

Antrag

des Abg. Thomas Hentschel u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

E-Mobil-Länd Baden-Württemberg – Ladeinfrastruktur für E-Pkw

Antrag

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

1. wie sich die Zahl der öffentlichen Ladepunkte für E-Pkw in Baden-Württemberg seit 2014 entwickelt hat unter Darlegung der absoluten Zahlen und nach ihrer Kenntnis im Ländervergleich in Relation zur Bevölkerungszahl;
2. wie viele dieser öffentlichen Ladepunkte mit welchen Förderprogrammen des Landes unterstützt wurden;
3. wie sich der Absatz von E-Pkw getrennt nach vollelektrischen und Hybrid-Fahrzeugen in Baden-Württemberg seit 2014 im Verhältnis zum deutschen Markt und dem Weltmarkt entwickelt hat;
4. welche Rolle der Wegfall der Umweltprämie zum 17. Dezember 2023 auf die Kaufzahlen der neuen und gebrauchten E-Pkw in Baden-Württemberg gespielt hat, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen;
5. wie sich die Produktionszahlen von E-Pkw von deutschen Herstellern im unteren, mittleren und hohem Preissegment entwickelt haben, insbesondere bei Modellen, welche in Baden-Württemberg produziert werden;
6. wie die Landesregierung den Beitrag der Landesagentur e-mobil BW im Hinblick auf den Hochlauf der Elektromobilität in Baden-Württemberg einschätzt;
7. welche Rolle aus Sicht der Landesregierung dem Cluster Elektromobilität-Südwest beim Hochlauf der Elektromobilität zukommt;
8. in welchem Umfang die Anlaufstelle Automotive Software Collaboration BW – The FOSS-LÄND Community der e-mobil BW seit ihrem Start genutzt wird;

9. wie viele der im Land vorhandenen öffentlich zugänglichen Ladesäulen nicht über offene Standardschnittstellen wie z. B. OCPP online an die Ladeinfrastruktur angebunden oder nicht remotefähig sind;
10. welche Maßnahmen sie verfolgt, um die Interoperabilität zwischen verschiedenen Anbietern von öffentlich zugänglichen Ladesäulen sicherzustellen;
11. welche langfristige Strategie sie verfolgt, um den Hochlauf der Elektromobilität im Pkw-Bereich zu stärken;
12. welche Strategien sie verfolgt, um das Lastmanagement im Stromnetz zu optimieren und Überlastungen durch Schnellladesäulen zu vermeiden und welche Rolle dabei Speicherlösungen und deren Förderung spielen;
13. wie sie die Situation bei den Eichämtern hinsichtlich der Eichung von Stromzählern für Ladeeinrichtungen im öffentlichen und privaten Bereich (Personalausstattung, Kosten, Wartezeiten) einschätzt und ob sie insoweit Maßnahmen zur Entlastung der Eigentümer beziehungsweise Anbieter von Ladeeinrichtungen für erforderlich hält.

4.4.2025

Hentschel, Achterberg, Braun, Gericke,
Joukov, Katzenstein, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Die Antriebswende hin zu emissionsfreien Elektrofahrzeugen ist ein zentraler Baustein der Verkehrswende und für Baden-Württemberg als Automobilstandort von besonderer Bedeutung. Der vorliegende Berichtsantrag soll eine fundierte Datengrundlage zur Entwicklung des Marktes, der Ladeinfrastruktur und der regulatorischen Rahmenbedingungen liefern. Dabei geht es unter anderem um die Auswirkungen des Wegfalls der Umweltprämie, die Produktion von Elektrofahrzeugen in verschiedenen Preissegmenten sowie die Rolle der e-mobil BW und des Clusters Elektromobilität-Südwest.

In Bezug auf die Förderung des Kaufs von E-Fahrzeugen stellen sich Fragen, wie der Hochlauf der E-Mobilität auch für kleinere und preisgünstigere E-Fahrzeuge angeregt werden kann. Die hohen Preise neuer E-Pkw in Kombination mit der Notwendigkeit, für die Umweltprämie in Vorleistung zu gehen, führten bei der am 17. Dezember 2023 ausgelaufenen Umweltprämie dazu, dass vor allem Haushalte mit hohem Einkommen von der Förderung profitierten.

Zudem werden Fragen zur Interoperabilität von Ladeinfrastrukturen, zum Lastmanagement im Stromnetz und zur Situation der Eichämter behandelt. Ziel ist es, die Fortschritte und Herausforderungen im Bereich der Elektromobilität faktenbasiert zu analysieren und Handlungsbedarfe für die Landesregierung zu identifizieren.

Stellungnahme *)

Mit Schreiben vom 7. Mai 2025 Nr. VM4-0141.5-31/116/1VM4-0141.5-31/116/1 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

1. wie sich die Zahl der öffentlichen Ladepunkte für E-Pkw in Baden-Württemberg seit 2014 entwickelt hat unter Darlegung der absoluten Zahlen und nach ihrer Kenntnis im Ländervergleich in Relation zur Bevölkerungszahl;

Zu 1.:

Die Zahl der öffentlichen Ladepunkte für E-PKW in Baden-Württemberg ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Anzahl der öffentlichen Ladepunkte in Baden-Württemberg (jeweils zum 1. Januar des entsprechenden Jahres)

Jahr	Anzahl an öffentlichen Ladepunkten
2014	167
2015	241
2016	345
2017	918
2018	1 347
2019	2 760
2020	4 665
2021	7 127
2022	10 464
2023	16 459
2024	23 262
2025	27 611

Quelle: Bundesnetzagentur – E-Mobilität¹

Im bundesweiten Vergleich der öffentlichen Ladeinfrastruktur für E-PKW belegt Baden-Württemberg zum Stichtag am 1. Januar 2025 den dritten Platz mit 27 611 Ladepunkten nach Bayern mit 31 463 Ladepunkten und Nordrhein-Westfalen mit 31 077 Ladepunkten (Stand: 1. Februar 2025). Der vollständige Ländervergleich ist bei der Bundesnetzagentur abrufbar.²

Baden-Württemberg verfügt über 235 Ladepunkte pro 100 000 Einwohnende, liegt damit über dem Bundesdurchschnitt von 183 Ladepunkten pro 100 000 Einwohnende und weist bundesweit den höchsten Wert auf. Bayern verfügt beispielsweise über 228 Ladepunkte je 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie Nordrhein-

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

¹ 1. Excel-Dokument Ladeinfrastruktur in Zahlen für die Jahre 2017 bis 2025; Werte beziehen sich auf die Anzahl an Ladepunkten (LP) zu Jahresbeginn (1. Januar); Werte vor 2017 stammen aus dem Excel-Dokument „Liste der Ladesäulen“ der Ladesäulenkarte; Darstellung der Werte ebenfalls bezogen auf den 1. Januar.; Beispiel zur Filterung der Excel-Tab.: Jahr 2014; Inbetriebnahme von 154 LP zwischen 1992 und 2013; Inbetriebnahme von 13. LP am 1. Januar 2014, Summierung der Werte ergibt 167 LP (Stand 1. Januar 2014)

² <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Fachthemen/ElektrizitaetundGas/E-Mobilitaet/start.html>

Westfalen über 162 Ladepunkte pro 100 000 Einwohnerinnen und Einwohner (Stand: 1. Dezember 2024). Die gesamte Tabelle nach Bundesländern aufgeschlüsselt ist öffentlich abrufbar.³

2. wie viele dieser öffentlichen Ladepunkte mit welchen Förderprogrammen des Landes unterstützt wurden;

Zu 2.:

Die untenstehende Tabelle gibt die Anzahl der öffentlichen Ladepunkte durch Förderprogramme des Landes an, die umgesetzt oder bewilligt wurden.

Förderprogramm	Anzahl der durch das Land geförderten öffentlich zugänglichen Ladepunkte
Charge@BW-2019 (Laufzeit 2019 bis 2022)	4 141
Charge@BW-2023 (Laufzeit 2023 bis heute)	2 200
Urbane Schnellladeparks	216
E-Quartiershubs	852
Fußläufig erreichbare Ladeinfrastruktur	117
E-Zonen	124
Flächendeckendes Sicherheitsladenetz (SAFE)	172
LGVFG-geförderte Ladepunkte	702

Die Besonderheit beim Sicherheitsladenetz SAFE war, dass flächendeckend in einem Raster von 10 x 10 Kilometer mindestens ein Ladepunkt gesichert wurde. Vorhandene Ladepunkte in den Rasterflächen konnten mit einer sechsjährigen Betriebsgarantie in das Projekt mit eingebracht werden. Dabei ist ein Netz von insgesamt 465 Ladepunkten entstanden.

3. wie sich der Absatz von E-Pkw getrennt nach vollelektrischen und Hybrid-Fahrzeugen in Baden-Württemberg seit 2014 im Verhältnis zum deutschen Markt und dem Weltmarkt entwickelt hat;

Zu 3.:

Die untenstehende Tabelle enthält die Anzahl an Neuzulassungen zum jeweils 1. Januar eines jeden Jahres für Baden-Württemberg und Deutschland aus den veröffentlichten Jahresbilanzen des Kraftfahrtbundesamtes.⁴ Fahrzeuge mit ausschließlichem batterieelektrischem- oder Brennstoffzellenantrieb sind unter der Kategorie „Elektro (BEV)“ zusammengefasst. Die Kategorie „Hybrid“ enthält auch Plug-In-Hybride. Die Zahlen „Weltweit“ sind Absatzzahlen, welche die IEA (International Energy Agency) ermittelt hat und umfassen Elektroautos (BEVs).⁵

	Baden-Württemberg		Deutschland		Weltweit
Jahr	Elektro (BEV)	Hybrid	Elektro (BEV)	Hybrid	Elektro (BEV)
2014	1 855	3 831	8 522	27 435	300 Tsd.
2015	1 521	4 604	12 363	33 630	500 Tsd.
2016	2 215	6 994	11 410	47 996	700 Tsd.
2017	4 387	12 547	25 056	84 675	1,1 Mio.
2018	5 806	20 684	36 062	130 258	2,1 Mio.
2019	10 223	40 063	63 281	239 250	2,3 Mio.

³ <https://www.e-mobilbw.de/service/datencenter>; Datengrundlage der Bundesnetzagentur, Stichtag 1. Dezember 2024, kW-Zahlen Stichtag 1. Oktober 2024

⁴ https://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz8/fz8_gentab.html?nn=3547466

⁵ <https://www.iea.org/data-and-statistics/charts/electric-car-sales-2012-2024>

	Baden-Württemberg		Deutschland		Weltweit
Jahr	Elektro (BEV)	Hybrid	Elektro (BEV)	Hybrid	Elektro (BEV)
2020	32 879	83 359	194 163	527 864	2,9 Mio.
2021	59 165	112 243	355 961	754 588	6,5 Mio.
2022	71 328	121 044	470 559	827 321	10,3 Mio.
2023	84 491	135 671	524 219	840 304	13,7 Mio.
2024	66 479	153 627	380 609	947 398	16,6 Mio.

4. welche Rolle der Wegfall der Umweltprämie zum 17. Dezember 2023 auf die Kaufzahlen der neuen und gebrauchten E-Pkw in Baden-Württemberg gespielt hat, aufgeschlüsselt nach Fahrzeugklassen;

Zu 4.:

Der Wegfall des Umweltbonus zum 17. Dezember 2023 hatte Auswirkungen auf die Kaufentscheidungen von Elektroauto-Käufern, auch in Baden-Württemberg. Wie aus den Daten zu Ziffer 3 zu entnehmen ist, wurden im Jahr 2024 rund 20 Prozent weniger Elektroautos (BEV) zugelassen als im Jahr 2023. Dem gegenüber steht ein Plus von über 13 Prozent bei den Neuzulassungen bei den Hybriden. Allerdings kann nicht beurteilt werden, ob allein der Wegfall der Umweltprämie diesen Rückgang bei den Elektroautos verursacht hat, da sich auch andere externe Faktoren auf Kaufentscheidungen auswirken können.

Baden-Württemberg		
	Elektro (BEV)	Hybrid
2023	84 491	135 671
2024	66 479	153 627
% Änderung	-21,31 %	+13,23 %

Eine Aufschlüsselung der Auswirkungen auf die einzelnen Fahrzeugklassen in Baden-Württemberg liegt nicht vor. Es ist jedoch anzunehmen, dass insbesondere bei Kleinwagen und Kompaktfahrzeugen, die häufig als Einstiegsmodelle in die Elektromobilität dienen, ein signifikanter Rückgang bei den Neuzulassungen zu verzeichnen war.

5. wie sich die Produktionszahlen von E-Pkw von deutschen Herstellern im unteren, mittleren und hohem Preissegment entwickelt haben, insbesondere bei Modellen, welche in Baden-Württemberg produziert werden;

Zu 5.:

Die Produktion batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) durch deutsche Hersteller hat sich in den vergangenen zehn Jahren deutlich ausgeweitet. Der Ausbau erfolgte dabei vorrangig im mittleren und oberen Preissegment. In Baden-Württemberg liegen die produktionstechnischen Schwerpunkte auf BEV-Modellen im oberen Preissegment. Im unteren Preissegment findet derzeit keine signifikante BEV-Produktion statt.

Seit 2013 ist die Zahl der in Deutschland produzierten BEVs von rund 3 400 Einheiten (Batterieelektrische Pkw und Plug-in Hybride zusammen unter 0,1 Prozent der Gesamtproduktion) auf eine für das Jahr 2025 prognostizierte Menge von ca. 1,39 Mio. Einheiten (nur BEV) angestiegen. Damit würde der BEV-Anteil an der inländischen Pkw-Produktion von unter 1 Prozent auf rund 33 Prozent steigen. Die Gesamtproduktion von Pkw in Deutschland liegt im gleichen Zeitraum bei voraussichtlich rund 4,2 Mio. Einheiten im Jahr 2025 (2013: ca. 5,44 Mio. Fahrzeuge; Quelle jeweils Verband der Automobilindustrie).

Marke	Ort	Fahrzeuge	Produktion 2024	Produktion 2023	Produktion 2022
Mercedes-Benz	Rastatt	A-Klasse, B-Klasse, GLA, EQA	231 000	206 000	210 000
Mercedes-Benz	Sindelfingen	E-Klasse, S-Klasse, EQS, Mercedes- Maybach S- Klasse, GLC	202 000	222 000	240 000
Audi	Neckarsulm	A4, A5 Cabrio, A6, A7, A8, R8, e-tron GT	135 307	162 734	148 602
Porsche	Zuffenhausen	911, Taycan, (718 Boxster/ Cayman)	70 401	107 704	96 850

Quelle: Geschäftsberichte und Webseiten der Hersteller

Im unteren Preissegment (bis 30 000 Euro) findet derzeit keine nennenswerte BEV-Produktion durch die Premiumhersteller Audi, Mercedes-Benz oder Porsche in Baden-Württemberg statt. Modelle wie Audi A1 oder Mercedes-Benz A-Klasse werden zwar im unteren Preissegment mit Verbrennungsmotoren angeboten, haben jedoch keine elektrischen Serienpendants mit vergleichbarem Preisniveau.

Im mittleren Preissegment (bis 50 000 Euro) nimmt die BEV-Produktion seit etwa 2020 schrittweise zu. In Baden-Württemberg ist insbesondere die Produktion des Modells Mercedes-Benz EQA im Werk Rastatt relevant. Dieses Modell basiert auf der Plattform der GLA-Klasse, wird jedoch rein batterieelektrisch angeboten. Im Jahr 2024 wurden im Werk Rastatt insgesamt rund 231 000 Fahrzeuge produziert. Eine werkseitige Aufschlüsselung nach Modell liegt nicht öffentlich vor. Weitere Modelle von MB, Audi und Porsche in diesem Segment wie der Audi Q4 e-tron oder der Mercedes-Benz EQB werden nicht im Land gefertigt. Alle Smart-Modelle aus der MBG-Kooperation mit Geely werden in China hergestellt.

Der deutlichste Zuwachs in der BEV-Produktion in Baden-Württemberg zeigt sich im oberen Preissegment. In Baden-Württemberg werden mehrere hochpreisige batterieelektrische Modelle an Standorten gefertigt, u. a.

- Porsche Taycan (Zuffenhausen, Stuttgart): Produktion 2024: 21 302 Einheiten (2023: 39 397 Einheiten; reduziert aufgrund von Modellpflege und Werksanpassung), Anteil an der Gesamtproduktion des Standorts 2024: rund 30 Prozent.
- Mercedes-Benz EQS (Sindelfingen): Gesamtproduktion des Werks 2024: rund 202 000 Fahrzeuge. Schätzungsweise 20 000 bis 25 000 davon waren EQS-Modelle (auf Basis des geschätzten weltweiten Absatzes).
- Audi e-tron GT (Neckarsulm): Exakte Produktionszahlen liegen nicht vor. Die e-tron GT-Fertigung erfolgt in der Manufakturlinie Böllinger Höfe nahe Neckarsulm, mit einer geschätzten Jahresproduktion im unteren vierstelligen Bereich.

6. wie die Landesregierung den Beitrag der Landesagentur e-mobil BW im Hinblick auf den Hochlauf der Elektromobilität in Baden-Württemberg einschätzt;

Zu 6.:

Aufgabe der e-mobil BW GmbH (im Weiteren: e-mobil BW) ist im Kern Netzwerkmanagement, Projektinitiierung, Wissenstransfer sicherstellen sowie die Vertretung des Wirtschafts- und Wissenschaftsstandortes Baden-Württemberg in den Themen Transformation der Automobilwirtschaft, Elektromobilität und Wasserstoffwirtschaft (inklusive der Derivate bis zum synthetischen Kraftstoff). Die e-mobil BW trägt damit zum Hochlauf der Elektromobilität sowohl in der Wertschöpfungskette als auch im Mobilitätssystem in Baden-Württemberg bei. Die e-mobil BW entwickelt passgenaue Angebote, um die Wirtschaft und Wissenschaft

in Baden-Württemberg bestmöglich in der Transformation hin zur Elektromobilität und Wasserstoffwirtschaft zu unterstützen.

Insgesamt stärkt die Innovationsagentur e-mobil BW die Schlüsselbranchen in Baden-Württemberg im Sinne Technologieführerschaft/Innovation, Rahmenbedingungen (Energie), Digitalisierung und europäischen Kooperationen bzw. Kooperationen zu Freihandelsländern.

7. welche Rolle aus Sicht der Landesregierung dem Cluster Elektromobilität-Süd-west beim Hochlauf der Elektromobilität zukommt;

Zu 7.:

Der Cluster Elektromobilität Süd-West⁶ ist ein baden-württembergisches Netzwerk im Bereich der Elektromobilität und der Automotive Technologien, bestehend aus rund 200 Akteuren aus Industrie, Forschung, Verbänden und öffentlicher Hand. Der Cluster Elektromobilität Süd-West wird durch die Landesagentur e-mobil BW koordiniert und steht dabei für innovative, elektrische und digitale Fahrzeugtechnologien zur Gestaltung einer ressourcenschonenden und energieeffizienten Mobilität der Zukunft in Baden-Württemberg. Mit Forschungsprojekten, Kooperationen und Wissenstransfer sowie dem engen Austausch mit der Politik stärkt das Netzwerk die Wettbewerbsfähigkeit Baden-Württembergs und die Vernetzung auf europäischer Ebene.

8. in welchem Umfang die Anlaufstelle Automotive Software Collaboration BW – The FOSS-LÄND Community der e-mobil BW seit ihrem Start genutzt wird;

Zu 8.:

Die Anlaufstelle „Automotive Software Collaboration BW – The FOSS-LÄND Community“ der e-mobil BW befindet sich derzeit in der Einführung und im Aufbau. Sie unterbreitet Unterstützungsangebote für KMU in der Automobilwirtschaft, um mittel- bis langfristig an geschäftsnotwendigen Open Source Software-Kollaborationen teilzunehmen und zu diesen aktiv beizutragen. Gleichzeitig stärkt sie die Vernetzung der Akteure untereinander, auch um die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Automobilclusters BW zu stärken.

Automotive-Unternehmen aus Baden-Württemberg sind die Zielgruppe bezüglich Sensibilisierung der Managementebene und Befähigung der Fachabteilungen. Neben den Netzwerkaktivitäten werden einzelbetriebliche Beratungen durch den Beratungsgutschein des Landes mit Antragsmöglichkeit bis zum 31. Oktober 2025 unterstützt. Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus Baden-Württemberg und das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg fördern kleine und mittelständische Unternehmen (KMU) mit dem Beratungsgutschein „Transformation Automobilwirtschaft“. Damit erhalten Betriebe einen einfachen Zugang zu strategischer Beratung rund um Free- and Open-Source-Software (FOSS) und können ihre Chancen im internationalen Wettbewerb besser nutzen.

Als niedrigschwelliges Unterstützungsangebot wurde die Publikation Wissen Kompakt „Free- and Open-Source-Softwareentwicklung in der Automobilwirtschaft Baden-Württemberg“ am 31. März 2025 von der e-mobil BW veröffentlicht. Diese bietet eine erste Orientierung und einführende Informationen, um die Vorteile der Free- und Open-Source-Softwareentwicklung kennenzulernen und perspektivisch Prozesse und Standards für eine effiziente und rechtssichere Nutzung zu implementieren und mittel- bis langfristig an OSS-Kollaborationen teilzunehmen.

9. wie viele der im Land vorhandenen öffentlich zugänglichen Ladesäulen nicht über offene Standardschnittstellen wie z. B. OCPP online an die Ladeinfrastruktur angebunden oder nicht remotefähig sind;

Zu 9.:

Das „Open Charge Point Protocol“ (OCPP) standardisiert die Kommunikation zwischen Ladeinfrastruktur und Zentralrechner des Betreibers. Der Aufbau der Kom-

⁶ <https://www.emobil-sw.de/>

munikation zwischen den Ladesäulen und dem Zentralrechner des CPO ist eine betriebsinterne Aufgabe des CPO. Es liegen zur Anzahl der öffentlichen Ladesäulen, die nicht per OCPP kommunizieren, keine Daten vor. Die relevanten Schnittstellenfunktionalitäten zwischen Nutzer, Elektrofahrzeug und Ladeinfrastruktur werden hingegen in regulativen Rahmenbedingungen von Bund und EU geregelt.

10. welche Maßnahmen sie verfolgt, um die Interoperabilität zwischen verschiedenen Anbietern von öffentlich zugänglichen Ladesäulen sicherzustellen;

Zu 10.:

Die Beantwortung der Ziffer 10 bezieht sich auf Zugang und Nutzung von öffentlicher Ladeinfrastruktur durch Nutzerinnen und Nutzer. Die Vereinheitlichung der Zahlungsmodalitäten an der Ladeinfrastruktur werden in der EU über die Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) geregelt. Nach der AFIR muss an öffentlich zugänglichen Ladepunkten, die seit dem 13. April 2024 eingerichtet werden, das Ad-hoc-Bezahlen möglich sein, sodass mit Kredit-/Debitkarte oder per Mobile Payment (beispielsweise Google Wallet oder Apple Pay) bezahlt werden kann.

11. welche langfristige Strategie sie verfolgt, um den Hochlauf der Elektromobilität im Pkw-Bereich zu stärken;

Zu 11.:

Laut Koalitionsvertrag ist eine Verdichtung des Netzes öffentlicher Ladepunkte und Schnellladesäulen im ganzen Land anzustreben. Es werden dort Schwerpunkte gesetzt, wo der Bedarf an öffentlichen Ladepunkten und Schnellladesäulen besonders groß ist. In Siedlungs- und Gewerbegebieten soll der nächste öffentliche Ladepunkt möglichst fußläufig erreichbar und die nächste Schnellladesäule maximal fünf Kilometer entfernt sein. Alle öffentlichen Ladepunkte und Schnellladesäulen sollen einheitlich zugänglich gemacht werden. Um einen Flickenteppich beim Zugang zu Ladesäulen und beim Bezahlvorgang zu vermeiden, setzt sich das Land für einheitliche, digitale Bezahlmöglichkeiten ein. Weiterhin unterstützt das Land die Anschaffung oder/und die Unterhaltungskosten von Elektrofahrzeugen in spezifischen Anwendungsfällen (z. B. Pflegefahrzeuge, Taxis).

12. welche Strategien sie verfolgt, um das Lastmanagement im Stromnetz zu optimieren und Überlastungen durch Schnellladesäulen zu vermeiden und welche Rolle dabei Speicherlösungen und deren Förderung spielen;

Zu 12.:

Zur mittel und langfristigen Vermeidung von Netzüberlastungen dient die Netzausbauplanung, die langfristig Netzkapazitäten sicherstellen soll. So sind die Betreiber von Energieversorgungsnetzen nach § 11 Absatz 1 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) verpflichtet, ein sicheres, zuverlässiges und leistungsfähiges Energieversorgungsnetz zu betreiben, zu warten und bedarfsgerecht zu optimieren, zu verstärken und auszubauen, soweit es wirtschaftlich zumutbar ist. Zur Planung des Netzausbaus haben Übertragungsnetzbetreiber nach den § 12a und § 12b EnWG alle zwei Jahre einen Szenarioplan und einen Netzentwicklungsplan sowie Verteilnetzbetreiber nach § 14d EnWG Regionalszenarien und Netzausbaupläne zu erstellen. Für Baden-Württemberg ist von den Verteilnetzbetreibern in Abstimmung mit den Übertragungsnetzbetreibern das Regionalszenario Südwest zu erstellen. Das Regionalszenario beinhaltet nach § 14d Absatz 3 EnWG Angaben zu bereits erfolgten, erwarteten und maximal möglichen Anschlüssen der verschiedenen Erzeugungskapazitäten und Lasten, Angaben zu den zu erwartenden Ein- und Auspeisungen sowie Annahmen zur Entwicklung anderer Sektoren, insbesondere des Gebäude- und Verkehrssektors. Einen Netzanschluss bekommt der Ladesäulenbetreiber dann, wenn die angefragte Leistung gesichert werden kann. Darüber hinaus gibt es das Instrument zur Steuerung von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen und steuerbaren Netzanschlüssen nach § 14a EnWG. Die Landesregierung ergänzt diese formalen Verpflichtungen durch einen intensiven Dialog mit den Netzbetreibern, um den Netzausbau zu begleiten und zu unterstützen.

Der Einsatz von Speichern kann fehlende Netzkapazitäten abmildern, u. a. im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Pkw und somit einen beschleunigten Hochlauf der Elektromobilität befördern. Entsprechende Speicherlösungen sind in diesem Bereich auf dem Markt erhältlich und werden eingesetzt. In den Förderprogrammen des Ministeriums für Verkehr zur Ladeinfrastruktur sind bzw. waren Speicherlösungen in der Regel förderfähig.

13. wie sie die Situation bei den Eichämtern hinsichtlich der Eichung von Stromzählern für Ladeeinrichtungen im öffentlichen und privaten Bereich (Personal-ausstattung, Kosten, Wartezeiten) einschätzt und ob sie insoweit Maßnahmen zur Entlastung der Eigentümer beziehungsweise Anbieter von Ladeeinrichtungen für erforderlich hält.

Zu 13.:

E-Ladesäulen unterliegen inklusive der darin enthaltenen Stromzähler wie alle Messgeräte der Eichpflicht, wenn sie im geschäftlichen Verkehr eingesetzt werden. Sie sind damit Teil der hoheitlichen Aufgaben der Eichbehörden in Deutschland und dienen hier sowohl zur Sicherstellung des Verbraucherschutzes als auch zur Einhaltung des fairen Wettbewerbs unter den Anbietern. Ladesäulen im rein privaten Kontext unterliegen nicht dem Mess- und Eichrecht.

Im öffentlichen Raum wurden zwischenzeitlich alle AC-Ladesäulen umgerüstet und bei Bedarf (z. B. nach einer Reparatur) auch entsprechend geeicht. Bei den DC-Ladesäulen (Schnellladesäulen) sind ebenfalls nahezu alle Ladepunkte umgerüstet und somit eichrechtskonform aufgestellt. Die Eichfrist nach dem Mess- und Eichgesetz gilt grundsätzlich für acht Jahre. Für diese Aufgabe hat sich die Eichbehörde in Baden-Württemberg frühzeitig aufgestellt und trat zudem früh in Gespräche mit den Herstellern und Verwendern der Ladesäulen. Seit Einführung der E-Mobilität laufen außerdem Abstimmungen zwischen den Eichbehörden der Länder und dem Bund im Sinne einer einheitlichen Umsetzung der Vorgaben durch das Eichrecht.

Außerdem wurde das entsprechende Prüfequipment für die Eichung der AC-Ladesäulen angeschafft. Die kostenintensive Beschaffung für das Prüfequipment für DC-Ladesäulen steht kurz vor der Auftragsvergabe. Dadurch kann die Eichbehörde in Baden-Württemberg bei Bedarf alle Ladesäulen auch im DC-Bereich termingerecht vor Ablauf der Eichfrist prüfen. Aufgrund der zwischenzeitlich etablierten Strukturen und der guten Zusammenarbeit auch mit den Wirtschaftsakteuren, werden derzeit keine Anhaltspunkte für notwendige und sinnvolle Maßnahmen zu Entlastungen bei den Anbietern gesehen. Mit der Eichung und dem geordneten Inverkehrbringen der Ladesäulen im geschäftlichen Verkehr bekommen die Verbraucherinnen und Verbraucher zudem verlässliche und nachvollziehbare Abrechnungen. Die Wirtschaftsakteure selbst werden dadurch als verlässliche Partner wahrgenommen. Das trägt letztlich ebenfalls maßgeblich zu einer höheren Akzeptanz der Elektromobilität bei.

Hermann

Minister für Verkehr