

17/9066

Landtag Rheinland Pfalz

30.04.2019 11:07

Tgb.-Nr. 5871



[Handwritten signature]
6306



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM FÜR
WIRTSCHAFT, VERKEHR,
LANDWIRTSCHAFT
UND WEINBAU

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau
Postfach 3269 | 55022 Mainz

Herrn
Präsidenten des Landtags
Rheinland-Pfalz
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

DER MINISTER
Dr. Volker Wissing
Stiftsstraße 9
55116 Mainz
Telefon 06131 16-2201
Telefax 06131 16-2170
poststelle@mwwlw.rlp.de
www.mwwlw.rlp.de

30. April 2019.

**Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Bernhard Braun und Jutta Blatzheim-Roegler
(BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN) betreffend
Aktuelle Entwicklungen beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge
- Kleine Anfrage Drs. 17/8799 -**

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

die Elektromobilität wird gemeinsam mit anderen alternativen Antriebsformen eine wichtige Rolle in der Mobilität der Zukunft spielen, damit die angestrebten Klimaschutzziele umgesetzt werden können. Dabei ist der bundesweite Ausbau der Ladeinfrastruktur von großer Bedeutung. Voraussetzung für den Einsatz der Elektromobilität ist die Nutzung regenerativer Energiequellen.

Die Verkehrswende hin zu Fahrzeugen mit alternativer Antriebstechnik ist eine nationale Aufgabe, die ohne Unterstützung des Bundes allein schon aus finanziellen Gründen nicht in ausreichendem Umfang getragen werden könnte. Bei der Förderung der Beschaffung von Elektrofahrzeugen und bei dem Aufbau der Ladeinfrastruktur ist daher zunächst der Bund gefordert.

Neben der Elektromobilität und der Nutzung von Brennstoffzellen werden aber auch Fahrzeuge mit einem Benzin-, Diesel- oder Erdgasantrieb mit entsprechenden Abgasreinigungssystemen noch für einen längeren Zeitraum eine große Rolle spielen. Perspektivisch können synthetische Kraftstoffe (z. B. Power-to-Gas oder Power-to-Liquid) helfen, eine bessere Klimabilanz zu erreichen. Gleichzeitig müssen vorhandene Potentiale zur Steigerung der Energieeffizienz der Fahrzeuge gehoben werden. Die



Herausforderung besteht darin, dies auch international wettbewerbsfähig darstellen zu können und gleichzeitig hohe Kundenakzeptanz zu erzielen.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die vorbezeichnete Kleine Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:

Zu Frage 1:

Innovative Antriebe mit elektrischen Energiespeichern, Wasserstoffbrennstoffzellen und sonstigen Antrieben, die auf regenerativen Energien basieren, werden langfristig im Straßenverkehr auch in Rheinland-Pfalz eine große Bedeutung gewinnen. Vor diesem Hintergrund haben das Institut für Mobilität und Verkehr (imove) und die Juniorprofessur für Elektromobilität (JEM) der Technischen Universität Kaiserslautern mit dem Projekt „Tankstelle 2.0“ eine Strategie zur nachhaltigen Versorgung von Kraftfahrzeugen mit alternativen Antrieben erarbeitet.

Mit der erarbeiteten Methodik wurden sechs verschiedene Szenarien zur Entwicklung der Anteile der alternativen Antriebstechnologien an den Fahrzeugflotten Pkw und Lkw mit drei verschiedenen Anteilsausprägungen bis auf Landkreisebene entwickelt.

- Konservativ mit einem Anteil alternativ angetriebener Fahrzeuge von 25 % im Jahr 2050,
- Alternativ mit einem Anteil von 45 % und
- Extrem mit einem Anteil von 90 %.

Dabei wurde das Extreme Szenario jeweils nochmals mit einem Fokus auf Elektromobilität, Erdgas und Wasserstoff berechnet.

Durch die hohe Variabilität an möglichen Ergebnissen im Rahmen der unterschiedlichen Szenarien, könnte durch die Studie der mögliche Bedarf an Zapfsäulen und Ladepunkten eines flächendeckenden Versorgungsnetzes für Rheinland-Pfalz ermittelt werden. Berücksichtigung fanden sowohl verschiedene Zusammensetzungen der Fahrzeugflotte wie auch die Quell-Ziel-Wegebeziehungen. Unter Einbindung des Projektbeirates wurden auch schwerer abschätzbare Einflussfaktoren, die die Entwicklung der Flottenanteile alternativer Antriebstechnologien beeinflussen können, diskutiert, bewertet und in den Ausführungen berücksichtigt.

Die Ergebnisse des Projektes Tankstelle 2.0 zeigen – unter den derzeitigen Randbedingungen und unter Einbeziehung der derzeit verfügbaren Fahrzeug-



techniken – ein realistisches Bild der zukünftigen Zapfsäulen- und Ladepunkteinfrastruktur. Vor dem Hintergrund der derzeit noch nicht absehbaren weiteren technischen, regulatorischen und wirtschaftlichen Entwicklungen gibt die Studie eine maximale Varianz an Lösungswegen und bildet somit eine technologieoffene Grundlage zum Infrastrukturausbau.

Download des Projektabschlussberichtes unter:

[https://mueef.rlp.de/fileadmin/mulewf/Themen/Energie und Strahlenschutz/Energie/Abchlussbericht Tankstelle 2_0.pdf](https://mueef.rlp.de/fileadmin/mulewf/Themen/Energie_und_Strahlenschutz/Energie/Abchlussbericht_Tankstelle_2_0.pdf)

Zu Frage 2:

	Ladepunkte gesamt	Normalladepunkte	Schnellladepunkte
April 2019	773	582	191
August 2018	481	329	152
Januar 2018	307	231	76
Januar 2017	187	156	31

Quelle: Bundesnetzagentur

Unberücksichtigt bei dieser Aufstellung bleiben teilweise die Ladesäulen, die z. B. durch die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland in den letzten Monaten errichtet wurden (und noch nicht der Bundesnetzagentur gemeldet wurden) bzw. zukünftig noch errichtet werden. Im Rahmen der Auswertung der ersten Ergebnisse der Ausschreibungen ist der Anteil der erfolgreichen Antragsteller aus Rheinland-Pfalz sehr erfreulich.

Zu Frage 3:

In einem Radius von 10 km um den Wohnort stehen 65% der rheinland-pfälzischen Bevölkerung eine Schnellladesäule und 85 % der Bevölkerung eine Normalladesäule zur Verfügung (Quelle: Bundesnetzagentur im Rahmen der Meldepflicht der Ladesäulenverordnung, Stand: März 2018, Basis der Bevölkerungsverteilung Zensus 2011).



Zu Frage 4:

Die Landesregierung unterstützt die Ausstattung von landeseigenen Gebäuden mit Ladesäulen, indem bei Neubau- und Sanierungsmaßnahmen sowie im Gebäudebestand die Bedarfe der nutzenden Verwaltungen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Ressourcen berücksichtigt werden.

Zu Frage 5:

Die Möglichkeiten sind im jeweiligen Einzelfall individuell zu prüfen, da sich diese teilweise stark unterscheiden (z. B. Mitnutzung öffentlicher Ladesäulen auf Privatgrund, Mitnutzung der Ladeinfrastruktur für Dienstfahrzeuge der Unternehmen, Wallboxen für Mitarbeiter etc.). Eine generalisierende Aussage dazu kann nicht getroffen werden. An dieser Stelle wird auf die Förderdatenbank des Bundes verwiesen. Eine Erweiterung der Fördermöglichkeiten wird derzeit innerhalb der Bundesregierung diskutiert.

Zu Frage 6:

Wichtig für die Nutzer von Elektroautos ist die Darstellung der Ladepunkte in entsprechenden (interaktiven) Karten im Internet. Eine wichtige Basis sind dabei die Daten zu öffentlichen Ladesäulen > 3,7 kW Ladekapazität der Bundesnetzagentur (BNetzA). Grundlage ist hier die Ladesäulenverordnung vom 9. März 2016 in der aktuellen Fassung vom 1. Juni 2017. Danach müssen Betreiber von Normal- (< 22 kW Ladeleistung) und Schnellladepunkten (> 22 kW Ladeleistung) den Aufbau und die Außerbetriebnahme von Ladepunkten anzeigen (vier Wochen vor Aufbau und unverzüglich nach Abbau). Betreiber von Schnellladepunkten, welche vor Inkrafttreten dieser Verordnung in Betrieb genommen worden sind, haben der Regulierungsbehörde den Betrieb anzuzeigen. Bei den entsprechenden Betreibern von Normalladepunkten (vor dem 1. Juni 2017) besteht diese Verpflichtung nicht. Ladepunkte mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 kW sind von den Anforderungen ausgenommen. Die entsprechend gemeldeten Ladepunkte werden auf einer Ladesäulenkarte der BNetzA im Internet dargestellt:

https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Ladesaeulenkarte_node.html



Zusätzlich veröffentlicht die BNetzA in regelmäßigen Abständen eine Excel-Liste mit den relevanten Daten nach Postleitzahlen sortiert. Es ist angestrebt, diese Daten in den geplanten Mobilitätsatlas des Landes aufzunehmen.

Neben der Darstellung der BNetzA gibt es verschiedene Ladesäulenkarten im Internet. Hier sind z. B. www.e-tankstellen-finder.com, www.smarttanken.de und vor allem www.goingelectric.de/stromtankstellen/ zu nennen. Letztere wird vor allem von Elektromobilisten sehr gerne genutzt, da einerseits ein gut funktionierender Routenplaner inkl. Planung von Aufladungen (www.goingelectric.de/stromtankstellen/routenplaner/) auf der Strecke integriert ist und andererseits detaillierte Informationen zu den einzelnen Ladepunkten (inkl. Komptabilität zu einzelnen Fahrzeugen) vorhanden sind. Diese Informationen werden durch eine Vielzahl von freiwilligen Helfern bereitgestellt und entsprechend gepflegt. Sie werden auch deswegen genutzt, da sie nicht an Landesgrenzen Halt machen, sondern es dem Nutzer erlauben, auch Fahrten außerhalb des eigenen Landes bzw. Deutschlands zu planen.

Die Landesregierung hält es für sinnvoll, neben der Darstellung der Ladesäulen im Rahmen des Mobilitätsatlas des Landes auch entsprechende Angebote des Marktes zu unterstützen. Dies kann vor allem durch die Bereitstellung der vorhandenen Daten des Landes auf dem Mobilitäts Daten Marktplatz (MDM) des Bundes erfolgen. Über diesen können entsprechende Anbieter auf die Daten diskriminierungsfrei zugreifen und Angebote (weiter-)entwickeln.

Zu Frage 7:

Die Preisgestaltung und die Tarifstruktur werden von den anbietenden Unternehmen bestimmt. Die Landesregierung geht davon aus, dass sich die Strukturen im Rahmen des freien Wettbewerbs und mit zunehmender Marktdurchdringung weiter verbessern werden.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Volker Wissing