

**MINISTERIUM FÜR VERKEHR  
BADEN-WÜRTTEMBERG**

Postfach 103452, 70029 Stuttgart  
E-Mail: [poststelle@vm.bwl.de](mailto:poststelle@vm.bwl.de)  
FAX: 0711 231-5899

An die  
Präsidentin des Landtags  
von Baden-Württemberg  
Frau Muhterem Aras MdL  
Haus des Landtags  
Konrad-Adenauer-Str. 3  
70173 Stuttgart

Stuttgart 15.11.2016  
Name Dr. Johannes Fischer  
Durchwahl 0711 231-5665  
Aktenzeichen 4-0141.5/214  
(Bitte bei Antwort angeben!)

nachrichtlich

Staatsministerium  
Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz  
Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft

**Antrag der Abgeordneten Karl Rombach u.a. CDU**

- **Finanzierung des Ausbaus öffentlicher Ladestationen für Elektroautos und Stärkung der E-Mobilität im ländlichen Raum**
- **Drucksache 16 / 845**

**Ihr Schreiben vom 24.10.2016**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr nimmt im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft und dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz zu dem oben genannten Antrag wie folgt Stellung:

1. *wie die Kosten der Stromnetzbetreiber für die Errichtung von öffentlichen Ladestationen, die als öffentliche Infrastrukturdienstleistung allen Stromanbietern zugänglich sind, auf die Netzentgelte umgelegt werden können;*

Es ist nach geltendem Recht nicht Aufgabe der Stromnetzbetreiber, öffentlich zugängliche (i.d.R. oberirdische) Ladesäulen zu errichten, zu warten oder zu betreiben. Die diesbezüglichen Kosten können nicht als Netzkosten anerkannt werden und folglich nicht in die Netzentgelte einfließen. Zu unterscheiden ist davon der meist mit Erdkabel verlegte (unterirdische) Stromanschluss der Ladesäule, der wie jeder andere Stromanschluss in die regulierten Netzkosten und damit in die Netzentgeltbildung einbezogen wird.

Aufgrund von § 14a Satz 2 EnWG erhalten jedoch Nutzer von Ladesäulen als steuerbare Verbraucher einen Rabatt auf das Netto-Stromnetzentgelt für die Zuführung von Strom bis zum Anschlusspunkt an die eigentliche Ladesäule. Der Rabatt ist ein Bestandteil der gesamten Kostenkalkulation und kann durchaus bis zu etwa 5 Cent netto je bezogener Kilowattstunde betragen.

Soweit derzeit Stadtwerke oder Energieversorger vielfach dennoch Ladesäulen errichten und betreiben, betätigen sie sich damit nicht im regulierten und entflochtenen Geschäftsfeld „Stromnetzbetrieb“, sondern in einem nicht regulierten, wettbewerbsoffenen Geschäftsfeld mit Stromverkaufs- und Dienstleistungscharakter.

Aus Sicht der Landesregierung ist es auch weder sachgerecht noch notwendig, diese für den Netzbetrieb selbst nicht betriebsnotwendigen Kosten über die Netzentgelte auf die Stromverbraucher im jeweiligen Netz umzulegen, die nicht in gleicher Weise einen Nutzen aus solchen Anlagen ziehen. Den Erfordernissen von Markt und Wettbewerb ist auch hier Rechnung zu tragen. Andere Ladesäulenanbieter würden bei einer Quersubventionierung aus dem Markt gedrängt.

2. *wie Standards für Ladestationen, die so finanziert werden, ausgestaltet werden können;*

Standards für Ladesäulen werden in der Ladesäulenverordnung (LSV) geregelt. Die Standards gelten unabhängig von der Finanzierungsform. Hier sieht die Landesregierung keinen Änderungsbedarf.

3. *wie in diesem Verfahren finanzierte Ladestationen allen Stromanbietern von Ladestrom für Elektromobilität zur Nutzung zugänglich werden können;*

Der liberalisierte Markt muss nicht bei der „Betankung“ von E-Fahrzeugen an öffentlich zugänglichen Ladesäulen haltmachen. Ladesäulenbetreiber können einen integrierten Preis anbieten, bei dem der Betreiber der Ladesäule seinen Stromlieferanten aussucht und der Kunde einen Endpreis bezahlt. Gleichmaßen ist aber nicht ausgeschlossen, dass der Kunde über Prepaidkarten oder andere Zahlungsmittelkarten eines bestimmten Stromanbieters seiner Wahl am Stromwettbewerb teilnimmt wie am Wettbewerb um die Dienstleistung „Ladesäule“. Er rechnet dann mit seinem Lieferanten die Ware Strom ab, der andere Anteil ist der Preis des Betreibers für die Nutzung der Ladesäule inklusive Netznutzungsentgelt und ggf. Kosten für die Sondernutzung des oberirdischen öffentlichen Verkehrsraumes. Für ihn wird neben anderen wettbewerblichen Kriterien am Ende der Gesamtpreis der „Betankung“ entscheidend sein.

In keiner der Varianten ist aber Voraussetzung, dass die Ladesäuleninfrastruktur im Sinne der Frage 1 über die Netzentgelte finanziert sein muss.

4. *wie durch die Digitalisierung von Prozessen eine einheitliche Plattform geschaffen werden kann, um den jeweiligen Stromverbrauch auch EU-weit abzurechnen;*

Unter anderem diese Fragestellung regelt die 1. Änderungsverordnung zur Ladesäulenverordnung (LSV), die im November in Kraft treten soll. Ladesäulen sollen mit Telekommunikationstechnik ausgerüstet sein, damit Kommunikation, auch zu Abrechnungszwecken, stattfinden kann. Verschiedene Plattformen bieten dies schon heute europaweit an, Tendenz steigend. Die verschiedenen Anbieter vernetzen sich dabei zunehmend untereinander, ohne dass der Staat regulierend eingreift. Generell soll dies dem Markt überlassen werden und sich die am besten geeigneten Geschäftsmodelle durchsetzen. Möglichst wenige Vorgaben sind erstrebenswert, aber besonders die Vorgaben der ad-hoc-Ladung und des diskriminierungsfreien Zugangs sollten hier erfüllt werden. Die Landesregierung hält es darüber hinaus für erstrebenswert, dass ähnlich wie dies bei Parkscheinautomaten heute bereits üblich ist, alle Ladesäulen mit gängigen Zahlungsmitteln wie z.B. der EC-Karte bedient werden können.

5. *welche Kosten die unter Ziffer 1 beschriebene Maßnahme für den einzelnen privaten Stromverbraucher bringen würde;*

Es entstehen nach geltender Rechtslage lediglich die Kosten für den unterirdischen Stromanschluss, der von Ort zu Ort stark variiert. Der Einfluss auf die Netzentgelte bei Einbeziehung der Kosten der Errichtung und des Betriebs von Ladesäulen in die Netzkosten kann infolge der unbekanntenen Randbedingungen (z.B. Ladesäulendichte im jeweiligen Netzgebiet) nicht beziffert werden.

6. *inwieweit der ländliche Raum durch die unter Ziffer 1 beschriebene Maßnahme gestärkt wird.*

Die Landesregierung verfolgt das Ziel eines flächendeckenden Ausbaus öffentlicher Ladeinfrastruktur für ganz Baden-Württemberg. Eine Grundversorgung soll bis 2020 durch ca. 2000 Ladesäulen sichergestellt werden, damit wäre ein Raster von etwa 10 Mal 10 Kilometern mit je einer Ladesäule abgedeckt. Dies wird ohne die unter 1 beschriebene Maßnahme erreicht. Damit stärkt die Landesregierung die Entwicklung der nachhaltigen Mobilität im ländlichen Raum.

Mit freundlichen Grüßen



Winfried Hermann MdL  
Minister für Verkehr