

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/13875 –

Schnellladesäuleninfrastruktur für Elektromobilität

Vorbemerkung der Fragesteller

Der Verkehrssektor steht vor vielen Herausforderungen. Um die Mobilität der Zukunft klimafreundlich zu gestalten, ist nach Ansicht der Fragesteller eine technologieoffene Verkehrspolitik notwendig, in der verschiedene Antriebs- und Speichertechnologien ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten. Ein Teil einer solchen technologieoffenen Verkehrspolitik ist die Elektromobilität. Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, bis 2022 1 Mio. Elektroautos in Deutschland zu haben (Quelle: www.bundesregierung.de/breg-de/themen/saubere-luft/elektromobilitaet-weiter-vorantreiben-1530062).

Damit dieses Ziel erreicht werden und die Elektromobilität ihr technologisches Potenzial entfalten kann, ist jedoch das einfache und unkomplizierte Aufladen der Batterien für die Nutzer von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb essenziell. Flächendeckende Möglichkeiten zum Aufladen der Akkus von Elektrofahrzeugen sind eine Voraussetzung dafür, damit die Anschaffung und Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiv bleibt. Die Bundesregierung hat sich daher in ihrem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD das Ziel gesetzt, „bis 2020 mindestens 100 000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen – wovon mindestens ein Drittel Schnellladesäulen (DC) sein sollen“ (Quelle: S. 77, www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1). Das Ziel von 100.000 Ladepunkten wurde inzwischen erweitert und laut einem aktuellen Gesetzentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) sollen bis 2030 300.000 Ladepunkte in Deutschland geschaffen werden (Quelle: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/elektromobilitaet-wird-schneller-gebaut.html).

Laut aktuellen Zahlen des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft gibt es aktuell 20.650 öffentlich zugängliche Ladepunkte. Davon sind jedoch nur 12 Prozent der öffentlich zugänglichen Ladepunkte Schnellladesäulen (Quelle: www.welt.de/wirtschaft/plus198558115/Elektroautos-In-Deutschland-werden-die-falschen-Ladesaeulen-gebaut.html). Ein ähnliches Verhältnis von Schnelllade- zu Normalladeeinrichtungen spiegeln auch die von der Bundesnetzagentur, im Rahmen der Ladesäulenverordnung (LSV), gemeldeten Daten zur öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Deutsch-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 23. Oktober 2019 übermittelt.

Die Drucksache enthält – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

land wider: Von circa 9.823 gemeldeten Ladesäulen sind lediglich 1.263 Schnellladeeinrichtungen (Quelle: www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Ladesaeulenkarte_node.html).

Dieser geringe Prozentsatz an Schnellladesäulen ist problematisch, denn laut Automobilbarometer 2019 von Consors Finanz ist die Ladezeit für E-Autos und die geringe Anzahl an Ladesäulen im Allgemeinen ein Problem. 81 Prozent der im Rahmen des Automobilbarometers 2019 Befragten in Deutschland sind der Meinung, dass nicht genügend öffentliche Ladestationen entlang des Straßennetzes in Deutschland verfügbar seien und 85 Prozent halten die Batterieladezeit für deutlich zu lang. Außerdem gaben 52 Prozent der Befragten an, dass sie sich erst für ein E-Auto interessieren würden, wenn es maximal eine halbe Stunde dauere, das Auto zu laden (Quelle: studien.consorsfinanz.de/Automobilbarometer-2019/Im-Fokus/Themen/index.html).

Experten zufolge ist für den Hochlauf der Elektromobilität nicht allein der Bau von Ladesäulen essenziell, sondern auch die Alltagstauglichkeit, indem sie schnelles Aufladen ermöglichen (Quelle: www.welt.de/wirtschaft/plus198558115/Elektroautos-In-Deutschland-werden-die-falschen-Ladesaeulen-gebaut.html).

1. Bewertet die Bundesregierung die Anzahl der aktuell verfügbaren öffentlichen Schnellladepunkte als ausreichend, um eine flächendeckende Nutzung der aktuell beim Kraftfahrtbundesamt gemeldeten Elektrofahrzeuge zu gewährleisten?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

2. Bewertet die Bundesregierung die Anzahl der aktuell verfügbaren öffentlichen Schnellladepunkte als ausreichend, um die flächendeckende Nutzung der bis 2022 angestrebten 1 Mio. Elektrofahrzeuge zu garantieren?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

3. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um bis 2030 bis zu 300.000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zu schaffen?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der Bundesnetzagentur (BNetzA) sind derzeit 19.842 Ladepunkte in Deutschland verfügbar, davon 2.124 Schnellladepunkte (Stand Oktober 2019). Möglicher Bedarf wird insbesondere durch das StandortTOOL als Planungsgrundlage für den bedarfsgerechten Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur bis in das Jahr 2030 ermittelt. Die Ermittlung des künftigen Bedarfs erfolgt auf Basis von Verkehrsströmen, sozioökonomischer Daten sowie Nutzer- und Raumstrukturen.

Hinsichtlich der aktuellen Maßnahmen der Bundesregierung wird auf die im Internet verfügbaren „Eckpunkte für das Klimaschutzprogramm 2030“ verwiesen (www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/klimaschutzprogramm-2030-1673578).

Darüber hinaus wird die Bundesregierung noch im Jahr 2019 den Masterplan Ladeinfrastruktur vorlegen, der alle Maßnahmen für eine ausreichende, verlässliche und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur für bis zu 10 Mio. E-Fahrzeuge bis 2030 enthalten wird. Dazu zählen rechtliche, finanzielle, strategische und koordinierende Maßnahmen. Die Maßnahmen betreffen die Politik auf

Bundes-, Landes und Kommunalebene sowie Investoren, Betreiber und die Automobilindustrie.

4. Wie viele der im Rahmen des 3. Förderaufrufs der „Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge“ bewilligten Ladepunkte wurden bereits gebaut?

Wie viele sind davon Schnellladepunkte (bitte nach Rechtsnatur der Antragsteller auflisten)?

Im Rahmen des dritten Förderaufrufs wurde von den bereits bewilligten Ladepunkten noch keiner errichtet. Bewilligt wurden im dritten Förderaufruf 3.511 Ladepunkte, davon 752 Schnellladepunkte.

5. Plant die Bundesregierung, die Förderung zur Errichtung von Ladeinfrastruktur über das Jahr 2020 hinaus zu verlängern?

Wenn ja, warum, und sind Änderungen in der Förderrichtlinie geplant?

In den Eckpunkten für das Klimaschutzprogramm 2030 wurde eine Verlängerung der Förderung zur Errichtung von Ladeinfrastruktur beschlossen, um dem wachsenden Bedarf sowie dem Ziel von 1 Million Ladepunkten gerecht zu werden. Mögliche Änderungen der Förderrichtlinien werden sich ggf. im Rahmen der Umsetzung des Eckpunktepapiers sowie des geplanten Masterplans Ladeinfrastruktur ergeben.

6. Was unternimmt die Bundesregierung, um auf EU-Ebene für den Ausbau eines flächendeckenden Netzes an Normal- und Schnellladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu sorgen?

Die Bundesregierung wirkt auf EU-Ebene unter anderem an den Vorarbeiten zur Fortschreibung der Richtlinie 2014/94/EU zur Errichtung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuels Infrastructure Directive – AFID) mit. Durch diese Richtlinie werden alle Mitgliedstaaten dazu aufgefordert, nationale Strukturrahmenpläne zu den alternativen Kraftstoffen, Elektrizität, Wasserstoff und CNG/LNG zu erstellen. Ferner findet eine Kooperation im Rahmen der deutsch-französischen Arbeitsgemeinschaft Elektromobilität mit Frankreich bezüglich des koordinierten Ausbaus der Ladeinfrastruktur für elektrische Fahrzeuge statt.

7. Plant die Bundesregierung eine Änderung der Ladesäulenverordnung, so dass die Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur einen Überblick über alle öffentlichen Ladepunkte verzeichnet?

Wenn nein, warum nicht?

Derzeit besteht kein Änderungsbedarf der Ladesäulenverordnung (LSV), da Aufwand und Nutzen einer Meldepflicht auch für solche Ladesäulen, die vor Inkrafttreten der LSV errichtet wurden, nicht im Verhältnis stehen. Es ist davon auszugehen, dass ein erheblicher Teil dieser Ladesäulen wegen des technischen Fortschritts in absehbarer Zeit durch neue Modelle ersetzt werden wird, die dann einer Meldepflicht gemäß LSV unterliegen. Im Übrigen sind Standortdaten für Ladesäulen, darunter auch solche, die vor Inkrafttreten der LSV errichtet wurden, über private Anbieter frei verfügbar im Internet abrufbar.

