

Kleine Anfrage

des Abg. Emil Sänze AfD

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Elektroautos und Infrastruktur

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Hält sie die in Frage 3 zugrunde gelegten Annahmen bezüglich der Fahrleistung, Spannung, Ladung, Ladedauer und Ladekapazität für plausibel?
2. Wenn nein, inwiefern müssen aus ihrer Sicht die zugrunde gelegten Annahmen korrigiert werden?
3. Welche Auswirkungen auf den Gleichzeitigkeitsfaktor von Haushalten schätzt sie bei 200.000, 1.000.000 oder 5.000.000 gleichmäßig auf die Haushalte verteilten Elektroautos in Baden-Württemberg ein, wenn man von einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 Kilometer, verteilt auf 200 Arbeitstage im Jahr, einer Spannung von 230 Volt, einer Ladung mit 13 Ampere und 3 Kilowatt bei einer Ladedauer von 6 Stunden und einer Ladekapazität von 20 kWh ausgeht?
4. Wie ändert sich die Antwort auf Frage 3 bei einer Ladeleistung von 20 Kilowatt?
5. Wie viele Einwohner oder Haushalte in Baden-Württemberg verfügen nach ihrer Kenntnis in absoluten Zahlen über keinen für die Ladung von Elektroautos geeigneten Stellplatz?
6. Wie will sie diesen Einwohnern oder Haushalten die Ladung des Elektroautos auch zu Hause ermöglichen?
7. Hat sie Kenntnis, bei wie vielen Ortsnetzteilern unter den in Frage 3 geschilderten Bedingungen eine Neuberechnung und Anpassung der vorhandenen Sicherungen und Zuleitungen unter den dargestellten Annahmen und einem Gleichzeitigkeitsfaktor von 0,5 oder einem von ihr gemäß Frage 3 als realistisch eingeschätzten Gleichzeitigkeitsfaktors notwendig wäre?
8. Wenn ja, welche Investitionen verursachen welche Kosten?

Eingegangen: 29. 11. 2016 / Ausgegeben: 12. 01. 2017

1

9. Wenn nein, warum geht sie von einer Infrastruktur in Baden-Württemberg aus, die mit einem Massenmarkt für Elektroautos kompatibel ist?

10. Wie ändert sich die Antwort auf Frage 8 bei einer Ladeleistung von 20 Kilowatt?

16. 11. 2016

Sänze AfD

Begründung

2020 sollen sich laut Ziel der Bundesregierung eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen befinden. Einige Jahre später sollen dann keine Verbrennungsmotoren mehr gebaut werden. Dies scheint auch daher ein sehr ambitioniertes Ziel, da sich die Frage stellt, ob in den Gemeinden und Kommunen unseres Landes die nötige Infrastruktur vorhanden ist. Diese Kleine Anfrage dient dem Ziel, zu klären, inwieweit aus den vom Bund über die Förderung von öffentlicher Ladeinfrastruktur und aus den in der Landesinitiative zum Markthochlauf der Elektromobilität zugesagten Geldern eine Infrastruktur entsteht, die einen möglichst reibungslosen Betrieb der Elektroautos gewährleistet. Da das Laden der Elektroautos an Ladestationen immer noch sehr zeitaufwändig ist, erscheint es dem Fragesteller dringend notwendig, dass eine Ladung zu Hause oder bei der Arbeit möglich ist.

Antwort

Mit Schreiben vom 22. Dezember 2016 Nr. 4-0141.5/225 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Wohnungsbau die Kleine Anfrage wie folgt:

- 1. Hält sie die in Frage 3 zugrunde gelegten Annahmen bezüglich der Fahrleistung, Spannung, Ladung, Ladedauer und Ladekapazität für plausibel?*
- 2. Wenn nein, inwiefern müssen aus ihrer Sicht die zugrunde gelegten Annahmen korrigiert werden?*
- 3. Welche Auswirkungen auf den Gleichzeitigkeitsfaktor von Haushalten schätzt sie bei 200.000, 1.000.000 oder 5.000.000 gleichmäßig auf die Haushalte verteilten Elektroautos in Baden-Württemberg ein, wenn man von einer jährlichen Fahrleistung von 15.000 Kilometer, verteilt auf 200 Arbeitstage im Jahr, einer Spannung von 230 Volt, einer Ladung mit 13 Ampere und 3 Kilowatt bei einer Ladedauer von 6 Stunden und einer Ladekapazität von 20 kWh ausgeht?*
- 4. Wie ändert sich die Antwort auf Frage 3 bei einer Ladeleistung von 20 Kilowatt?*

Die Fragen 1. bis 4. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die Landesregierung kann zu den Annahmen in Frage 3 keine generelle Einschätzung abgeben. Die genannten Werte sind von vielerlei Faktoren abhängig, vor allem muss der zeitliche Rahmen betrachtet werden. Die Landesregierung hat sich zum Ziel gesetzt 200.000 E-Fahrzeuge (batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride oder Brennstoffzellenfahrzeuge) bis zum Jahr 2020 auf die Straßen Ba-

den-Württembergs zu bringen und geht davon aus, dass dies durch das heutige Stromnetz abdeckbar wäre. Die technologische Entwicklung bei Fahrzeugen ist äußerst dynamisch, insbesondere bei der Batteriekapazität und der Ladeleistung. Die Ladeinfrastruktur, ebenso wie das Stromnetz, wird sich dem zukünftigen Bedarf anpassen. Die Landesregierung setzt sich für den flächendeckenden Aufbau von Ladeinfrastruktur ergänzend zum Bundesförderprogramm ein.

5. *Wie viele Einwohner oder Haushalte in Baden-Württemberg verfügen nach ihrer Kenntnis in absoluten Zahlen über keinen für die Ladung von Elektroautos geeigneten Stellplatz?*
6. *Wie will sie diesen Einwohnern oder Haushalten die Ladung des Elektroautos auch zu Hause ermöglichen?*

Die Fragen 5. und 6. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor. Heute dürfte nur ein sehr geringer Anteil an Haushalten über Stellplätze mit Lademöglichkeiten verfügen. Auch bei der Errichtung neuer Stellplätze besteht heute keine Verpflichtung, Vorkehrungen für das Laden von Elektrofahrzeugen zu treffen. Schätzungen gehen davon aus, dass bis zu 80 % des Ladebedarfs allein über sogenanntes „Zu Hause Laden“ abgedeckt werden. Der restliche Bedarf muss über weitere private, halb-öffentliche und öffentliche Lademöglichkeiten abgedeckt werden.

Die Landesregierung begrüßt, dass das Laden von Elektrofahrzeugen am Arbeitsplatz ab dem Jahr 2017 (befristet bis einschließlich 2020) keinen geldwerten Vorteil darstellt und damit steuerfrei bleibt. Sie geht davon aus, dass diesen Ladevorgängen zukünftig eine große Bedeutung zukommen wird.

7. *Hat sie Kenntnis, bei wie vielen Ortsnetzverteilern unter den in Frage 3 geschilderten Bedingungen eine Neuberechnung und Anpassung der vorhandenen Sicherungen und Zuleitungen unter den dargestellten Annahmen und einem Gleichzeitigkeitsfaktor von 0,5 oder einem von ihr gemäß Frage 3 als realistisch eingeschätzten Gleichzeitigkeitsfaktors notwendig wäre?*
8. *Wenn ja, welche Investitionen verursachen welche Kosten?*
9. *Wenn nein, warum geht sie von einer Infrastruktur in Baden-Württemberg aus, die mit einem Massenmarkt für Elektroautos kompatibel ist?*
10. *Wie ändert sich die Antwort auf Frage 8 bei einer Ladeleistung von 20 Kilowatt?*

Die Fragen 7. bis 10. werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg lässt derzeit in enger Abstimmung mit baden-württembergischen Verteilnetzbetreibern eine Verteilnetzstudie für Baden-Württemberg erstellen. Die Verteilnetzstudie soll ein gemeinsames Verständnis für den Ausbaubedarf der Infrastruktur Verteilnetz schaffen. Hierzu gehört auch die Berücksichtigung der Entwicklung von Flexibilitätsoptionen wie Batteriespeichern, Wärmepumpen und Elektrofahrzeugen hinsichtlich ihres Einflusses auf den Netzausbaubedarf. Ergebnisse sollen im Frühjahr 2017 präsentiert werden. Die Ergebnisse der Studie werden voraussichtlich nicht die in den Fragen 7. bis 10. nachgefragte Detailtiefe aufweisen. Auf diese Detailtiefe kann verzichtet werden, weil die Betreiber von Energieversorgungsnetzen nach dem Energiewirtschaftsgesetz dazu verpflichtet sind, sichere, zuverlässige und leistungsfähige Energieversorgungsnetze zu betreiben, zu warten und bedarfsgerecht auszubauen, und daher davon auszugehen ist, dass sie dieser Verpflichtung auch künftig nachkommen werden.

Hermann
Minister für Verkehr