

Der Deutsche Bundestag hat die Petition am 17.12.2020 abschließend beraten und beschlossen:

Das Petitionsverfahren abzuschließen,

- weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.

Begründung

Mit der Petition wird gefordert, dass der Ausbau und die Erweiterung der bereits vorhandenen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vereinfacht und intensiviert werden.

Zu dieser Petition, die auf der Internetseite des Deutschen Bundestages veröffentlicht wurde, liegen dem Petitionsausschuss 55 Mitzeichnungen und drei Diskussionsbeiträge vor. Es wird um Verständnis gebeten, dass nicht auf jeden Gesichtspunkt gesondert eingegangen werden kann.

Zur Begründung des Anliegens wird vorgetragen, dass der Ausbau der Ladeinfrastruktur durch die Ladesäulenverordnung (LSV) selbst verhindert werde. So müsse ungeachtet der europaweit vorhandenen Steckertypen (Typ 2 und CHAdeMO) nun der neue CCS/Combo 2 eingeführt werden. Zudem dürften nur noch neue Ladesäulen mit CCS/Combo 2o als Schnellladesäule errichtet werden. Zudem sei der Ausbau vorhandener Ladestationen anderen Typs nicht möglich. Der Petent ist der Auffassung, die Authentifizierung an den Ladesäulen sei zu hinderlich. Auch sollte im Interesse des Ausbaus der Elektromobilität und des damit verbundenen Umweltschutzes eine bundesweit einheitliche Kennzeichnung von Ladestationen erfolgen, so dass schließlich jeder Kunde jederzeit an jeder Ladesäule laden könne. Hinsichtlich der weiteren Einzelheiten zu dem Vorbringen und zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf die eingereichten Unterlagen verwiesen.

Der Petitionsausschuss hat der Bundesregierung – hier dem Bundesministerium für Wirtschaft und Energie – Gelegenheit gegeben, ihre Ansicht zu der Petition darzulegen. Das Ergebnis der parlamentarischen Prüfung lässt sich unter Einbeziehung der seitens der Bundesregierung angeführten Aspekte wie folgt zusammenfassen:

Der Petitionsausschuss merkt an, dass die Bundesregierung Deutschland als Leitmarkt der Elektromobilität zum Ziel hat. Industriepolitische Maßnahmen wie die Einführung einheitlicher Stecker sollen das „Auftanken“ von Elektrofahrzeugen langfristig vereinfachen und so Elektromobilität in Deutschland generell fördern. Gleiches gilt für Authentifizierungs- und Bezahlprozesse. Der Petitionsausschuss verweist darauf, dass auch hier im Frühjahr 2017 eine Standardisierung eingeleitet wurde.

Im Koalitionsvertrag von CDU/CSU und SPD vom 7. Februar 2018 ist zum Thema Elektromobilität und Ladeinfrastruktur auf Seite 77 festgehalten:

„Wir wollen die Elektromobilität (batterieelektrisch, Wasserstoff und Brennstoffzelle) in Deutschland deutlich voranbringen und die bestehende Förderkulisse, wo erforderlich, über das Jahr 2020 hinaus aufstocken und ergänzen. Wir wollen den Aufbau einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur intensivieren. Ziel ist, bis 2020 mindestens 100.000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen – wovon mindestens ein Drittel Schnellladesäulen (DC) sein sollen. Zudem wollen wir die Errichtung von privaten Ladesäulen fördern. Für eine nachhaltige Umstellung der Busflotten auf alternative Antriebe sind neben den Fahrzeugen auch eine geeignete Ladeinfrastruktur sowie Betriebsmanagementsysteme erforderlich. Den Einbau von Ladestellen für Elektrofahrzeuge von Mieterinnen und Mietern sowie Wohnungseigentümerinnen und Wohnungseigentümern werden wir rechtlich erleichtern. Außerdem werden wir die gesetzlichen Bedingungen für benutzerfreundliche Bezahlssysteme verbessern.“

Der Ausschuss weist darauf hin, dass die LSV verbindliche einheitliche technische Mindestvorgaben für Steckdosen und Fahrzeugkupplungen festlegt und damit wesentliche Vorgaben der EU-Richtlinie EU 2014/94 – „über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“ – in deutsches Recht umgesetzt werden. Die EU-Richtlinie ist die Grundlage für die EU-weite Standardisierung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge.

Wie der Ausschuss feststellt, hat die LSV mit ihrer Festlegung auf einen gemeinsamen Ladesteckerstandard im Sinne der EU-Richtlinie durch die Schaffung von Rechtssicherheit den Ausbau von Ladesäulen befördert. So haben seit Inkrafttreten der LSV die Nutzer von Elektrofahrzeugen bundes- und EU-weit die Möglichkeit, an allen öffentlich zugänglichen Ladesäulen mit gleichem Stecker (Typ 2 für AC Normalladung, CCS/Combo 2 für DC-Schnellladung) zu laden. Dabei handelt es sich um einen Mindeststandard. Es steht den Anbietern frei, weitere Ladeoptionen anzubieten.

Der Authentifizierungs- und Bezahlprozess war anfangs mit Hemmnissen behaftet, weshalb – darauf weist der Ausschuss ausdrücklich hin – im Mai 2017 eine erste Änderungsverordnung zur LSV veranlasst wurde, die zum 1. Juni 2017 in Kraft trat. Mit dem sogenannten ad-hoc-Laden soll die Abhängigkeit vom Abrechnungssystem des Anbieters abgeschafft werden. Mit Inkrafttreten der Änderung können Kunden nun „Strom tanken“, ohne in Besitz einer Ladekarte oder eines langfristigen Kundenvertrages mit einem Mobilitätsdienstleister zu sein. Mit dem durch die erste Änderungsverordnung zur LSV festgelegten Mindeststandard wird das Abrechnen des „getankten“ Stromes an öffentlich zugänglichen Ladesäulen über ein gängiges webbasiertes Zahlungssystem oder mit Bargeld, EC- oder Kreditkarte ermöglicht. Den Anbietern ist auch hier freigestellt, weitere Bezahloptionen anzubieten.

Der Ausschuss merkt allerdings an, dass § 8 LSV den Bestandschutz regelt, wonach Ladepunkte, die vor dem 14. Dezember 2017 in Betrieb genommen wurden, von den Anforderungen des § 4 LSV („Punktueller Laden“) ausgenommen sind. Dieser Umstand erklärt, warum derzeit nicht an allen Ladesäulen den Mindeststandard vorzufinden ist.

Vor diesem Hintergrund vermag der Petitionsausschuss im Ergebnis keinen parlamentarischen Handlungsbedarf erkennen und empfiehlt, das Petitionsverfahren abzuschließen, weil dem Anliegen teilweise entsprochen worden ist.