

Antrag

der Abg. Claus Paal u. a. CDU

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Ladesäulen für E-Mobilität in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie viele Ladesäulen es für Elektrofahrzeuge aktuell in Baden-Württemberg gibt;
2. wie viele Gastankstellen es in Baden-Württemberg gibt;
3. wie viele Wasserstofftankstellen es in Baden-Württemberg gibt und wo sich diese befinden (Angabe der Städte);
4. wie hoch sie den Bedarf für Ladesäulen bis 2024 einschätzt und wie viele davon als Schnellladesäulen ausgelegt sein sollten;
5. wie viele Betreibergesellschaften für Ladesäulen von Elektrofahrzeugen ihr bekannt sind;
6. ob es ein Verbundsystem der Betreibergesellschaften gibt, das es Kunden erlaubt, mit einem Vertrag alle Ladesäulen zu nutzen;
7. und wenn nein, ob versucht wurde, ein solches Verbundsystem zu schaffen;
8. was getan werden muss, dass ein Verbundsystem im Land entstehen kann.

09. 05. 2019

Paal, Dörflinger, Mack, Gramling, Martin, Wald, Hartmann-Müller,
Razavi, Rombach, Dr. Schütte, Schuler CDU

Begründung

Aufgrund der steigenden Nachfrage nach Ladesäulen wird eine Verbundlösung der verschiedenen Anbietergesellschaften für die Verbraucher immer wichtiger. Da bisher keine ausreichende Ladeinfrastruktur landesweit besteht, ist es umso wichtiger, dass Verbraucher alle Ladesäulen nutzen können, ohne vorher mit viel bürokratischem Aufwand mehrere Verträge abschließen zu müssen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 6. Mai 2019 Nr. 4-0141.5/465 nimmt das Ministerium für Verkehr zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. wie viele Ladesäulen es für Elektrofahrzeuge aktuell in Baden-Württemberg gibt;

In Baden-Württemberg gibt es derzeit rund 3.400 öffentlich zugängliche Ladepunkte (Quelle: Verzeichnis von LEMNET Europe e. V.).

Ein Ladepunkt ist nach der Ladesäulenverordnung eine Einrichtung, die zum Aufladen von Elektromobilen geeignet und bestimmt ist und an der zur gleichen Zeit nur ein Elektromobil aufgeladen werden kann. Weitere Lademöglichkeiten, wie z. B. Schuko-Steckdosen, wurden bei der Auswertung nicht berücksichtigt.

2. wie viele Gastankstellen es in Baden-Württemberg gibt;

In Baden-Württemberg gibt es derzeit 102 CNG-Tankstellen und eine LNG-Tankstelle (Quelle: ERDGAS e. V.). Darüber hinaus sind beim Deutschen Verband Flüssiggas e. V. 719 Autogas-Tankstellen in Baden-Württemberg gemeldet.

3. wie viele Wasserstofftankstellen es in Baden-Württemberg gibt und wo sich diese befinden (Angabe der Städte);

Derzeit gibt es in Baden-Württemberg 12 öffentliche Wasserstoff-Tankstellen für Personenkraftwagen (Bad Rappenau, Fellbach, Freiburg, Geisingen, Hirschberg, Karlsruhe, Metzingen, Pforzheim, Sindelfingen, Stuttgart, Ulm und Wendlingen).

4. wie hoch sie den Bedarf für Ladesäulen bis 2024 einschätzt und wie viele davon als Schnellladesäulen ausgelegt sein sollten;

Nach der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlament und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sollte der Richtwert für eine angemessene durchschnittliche Zahl von Ladepunkten mindestens ein Ladepunkt für je 10 Fahrzeuge sein. Hierbei ist auch dem Fahrzeugtyp, der Ladetechnologie und verfügbaren privaten Ladepunkten Rechnung zu tragen. Die Nationale Plattform Elektromobilität (NPE), deren Arbeit Ende 2018 beendet wurde, ging von einem bedarfsgerechten Verhältnis von 1:14 für öffentliche Normalladepunkte und 1:140 für Schnellladepunkte aus. Laut NPE sinkt der Bedarf mit der besseren Nutzung durch bessere Verteilung und größere Reichweiten zwischen 2020 bis 2025 auf 1:16,5 bzw. 1:165.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Der Großteil der Ladevorgänge findet heute und auch künftig im nichtöffentlichen Bereich statt. Hier geht das Ministerium für Verkehr von der Notwendigkeit einer Lademöglichkeit pro Elektrofahrzeug aus. Im Rahmen der Erarbeitung der neuen Landesbauordnung wurde erreicht, dass Regelungen für Ladestationen in Garagen in Nichtwohngebäuden in der Garagenverordnung verankert werden. Pro volle 10 Stellplätze wird ein Anschluss an Ladestationen vorgesehen.

Eine abschließende Abschätzung des Bedarfs an öffentlichen Ladepunkten ist aufgrund der zu berücksichtigenden verschiedenen Faktoren derzeit nicht möglich. Aus den dargestellten Zahlen und der klimapolitischen Notwendigkeit, dass bis 2030 ein Drittel der Kfz in Baden-Württemberg klimaneutral fahren, ergeben sich unter der Annahme von 500.000 Elektrofahrzeugen im Jahr 2024 folgende Zahlen:

- 500.000 nichtöffentliche Lademöglichkeiten auf privaten und betrieblichen Stellplätzen und in Garagen
- 35.000 öffentliche Normalladepunkte
- 3.500 Schnelladepunkte

5. wie viele Betreibergesellschaften für Ladesäulen von Elektrofahrzeugen ihr bekannt sind;

Es ist zwischen Betreibern von Ladeinfrastruktur und Anbietern von Elektromobilitätsdienstleistungen bzw. Fahrstromanbietern zu unterscheiden. Ein Akteur kann hierbei beide Rollen einnehmen.

Neben Roaming-Plattformen zur Vernetzung der einzelnen Akteure existieren darüber hinaus bilaterale Peer-to-Peer Roaming-Abkommen. Ein Anbieter, welcher nicht zwangsläufig eigene Ladestationen betreiben muss, kann über entsprechende Verträge Ladeservices für eine Vielzahl an Ladestationen anbieten. Über einzelne Anbieter können mittlerweile durch Roaming-Abkommen europaweit mehr als 100.000 Ladepunkte genutzt werden.

Über die zentrale Vergabe der Codenummern zur elektronischen Kommunikation im Bereich Elektromobilität in Deutschland sind bisher mehr als 500 Identifikationsnummern für Betreiber (Operator ID) und Anbieter (Provider ID) deutschlandweit vergeben worden. Diese Zahlen geben nicht unmittelbar Aufschluss über die derzeitigen tatsächlichen Aktivitäten der Akteure, können aber als Indikator für die Vielzahl dieser dienen.

6. ob es ein Verbundsystem der Betreibergesellschaften gibt, das es Kunden erlaubt, mit einem Vertrag alle Ladesäulen zu nutzen;

Ein Verbundsystem bzw. ein Anbieter mit einer Abdeckung aller Ladepunkte über Roaming ist nicht bekannt.

Gemäß der Ladesäulenverordnung müssen alle öffentlichen Ladepunkte (mit mehr als 3,7 kW Ladeleistung), welche ab dem 14. Dezember 2017 in Betrieb genommen wurden bzw. werden, punktuell Aufladen ohne einen auf Dauer angelegten Vertrag ermöglichen. Dies wird sichergestellt indem keine Authentifizierung gefordert wird und die Abgabe der Energie kostenlos oder gegen Zahlung mittels Bargeld erfolgt. Alternativ kann die für einen bargeldlosen Zahlungsvorgang erforderliche Authentifizierung mittels eines gängigen kartenbasierten oder webbasierten Zahlungssystems erfolgen.

7. und wenn nein, ob versucht wurde, ein solches Verbundsystem zu schaffen;

Gemäß der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf Bundes- und Landesebene ist für die geförderten Ladestationen mittels Roaming für alle Kundinnen und Kunden sicherzustellen, dass Vertragskunden/-innen von anderen Anbietern von Fahrstrom und zusätzlichen Servicedienstleistungen den jeweiligen Standort auffinden, den dynamischen Belegungsstatus einsehen, Ladevorgänge starten und bezahlen können. Mit dem Fördervorhaben SAFE des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg entsteht zum Beispiel bis Ende September 2019

eine flächendeckende und einheitliche Ladeinfrastruktur in einem 10 Kilometer Raster, die zudem Akteure aus ganz Baden-Württemberg zusammenbringt. Über Roaming laden Vertragskunden/-innen zu den von ihrem entsprechenden Anbieter festgelegten Konditionen an allen vom Konsortium im Rahmen von SAFE aufgebauten bzw. mit einer Betriebsgarantie direkt eingebrachten Ladepunkten. Darüber hinaus ist punktuelles Laden gemäß der Antwort auf Frage 6 möglich.

8. was getan werden muss, dass ein Verbundsystem im Land entstehen kann.

Die technischen Voraussetzungen existieren (Ladesäulenverordnung) und sind zusätzlich über die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auch vorausgesetzt.

Die Akteure stehen im Wettbewerb zueinander, um den Kundinnen und Kunden ein möglichst umfangreiches und attraktives Angebot bieten zu können. Ein Eigeninteresse an der Vernetzung möglichst vieler Ladepunkte besteht zwar grundsätzlich. Jedoch haben viele Anbieter auch weiterhin das Ziel, Kundendaten exklusiv zu verwalten. Dies behindert eine durchgängige Kooperation. Unabhängig von der Vernetzung der Ladepunkte, müssen diese zumindest immer gemäß der Antwort auf Frage 6 nutzbar sein.

Das Thema Roaming ist in einen gesamteuropäischen Kontext zu stellen (vergleichbar mit dem Mobilfunkbereich). Eine Verknüpfung der existierenden Roaming-Plattformen könnte ein denkbarer erster Schritt sein. Dies führt allerdings noch nicht dazu, dass alle Akteure zwangsläufig untereinander Abkommen schließen. Das Ministerium für Verkehr hält es für wichtiger, dass ein spontaner, einfacher und bezüglich der Kosten transparenter Zugang zu den Ladepunkten gewährleistet wird. Dies wäre z. B. mittels Giro- und Kreditkarte oder durch eine Plug-and-Charge Funktion möglich, bei der das Fahrzeug mit der Ladesäule kommuniziert und die Ladebedingungen transparent darstellen kann. Es sollte künftig ohne aufwendigen Nutzungsprozess bei app- und webbasierten Zugängen möglich sein.

Solange auf app- und webbasierten Lademöglichkeiten zurückgegriffen wird, gehört aus Sicht des Ministeriums für Verkehr auch die Auswahlmöglichkeit zwischen unterschiedlichen Zahlungsmöglichkeiten, wie Lastschrift, Kreditkarte und Online-Bezahldiensten.

Hermann

Minister für Verkehr