

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 19/16347 –**

Standardisierung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und Maßnahmen im „Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung“

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, mit Arbeitnehmervertretern und anderen Akteuren verabredet worden war (siehe www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf?__blob=publicationFile). Zu den im Masterplan genannten Maßnahmen gehört es auch, die Ladeinfrastruktur weiter zu standardisieren, beispielsweise durch eine Überarbeitung der Ladesäulenverordnung. Nach Ansicht der Fragesteller bleiben verschiedene Details zur Umsetzung dieser Maßnahmen jedoch unklar.

1. Welche Hemmnisse bestehen aus Sicht der Bundesregierung derzeit grundsätzlich im Hinblick auf eine Standardisierung der Ladeinfrastruktur?

Keine. An der Erarbeitung entsprechender Standards für Ladeinfrastruktur von (schweren) Nutzfahrzeugen arbeiten verschiedene Akteure aus Industrie und Wirtschaft konstruktiv.

2. Auf welche Weise wird die Bundesregierung entsprechend der Ankündigung im Masterplan Ladeinfrastruktur „Authentifizierung, Bezahlssysteme und Roaming besser im Sinne des Verbrauchers [...] regeln“, und bis wann wird sie entsprechende Maßnahmen vorlegen bzw. umsetzen?
3. Welche Aspekte in Bezug auf Authentifizierung, Bezahlssysteme und Roaming sind im Umkehrschluss dieser Formulierung aus Sicht der Bundesregierung noch unzureichend im Sinne des Verbrauchers geregelt?
7. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bereits ergriffen, um das Vorhaben aus dem Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD umzusetzen, „die gesetzlichen Bedingungen für benutzerfreundliche Bezahlssysteme [zu] verbessern“ (vgl. Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD, S. 77)?
8. Welche weiteren Vorschläge zur Umsetzung des im Koalitionsvertrag genannten Vorhabens wird die Bundesregierung bis wann vorlegen?

Die Fragen 2, 3, 7 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Wesentliche Voraussetzung für den erfolgreichen Markthochlauf der Elektromobilität ist, dass das Laden und Bezahlen anbieterübergreifend sicher, transparent und kundenfreundlich möglich ist. Grundlage hierfür ist die Interoperabilität von Authentifizierungs- und Bezahlssystemen. Diese Anforderungen sind in der Ladesäulenverordnung (LSV) mittels einheitlicher Anforderungen für das sog. „punktuelle Laden“ an allen öffentlich zugänglichen Ladesäulen umgesetzt worden. Seit der ersten Änderung der Ladesäulenverordnung, die im Juni 2017 in Kraft getreten ist, können Nutzer ohne vorherigen Abschluss eines auf längere Zeit angelegten Stromliefervertrages mit Bargeld, einem gängigen webbasierten Zahlungssystem (z. B. mobile Website) oder per EC- bzw. Kreditkarte an allen neu aufgebauten öffentlich zugänglichen Ladepunkten Strom beziehen und bezahlen („punktueller Laden“, § 4 LSV).

Die gesetzlichen Rahmenbedingungen zum Bezahlen von Ladevorgängen, die in der Ladesäulenverordnung definiert sind, sind mit der europäischen AFID-Richtlinie (RL 2014/94/EU) harmonisiert.

Viele Fahrstromanbieter (EMP, electric mobility provider) und Ladepunktbetreiber (CPO, charge point operator) vernetzen sich bereits untereinander auf sogenannten „Roaming-Plattformen“. Dadurch wird für die Nutzer von Elektrofahrzeugen ein einfaches und anbieterübergreifendes Laden und Bezahlen ermöglicht. So werden Ladenetzwerke weiter vergrößert und ein bundes- und perspektivisch sogar europaweit einheitliches und anbieterunabhängiges Laden ermöglicht.

4. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung von den teilweise sehr unterschiedlichen Strom- bzw. Ladekosten an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten (vgl. www.lichtblick.de/presse/news/2019/06/26/lades%C3%A4ulencheck-2019-kampf-um-vormachtstellung-auf-kosten-der-verbraucher/), und inwiefern sind ihr insbesondere Unterschiede zwischen den Kosten beim vertragsbasierten Laden, beim Roaming und beim punktuellen Laden bekannt?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Kenntnisse vor.

5. Inwiefern teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Monopolkommission, dass der konzeptionelle Ansatz, „dass der Wettbewerb um öffentlich zugänglichen Ladestrom auf Basis eines konkurrierenden Angebots der Betreiber von Ladesäulen erfolgt“ zu einer „erhebliche[n] Konzentration auf Ebene der Ladesäulenbetreiber“ führt, wodurch wiederum „der Preis für den Ladestrom [...] beeinflusst wird“ (Bundestagsdrucksache 19/13440, S. 118)?
6. Inwiefern teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Monopolkommission, dass beim Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur in Deutschland stärker im Blickfeld stehen sollte, „regionale Monopolstellungen zu verhindern“ (Bundestagsdrucksache 19/13440, S. 123), und welche Maßnahmen wird die Bundesregierung diesbezüglich ergreifen?

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

Die Bundesregierung erstellt derzeit die Stellungnahme zum 7. Sektorgutachten Energie der Monopolkommission. Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 1 bis 4 der Kleinen Anfrage auf Bundestagsdrucksache 19/16436 verwiesen.

9. Inwiefern wird die im Masterplan Ladeinfrastruktur angekündigte überarbeitete Ladesäulenverordnung nicht nur eine Sicherstellung beinhalten, dass in öffentlichen Ladesäulen „eine Schnittstelle vorhanden ist, die genutzt werden kann, um Standortinformationen und dynamische Daten wie den Belegungsstatus zu übermitteln“, sondern auch eine Pflicht zur Übermittlung der Daten an die Ladesäulendatenbank bzw. an die derzeit zuständige Bundesnetzagentur?

Die Bundesregierung prüft im Rahmen der Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur eine Pflicht zur Übermittlung von dynamischen Daten an die Bundesnetzagentur.

10. Aus welchem Grund sind Normalladepunkte, die bereits vor dem 17. März 2016 betrieben wurden, von der Pflicht zur Datenübermittlung in der Ladesäulenverordnung befreit, sodass nach wie vor keine bundesweite Statistik besteht, in der alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte verzeichnet sind, und inwiefern wird die Bundesregierung auch bei diesen Ladepunkten eine Pflicht zur Datenübermittlung einführen?

Normalladepunkte, die vor Inkrafttreten der Ladesäulenverordnung betrieben wurden, sind von der Anzeigepflicht (§ 5 LSV) befreit, weil sie anders als öffentlich zugängliche Schnellladepunkte kein besonderes Gefährdungspotential aufweisen. Öffentlich zugängliche Schnellladepunkte von mehr als 22 Kilowatt werden hingegen größtenteils von Nutzern ohne besondere fachliche Kenntnisse über Sicherheitsvorkehrungen im Umgang mit hohen Stromflüssen genutzt. Es besteht daher eine erhöhte Gefahr von Verletzungen, wenn Sicherheitsanforderungen bei öffentlich zugänglichen Schnellladepunkten nicht, beziehungsweise nicht durchgehend, eingehalten werden.

11. Inwiefern kann die Bundesregierung mangels vollständiger Daten zur Anzahl und zur Art der öffentlich zugänglichen Ladepunkte sicherstellen, dass die Ziele und Vorgaben zum Aufbau der Ladeinfrastruktur zur tatsächlichen, bereits vorhandenen Situation der Ladeinfrastruktur passen?

Da öffentlich zugängliche Ladepunkte laut der Ladesäulenverordnung der Anzeigepflicht bei der Bundesnetzagentur (BNetzA) unterliegen, ist es möglich die Ziele zu ermitteln.

12. Inwiefern plant die Bundesregierung, die Datenübermittlung gemäß § 5 der Ladesäulenverordnung zu ändern, sodass diese beispielsweise nicht länger an die Bundesnetzagentur, sondern an die Bundesanstalt für Straßenwesen erfolgt?

Die Bundesregierung plant keine derartige Änderung.

13. Inwiefern plant die Bundesregierung, statt lediglich einer Ladesäulenkarte ohne Schnittstelle für Dritte bzw. einer Excel-Tabelle, eine neutrale und umfassende Datenplattform mit offener Schnittstelle für App-Entwickler bzw. Drittanbieter anzubieten, über die Daten zur Ladeinfrastruktur kostenfrei abgerufen werden können?

Bei der BNetzA läuft derzeit ein IT-Projekt zur Überarbeitung der Erfassung von Ladepunkten, bei dem unter anderem auch die Implementierung von offenen Schnittstellen zum kostenfreien und automatisierbaren Abruf von Daten durch Dritte geplant ist.

14. Inwiefern wird die Bundesregierung dafür sorgen, dass die Datenbank des Bundes auch Informationen zur Ladeinfrastruktur in anderen europäischen Staaten enthält, und in diesem Sinne dafür sorgen, dass der europäische Datenaustausch verstärkt wird?

Der Masterplan Ladeinfrastruktur betont, dass die Verbraucher Elektrofahrzeuge nur für längere Strecken nutzen werden, wenn sie in allen EU-Mitgliedstaaten ohne Aufwand laden können. Die Zusammenarbeit mit den europäischen Nachbarländern ist daher unabdingbar. Mit Blick auf die anstehende Novelle der EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) wird die Bundesregierung ihre Vorschläge zur Interoperabilität einbringen, mit dem Ziel, den grenzüberschreitenden Verkehr in den Mittelpunkt zu stellen. Die Bundesregierung wird gemeinsam mit den relevanten Beteiligten einen Forderungskatalog für die neue AFID erstellen.

15. Auf welche Weise beobachtet und bewertet die Bundesregierung, welche Möglichkeiten zur Abrechnung punktueller Ladevorgänge gemäß § 4 der Ladesäulenverordnung an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten angeboten werden, und welche Statistiken führt sie in diesem Zusammenhang?
16. Welche Kenntnis hat die Bundesregierung davon, wie häufig die einzelnen Möglichkeiten zur Abrechnung punktueller Ladevorgänge gemäß § 4 der Ladesäulenverordnung jeweils an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten angeboten werden?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Angaben vor.

17. Wann, und auf welche Weise wird die Bundesregierung die Möglichkeiten zur Abrechnung punktueller Ladevorgänge gemäß § 4 der Ladesäulenverordnung an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten evaluieren, und inwiefern wird sie die Vorgaben im Sinne der Verbraucher überarbeiten, sodass beispielsweise mindestens die meistgenutzte Abrechnungsmöglichkeit künftig verpflichtend an den öffentlich zugänglichen Ladepunkten angeboten werden muss?

Die Wahl des jeweiligen Bezahlsystems ist nach geltendem Recht eine Unternehmensentscheidung der Betreiber von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge. Gleichzeitig setzt die Bundesregierung darauf, dass sich durch den von der Bundesregierung geförderten Ausbau der Ladeinfrastruktur – welcher über das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur erfolgt – der Wettbewerb beim öffentlichen Laden weiter verstärken wird. Damit steigt der Anreiz für die Ladesäulenanbieter, nicht nur ihre Preise an die Nachfrage anzupassen, sondern die Nutzerfreundlichkeit des Ladevorgangs insgesamt stetig zu verbessern.

18. Inwiefern plant die Bundesregierung, in der Ladesäulenverordnung, in der Förderrichtlinie „Ladeinfrastruktur“ oder auf andere Weise festzulegen, dass an öffentlich zugänglichen Ladesäulen auch die Möglichkeit bestehen muss, E-Bikes zu laden?

Die Bundesregierung plant derzeit keine derartigen Anpassungen.

19. Wie viele Ladepunkte wurden gemäß § 6 Absatz 1 der Ladesäulenverordnung bislang überprüft (bitte unter Angabe absoluter Werte und dem prozentualen Anteil dieser Ladepunkte an allen Ladepunkten)?

Alle Betreiber von Schnellladepunkten haben gemäß § 5 Absatz 2 LSV die Einhaltung von technischen Anforderungen durch Vorlage von geeigneten Unterlagen nachzuweisen. Die BNetzA lässt sich zu diesem Zweck im Rahmen des Anzeigeverfahrens technische Prüfprotokolle vorlegen, denen sich die Einhaltung der einschlägigen VDE-Vorschriften bei der Installation entnehmen lässt. Bisher wurden keine Meldungen an die BNetzA herangetragen, die eine erneute Überprüfung nach § 6 Absatz 1 LSV notwendig gemacht hätten.

20. Bei wie vielen Ladepunkten wurde der Betrieb gemäß § 6 Absatz 2 der Ladesäulenverordnung untersagt (bitte unter Angabe absoluter Werte und dem prozentualen Anteil dieser Ladepunkte an allen Ladepunkten)?

Die Untersagung des Betriebs von Ladepunkten erfolgt nur, wenn gravierende Zweifel an der technischen Sicherheit eines Ladepunktes bestehen und andere Optionen zur Lösung des Problems bereits ausgeschöpft wurden. Bislang war dies noch nicht der Fall.

21. Wie viele Eichrechtkonforme Gesamtsysteme aus Ladeeinrichtung, Messeinrichtung und Messwertübermittlung bzw. Abrechnung stehen nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland für Betreiber zur Verfügung (bitte nach Gleichstrom- und Wechselstromeinrichtungen aufschlüsseln)?

Nach Kenntnis der Bundesregierung liegen 16 Baumusterprüfbescheinigungen für AC-Ladesysteme (davon eine Zulassung nach altem Recht), vier Baumusterprüfbescheinigungen für DC-Zähler sowie eine Baumusterprüfbescheinigung für ein DC-Ladesystem vor. Der Umfang der einzelnen Baumusterprüfbescheinigungen ist der Bundesregierung nicht bekannt.

22. Welche Anträge auf Erteilung einer Konformitätsbescheinigung bzw. Baumusterprüfbescheinigung im Zusammenhang mit Eichrechtkonformer Ladeinfrastruktur liegen der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt als Bundesoberbehörde im Geschäftsbereich des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie derzeit vor (bitte nach Gleichstrom- und Wechselstromeinrichtungen aufschlüsseln)?

Die Konformitätsbewertungsstelle der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) führt Konformitätsbewertungen privatwirtschaftlich durch. Sie handelt hier nicht hoheitlich als Bundesoberbehörde.

Derzeit liegen der Konformitätsbewertungsstelle der PTB folgende Anträge auf Baumusterprüfbescheinigungen vor: 19 Anträge für AC-Ladesysteme, wovon einer unmittelbar vor Zertifikatsausstellung steht; vier Anträge für DC-Zähler sowie zwei Anträge für DC-Ladesysteme.

23. Welche Konformitätsbescheinigungen bzw. Baumusterprüfbescheinigungen im Zusammenhang mit Eichrechtkonformer Ladeinfrastruktur wurden bereits von der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt erteilt (bitte nach Gleichstrom- und Wechselstromeinrichtungen aufschlüsseln)?

Die Konformitätsbewertungsstelle der PTB hat sieben Baumusterprüfbescheinigungen (davon eine Zulassung nach altem Recht) für AC-Ladesysteme, vier Baumusterprüfbescheinigungen für DC-Zähler sowie eine Baumusterprüfbescheinigung für ein DC-Ladesystem ausgestellt.

24. Welche Anträge im Zusammenhang mit Eichrechtkonformer Ladeinfrastruktur liegen bei anderen Konformitätsbewertungsstellen nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit vor, und wie viele Bescheinigungen wurden bereits erteilt?

Nach Kenntnis der Bundesregierung (Stand: 12. September 2019) haben andere Konformitätsbewertungsstellen insgesamt neun Baumusterprüfbescheinigungen für AC-Ladesysteme ausgestellt. Die Bundesregierung hat keine Kenntnisse über vorliegende Anträge.

25. Wie viele Ladepunkte entsprechen nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit nicht dem Mess- und Eichrecht oder der Preisangabenverordnung, weil sie sich beispielsweise noch in einer von den Landesbehörden genehmigten Nachrüstungsphase befinden oder auf andere Weise nicht die seit dem 1. April 2019 vollumfänglich geltenden Vorgaben erfüllen (bitte unter Angabe absoluter Werte und dem prozentualen Anteil dieser Ladepunkte an allen Ladepunkten)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Daten vor.

26. Wie kann und wird die Bundesregierung sicherstellen, dass ihre Rechtsauffassung einer verpflichtenden Abrechnung nach Kilowattstunden (kWh) auch tatsächlich in der Praxis umgesetzt wird?

Das für die Preisangabenverordnung federführende Bundesministerium für Wirtschaft und Energie hat im Jahr 2018 ein Rechtsgutachten zu dieser Thematik veröffentlicht und hierüber auch die Länder informiert. Der Vollzug der Preisangabenverordnung ist Aufgabe der Preisbehörden der Länder.

27. Gilt die Aussage der Bundesregierung, dass „alle Ladesäulenbetreiber [...] ab dem 1. April 2019 gesetzlich verpflichtet [sind], gemäß § 3 der Preisangabenverordnung (PAngV) eine verbrauchsabhängige Abrechnung nach kWh zu ermöglichen“, in Bezug auf das Verhältnis zwischen Ladesäulenbetreiber (CPO) und Elektromobilitätsprovider (EMP) oder zwischen Elektromobilitätsprovider und Endkunden?

Die Preisangabenverordnung gilt im Verhältnis zwischen gewerblichem Anbieter und Verbraucher.

28. Bei wie vielen Ladepunkten wurden nach Kenntnis der Bundesregierung Ordnungswidrigkeitenverfahren durch die zuständige Landeseichbehörde bzw. Landespreisbehörde eingeleitet, weil sie die Vorgaben des Mess- und Eichrechts oder der Preisangabenverordnung nicht erfüllen?
29. Wie viele Ladepunkte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung durch die zuständige Landeseichbehörde bzw. Landespreisbehörde stillgelegt, weil sie die Vorgaben des Mess- und Eichrechts oder der Preisangabenverordnung nicht erfüllen?

Die Fragen 28 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Daten vor.

30. Hat die Bundesregierung gemäß Artikel 10 der EU-Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe der Kommission fristgerecht bis zum 18. November 2019 den Bericht über die Umsetzung des nationalen Strategierahmens vorgelegt?

Wenn ja, wann hat sie den Bericht vorgelegt, und wo kann er im Internet abgerufen werden?

Wenn nein, warum hat die Bundesregierung gegen die europarechtliche Vorgabe verstoßen, und wann soll der Bericht stattdessen vorgelegt werden?

Die Bundesregierung hat den Bericht über die Umsetzung des nationalen Strategierahmens fristgemäß am 18. November 2019 der Europäischen Kommission vorgelegt. Der Bericht ist über die Internetseite des BMVI abrufbar: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/MKS/afid-erster-bericht.html.

31. Wann wird die Ressortabstimmung für das vom Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer im Juni 2019 angekündigte „Gesetzesvorhaben zum beschleunigten Hochlauf der Elektromobilität“ (vgl. www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/elektromobilitaet-wird-schneller-ausgebaut.html) abgeschlossen?

Das Gesetzesvorhaben ist eingegangen in den Masterplan Ladeinfrastruktur, den das Bundeskabinett am 18. November 2019 beschlossen hat.