesehen.

55. Wie viele öffentliche zugängliche Ladepunkte, und wie viele private Ladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Betrieb (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?
56. Wie viele öffentliche zugängliche Wasserstoff-Tankstellen, und wie viele private Wasserstoff-Tankstellen für schwere Nutzfahrzeuge sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Betrieb (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Die Fragen 55 und 56 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Derzeit gibt es keine öffentlich zugänglichen Ladepunkte oder Wasserstoff-Tankstellen für schwere Nutzfahrzeuge in Deutschland. Zu privater Tank- und Ladeinfrastruktur liegen der Bundesregierung keine eigenen Erkenntnisse vor.

57. Bis wann werden die „Konzepte für die Lademöglichkeiten für Batterie-Lkw, Oberleitungen für Lkw sowie für Wasserstoff-Tankstellen“, deren Erstellung laut Masterplan Ladeinfrastruktur beschlossen wurde, jeweils vorgelegt?

Gemäß Klimaschutzprogramm 2030 erstellt die Bundesregierung folgende Konzepte im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge: Lademöglichkeiten für Batterie-LKW, Oberleitungen für LKW sowie Wasserstoff-Tankstellen für Lkw.

