Landtag
Nordrhein-Westfalen
18. Wahlperiode

Ausschussprotokoll
APr 18/665
17.09.2024

Ausschuss für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie

50. Sitzung (öffentlich)

17. September 2024

Düsseldorf – Haus des Landtags

15:01 Uhr bis 16:14 Uhr

Vorsitz: Dietmar Brockes (FDP) (stellv. Vorsitzender)

Protokoll: Stephan Vallata

Verhandlungspunkt:

5-jähriges Jubiläum der illegalen Ladesäulen: Der staatlich geduldete Ladebetrug an öffentlichen Ladestationen muss endlich ein Ende haben. Für eine eichrechtskonforme Ladeinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen! 3

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/8877

– Anhörung von Sachverständigen *(s. Anlage)*

* * *

5-jähriges Jubiläum der illegalen Ladesäulen: Der staatlich geduldete Ladebetrug an öffentlichen Ladestationen muss endlich ein Ende haben. Für eine eichrechtskonforme Ladeinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen!

Antrag
der Fraktion der AfD
Drucksache 18/8877

– Anhörung von Sachverständigen *(s. Anlage)*

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Meine sehr geehrten Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, ich begrüße Sie alle recht herzlich zu unserer 50. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie. Besonders begrüßen möchte ich die heute anwesenden und zugeschalteten Sachverständigen. Darüber hinaus begrüße ich alle Zuhörerinnen und Zuhörer einschließlich der Medienvertreterinnen und Medienvertreter.

Mit der Einladung 18/922 haben Sie die Tagesordnung erhalten. Gibt es zu dieser Einladung bzw. zu der Tagesordnung Wortmeldungen? – Ich sehe, dass das nicht der Fall ist. Dann können wir entsprechend vorgehen. Ich möchte kurz darauf hinweisen, dass diese Anhörung auch im Livestream übertragen wird. Der oben genannte Antrag wurde am 24. April dieses Jahres zur federführenden Beratung an diesen Ausschuss überwiesen. Wir haben die heutige Anhörung von Sachverständigen zu diesem Antrag in unserer Sitzung vom 8. Mai dieses Jahres beschlossen.

Ich möchte mich im Namen des Ausschusses bei allen Sachverständigen für die abgegebenen Stellungnahmen und Ihre heutige Anwesenheit herzlich bedanken. Aus zeitlichen Gründen ist nicht vorgesehen, dass die Sachverständigen ihre schriftlichen Stellungnahmen in einem Eingangsstatement mündlich zusammenfassen. Vielmehr gehe ich davon aus, dass die Abgeordneten die schriftlichen Stellungnahmen gelesen sowie ausgewertet haben und nunmehr Fragen an die Sachverständigen richten, um einzelne Sachverhalte zu vertiefen.

Wir gehen so vor, dass in einer ersten Runde zunächst jede Fraktion innerhalb von maximal einer Minute eine Frage an einen Sachverständigen richtet und die angesprochenen Personen dann in einer ersten Antwortrunde darauf eingehen. Für die Beantwortung einer Frage stehen maximal drei Minuten zur Verfügung. Das heißt: Wenn Ihnen mehrere Fragen gestellt wurden, addiert sich das natürlich auf beispielsweise sechs oder neun Minuten. Anschließend folgt die nächste Fragerunde. So verfahren wir dann weiter.

Ein kurzer Hinweis meinerseits: Da ich heute nicht nur die Sitzung leiten darf, sondern auch Obmann der FDP-Fraktion bin, werde ich zwischen diesen beiden Rollen hin und her springen dürfen. Ich werde es – auch für das Protokoll – kenntlich machen, ob ich in meiner Funktion als Obmann der FDP-Fraktion oder als sitzungsleitender Vorsitzender rede.

Wenn es hierzu Ihrerseits keine Fragen gibt, dann würde ich entsprechend so verfahren, dass die antragstellende Fraktion der AfD die erste Frage stellt und im Anschluss

CDU, Grüne, SPD sowie FDP fortfahren. Die Reihenfolge richtet sich also nicht nach der Größe der Fraktionen. Ich denke, dass es bei diesem Thema unproblematisch ist, wer an welcher Stelle an der Reihe ist.

Christian Loose (AfD): Es gibt ein Jubiläum, nämlich unsere 50. Sitzung. Im April 2024 gab es ein anderes Jubiläum: das fünfjährige Bestehen der illegalen Ladesäulen; das ist heute unser Thema. Erst einmal vielen Dank an die Sachverständigen, dass Sie Ihre Stellungnahmen eingereicht haben und heute entweder in Präsenz oder per Video teilnehmen.

In vielen Wirtschaftsbereichen werden Waagen verwendet: für Obst und für Fleisch in Geschäften oder auch bei der gewerblichen Müllentsorgung und ähnlichen Dingen. Zudem ist Deutschland nicht das einzige Land mit Messsystem und E-Ladesäulen. Nun meine Fragen: Herr Kublun, wie bewerten Sie die fehlende Eichung von älteren Ladesäulen für E-Fahrzeuge im Vergleich zur Eichung von Waagen im Geschäftsleben? Wie steht Deutschland im Vergleich zu anderen Ländern da?

Marc Kublun: Herr Loose, herzlichen Dank …

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Entschuldigen Sie bitte. Wir sammeln erst die Fragen. Anschließend haben Sie die Möglichkeit, en bloc auf die an Sie gestellten Fragen zu antworten.

Björn Franken (CDU): Vielen Dank auch von der CDU-Fraktion an die Expertinnen und Experten, die heute extra angereist sind.

Wir haben eine Frage an Herrn Lohr von Compleo Charging Solutions. Es geht uns speziell um den Gesamtkomplex der Marktentwicklung der eichrechtskonformen Ladeinfrastruktur. Vielleicht können Sie genauer auf das Spannungsfeld zwischen dem Tempo des Markthochlaufes und der entsprechenden Durchdringung der eichrechtskonformen Systeme eingehen. Laut Ihren Ausführungen wurden die seit 2011 vorliegenden eichrechtskonforme Lösungen nicht durchgängig zur Anwendung gebracht. Vielleicht könnten Sie genauer erläutern, woran das liegt.

Jan Matzoll (GRÜNE): Herzlichen Dank an die Sachverständigen, dass Sie heute persönlich oder digital anwesend sind, sich im Vorfeld mit den Stellungnahmen eingebracht haben und mit uns dieses wunderbare Jubiläum zelebrieren – nicht das Jubiläum, das die AfD feiern möchte, sondern unsere 50. Sitzung.

Wir möchten gerne mit allgemeinen bzw. einordnenden Fragen an Herrn Gassner vom BDEW einsteigen und den Hintergrund betrachten wollen, vor dem wir heute dieses Nischenthema innerhalb der Elektromobilität diskutieren: Welchen Beitrag muss der Verkehrssektor zum Klimaschutz leisten? Wie steht er diesbezüglich gerade da? Welche Rolle spielt in diesem Zusammenhang die Elektromobilität?

André Stinka (SPD): Vielen Dank auch von der SPD-Fraktion an die Sachverständigen für dieses wichtige Thema.

Unsere Frage richtet sich auch an Herrn Gassner von der BDEW-Landesgruppe: Welche Auswirkungen hätte die geforderte umgehende Einstellung der Lademöglichkeiten an nicht eichrechtskonformen Ladesäulen auf die derzeitige Verfügbarkeit von Lademöglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger in Nordrhein-Westfalen und auf die Verkehrswende?

Dietmar Brockes (FDP): Ich fahre jetzt für die FDP-Fraktion fort und möchte mich natürlich auch bei allen Sachverständigen für Ihre Anwesenheit sowie Ihre schriftlichen Stellungnahmen bedanken

Meine Fragen richten sich an Herrn Pallasch von der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur, der uns zugeschaltet ist. Können Sie kurz erläutern, inwiefern nicht eichrechtskonforme Ladesäulen mit Blick auf den Ladealltag tatsächlich ein großes Verbraucherschutzproblem sind. Wie problembeladen ist aus Ihrer Sicht also das Thema „Eichrecht“ bei den Ladesäulen?

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Wir beginnen mit den Antworten.

Marc Kublun: Die Frage zu den Waagen ist für den Einstieg ganz gut. Waagen kennt jeder. Waagen werden in Deutschland verwendet, um jährlich Waren im Wert von etwa einer halbe Billion Euro abzurechnen. Sie sind also sehr wichtig. Ich selbst kenne ein spezielles Produkt, eine Industriewaage, die praktisch weltweit – auch in Nicht-EU-Ländern wie Norwegen oder Südafrika – angewendet wird und in der jüngeren Zeit eine Eichzulassung bekommen hat, etwa in Australien, Israel und natürlich auch in einigen EU-Ländern. Interessant ist dabei, dass die Eichgültigkeit in EU-Ländern unterschiedlich gehandhabt wird. Ein Extrembeispiel bei diesem Produkt ist Frankreich. Dort gilt die Eichung nur für ein Jahr. Damit ist das Produkt praktisch aus dem Rennen.

Ich habe ein bisschen über den Tellerrand geschaut und als Extrembeispiel die – in Anführungszeichen – Bananenrepublik Panama gefunden. Auch dort werden Eichgesetze eingehalten. Bei der Recherche hat sich ergeben, dass die anderen lateinamerikanischen Länder wie Mexiko oder Peru ebenso das Eichrecht berücksichtigen. Es ist also offensichtlich ein Merkmal zivilisierter Länder. Insofern ist es für mich schon ein bisschen verwunderlich, dass Nordrhein-Westfalen das Eichrecht für Ladesäulen ohne erkennbar nachvollziehbaren Abwägungsprozess einfach außer Kraft setzt.

Das ist für mich politische Willkür. Deshalb muss ich sagen, dass die Feststellung der AfD, dass so etwas durchaus das Vertrauen in den Staat untergraben könne, zutreffend ist. In diesem Fall kommt noch erschwerend hinzu: Der Prozess läuft schon länger, nämlich fünf Jahre; es gibt also ein Jubiläum. Bisher konnte ich nicht erkennen, dass ein Zeitplan eingezogen wurde, um diesen rechtswidrigen Zustand zu beenden.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Die Frage der CDU-Fraktion richtete sich an Herrn Lohr bzw. Herrn Hell von Compleo Charging Solutions. Sie sind zu zweit gekommen und können sich natürlich einteilen, wer die Frage beantworten möchte.

Jörg Lohr (Compleo Charging Solutions): Auch von unserer Seite vielen Dank für die Einladung und die Möglichkeit, dass wir hier Stellung beziehen können. Bei der Frage ging es insbesondere um das Spannungsfeld zwischen Markthochlauf und Ladeinfrastruktur auf der einen Seite und der Eichrechtskonformität auf der anderen Seite. Es ist es festzustellen – so haben wir das in der Stellungnahme auch geschrieben –, dass von den Endverbrauchern genutzte Ladeinfrastruktur selbstverständlich eichrechtskonform sein sollte. Das ist ein Bestandteil des Verbraucherschutzes und steht über allem. Darüber herrscht Einigkeit.

Ich möchte betonen, dass das Thema „Eichrechtskonformität“ kein Problem des neuen Hochlaufs ist und auch in der Zukunft nicht sein wird, da wir seit etwa sechs bis sieben Jahren im DC und auch im sogenannten HPC, also im Hochleistungsladebereich, über eine eichrechtskonforme Infrastruktur verfügen. Sämtliche Ausschreibungen von Kommunen, Landesvertretungen und auf Bundesebene, an denen wir uns beteiligen und die uns bekannt sind, fordern – Herr Pallasch wird das bestätigen – Eichrechtskonformität für Neuerrichtungen ein. Das ist ein ungeschriebenes Gesetz bzw. in den Statuten der Ladesäulenverordnung beschrieben. Wir reden also über kein aktuelles Problem bei Neuinstallationen. Deswegen steht das Eichrecht einem Hochlauf von Infrastruktur auch nicht im Wege.

Die tatsächliche Herausforderung ist die noch im Feld stehende Infrastruktur. Das heißt: Wir verfügen seit 2011 insbesondere im sogenannten Wechselstrombereich über eine eichrechtskonforme Infrastruktur. Das betrifft die typischen kommunalen Ladesäulen auf dem Bürgersteig. Im Bereich „DC- und HPC-Infrastruktur“ gab es in den Jahren 2011 bis 2016/2017 noch keine geeichten Gleichstromzähler. Technisch war die Infrastruktur also gar nicht in der Lage, eichrechtskonform betrieben zu werden. Das haben – das muss man fairerweise sagen – sowohl die Politik als auch die Industrie in Kauf genommen, um den Hochlauf der Infrastruktur zu beschleunigen. Unserer Meinung nach war das richtig, um erst einmal eine Marktdurchdringung zu erreichen.

Zur Spannung, die wir im Moment wahrnehmen – als Appell an die Politik –: Es würde überhaupt nichts bringen, sämtliche nicht eichrechtskonformen Ladesäulen aus dem Verkehr zu ziehen, weil dann wieder ein Hindernis für den Hochlauf der Infrastruktur bestünde. Wir brauchen dringend eine Durchdringung am Massenmarkt. Wir als Politik und Wirtschaft sollten Wert darauf legen, dass wir uns gemeinsam eine Grenze setzen. Wir sehen das Jahr 2027 als diese Grenze, da die verbleibende nicht eichrechtskonforme Ladeinfrastruktur dann abgeschrieben sein wird. Bis 2027 werden Betreiber zehn Jahre lang die Möglichkeit gehabt haben, diese Infrastruktur zu betreiben, und dann ist ein Wechselaustausch auch dringend nötig. Alles, was wir vorher tun, wäre dem Hochlauf der Infrastruktur hinderlich.

Nur ein kleiner Teil der Infrastruktur ist noch nicht eichrechtskonform. Der Großteil ist eichrechtskonform, da die Infrastruktur in den letzten sieben Jahren aufgestellt wurde.

Daher sehen wir dort kein Hindernis. Wir geben aber zu bedenken: Die ins Feld gestellte Infrastruktur – wir sind also im Spannungsbereich – muss nachgeeicht werden. Das passiert im Feld. Um Ihnen einen Vergleich zu geben: Eine Waage im Supermarkt wird in etwa zwei Minuten nachgeeicht. Bei der Infrastruktur dauert es – je nach technischem Konzept – bis zu 60 Minuten, um sie nachzueichen. Das heißt: Die Landeseichbehörden sind im Moment schlichtweg damit überfordert, im Feld nachzueichen. Wir geben der Politik die Handlungsempfehlung, dafür zu sorgen, dass die Landeseichbehörden in der Lage sind, die wachsende Infrastruktur im Feld auch nacheichen zu können. Dort sehen wir noch Handlungsbedarf.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Herr Gassner, Ihnen wurden zwei Fragen gestellt, sodass Sie sechs Minuten Zeit zur Verfügung haben.

Holger Gassner (Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Meine Damen und Herren Abgeordnete, danke für die Einladung. Ich gratuliere zur 50. Sitzung. Es werden ja noch ein paar kommen. Bis dahin werden alle Ladesäulen eichrechtskonform sein.

Zu der Frage von Herrn Matzoll: Es ist allgemein bekannt, dass der Verkehrssektor eine entscheidende Rolle spielt. Er hängt aber seit Jahren seinen Klimaschutzzielen hinterher und verfehlt diese meistens sektoral. Insofern war und ist weiterhin die große Hoffnung, dass der Verkehrssektor insbesondere durch die Elektromobilität zu weiteren CO_2-Einsparungen beitragen kann. Ich wurde gerade schon darauf angesprochen. Das hängt natürlich auch ein bisschen mit dem Markthochlauf zusammen. Wir wollen jetzt nicht die Henne-Ei-Diskussion in Bezug auf Ladesäulen und Elektroautos führen: Wer hinkt wem hinterher?

Zumindest die Energiewirtschaft hat ihren Beitrag geleistet. Viele Stadtwerke haben Ladesäulen aufgestellt. Wie eben gesagt wurde, hat man – in Anführungszeichen – das verbaut, was vorhanden war. Gerade für die Gleichstromlösung gab es noch keine entsprechenden Zähler. Insofern kommt dem Verkehrssektor eine hohe Bedeutung zu, der natürlich nicht allein durch die Elektrifizierung klimaneutraler wird, also CO_2 reduzieren wird, sondern das hängt mit dem Hochlauf der Erneuerbaren zusammen. Im Stromsektor kommen wir aber relativ gut voran.

Es sind ambitionierte Ziele, aber je mehr die Durchdringung durch die Elektromobilität stattfindet, desto besser kann der Verkehrssektor seine Klimaschutzziele erreichen und desto weniger muss in den anderen Sektoren mehr geleistet werden, damit die Gesamtziele erreicht werden können; das vielleicht als Einstieg zu der Bedeutung des Verkehrssektors. Insofern wäre es natürlich sehr tragisch, wenn wir die Entwicklung abwürgen würden.

Ich springe zu der Frage von Herrn Stinka: Welche Auswirkungen hätte das? Ich muss vorwegschicken: Wir haben keine konkreten Zahlen darüber, wie viele der Säulen, die – wie es der Vorredner sagte – draußen im Feld stehen, nicht eichrechtskonform sind. Daher kann ich die Auswirkungen nicht qualitativ oder quantitativ beziffern. Wenn man diese stilllegen würde, wäre es allerdings ein psychologisch verheerendes Signal in

Bezug auf den weiteren Hochlauf und die Notwendigkeit des weiteren Ausbaus der Elektromobilität.

Gehen wir zum Beispiel von einer kleinen Gemeinde aus, in der fünf oder auch nur zwei Ladesäulen stehen, die durch Zufall nicht eichrechtskonform sind. Wenn wir diese aus dem System nähmen, wäre das Signal: Hier findet keine Elektromobilität mehr statt. – Das ist eher ein psychologisches Thema.

Im Jahr 2019 wurde zwischen der Industrie und den Ministerien der Kompromiss bzw. die Vereinbarung zu Übergangsfristen zur Nachrüstung getroffen. Ein Großteil der Säulen wurde bis heute schon nachgerüstet. Daher wird es sich nur um einen relativ kleinen Anteil nicht nachgerüsteter Säulen handeln, der wahrscheinlich so gelagert ist, dass es sich im Sinne der Verhältnismäßigkeit wirtschaftlich wirklich nicht lohnt. In diesem Fall müsste man diese Säule stilllegen, was zu dem gleichen Effekt führen würde, weil Ersatzinvestitionen beschafft werden müssten. Das ist wie bei vielen anderen Dingen, solange sie noch nicht abgeschrieben sind. Man könnte sie mit Verlust stilllegen, aber dann würde dort keine neue Säule stehen.

Insofern plädiere ich dafür, das mit der entsprechenden Übergangsfrist – in Anführungszeichen – ausschleichen zu lassen. Alles, was neu installiert wird, ist sowieso eichrechtskonform.

Johannes Pallasch (Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur *[per Video zugeschaltet]***):** Ich kann der These, dass in skandalöser Weise ein Betrug am Endkunden stattfindet, überhaupt nicht zustimmen. Das Problem ist aus Kundensicht de facto nicht vorhanden. Uns sind aus dem Feld keine Beschwerden bekannt, dass man in irgendeiner Weise abgezockt wird oder die Messungen grob danebenliegen.

Heute Morgen habe ich extra bei 50 Kolleginnen und Kollegen im Chat nachgefragt, ob irgendjemandem dazu etwas bekannt geworden ist. Das ist nicht der Fall. Grundsätzlich – das sagt der Kollege Lohr zu Recht – stellt es ein übergeordnetes Ziel dar, dass die Ladeinfrastruktur in Deutschland natürlich eichrechtskonform ist und wir sicherstellen, dass die Abrechnungen geeicht erfolgen.

In der Anfangszeit mussten wir parallel die Technologie entwickeln und die Eichungen vorantreiben. Deswegen gab es in dem Zeitfenster zwischen 2012 und 2019 vereinzelt noch nicht komplett eichrechtskonforme bzw. nachgeeichte Säulen, aber dieser Anteil ist verschwindend gering, und er wird jeden Monat kleiner. Das heißt: Die Menschen draußen werden nicht wie vermutet betrogen, sondern im Gegenteil handelt es sich um ein hochzuverlässiges und in großen Teilen geeichtes System, um das uns manche europäischen Nachbarländer inzwischen beneiden.

Die Industrie musste einen Herkulesakt vollbringen, den nicht jeder geliebt hat und der – offen gesprochen – ziemlich nervenaufreibend war. Inzwischen sind wir aber an dem Punkt, dass wir etwas können, was andere Umgebungsstaaten nicht können, nämlich eichrechtskonform abrechnen. Das ist deswegen so anspruchsvoll, weil es nicht nur um das Messgerät in der Ladesäule, sondern um die gesamte Prozesskette geht. Die Werte müssen in einem digitalen System weitergegeben werden. Es geht um den Handshake mit Roaming-Plattformen und weiteren Backends. Das alles muss funktionieren.

Das hat die deutsche Industrie in Zusammenarbeit mit der PTB hervorragend hinbekommen. Daher besteht aus Endkundensicht kein Anlass zu Beschwerden.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Wir machen mit der zweiten Fragerunde weiter.

Christian Loose (AfD): Meine Fragen gehen an Herrn Becker von der Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit. Ich habe gehört, dass Sie Gastankstellen betreiben, an denen mit E-Autos konkurrierende Gasfahrzeuge betankt werden. Welche Erfahrungen haben Sie beim Thema „Eichung“ gemacht? Wie bewerten Sie die fehlende Eichung von älteren Ladesäulen im Vergleich zu Gastankstellen?

Matthias Goeken (CDU): Herr Lohr, Sie stehen mit Ihren Ladesäulen made in Germany nicht nur für den deutschen Markt, sondern Sie sind europaweit tätig. Die Probleme mit den alten Säulen wird es nicht nur in Deutschland geben, sondern auch in anderen europäischen Ländern, zum Beispiel in Dänemark. Wie geht man dort mit dem Spannungsfeld der Eichanforderungen um? Wie ist das in Bezug auf den Hochlauf der dortigen Ladeinfrastruktur zu sehen?

Jan Matzoll (GRÜNE): Wir merken sowohl am Antrag als auch an weiteren Äußerungen in der Debatte, dass die Diskussion um die Elektromobilität sehr emotional und sehr hart geführt wird. Manchmal werden etwas fadenscheinige Argumente herangezogen und abstruse Anträge formuliert, um anderen die E-Mobilität madig zu machen.

Herr Gassner, wenn infrage gestellt wird, dass – es wurde eben angedeutet – Elektroautofahrerinnen und -fahrer fair behandelt werden, und behauptet wird, dass andere offenbar sehr viel fairer behandelt würden, welche Auswirkungen hat das auf die aktuelle Debatte, in der ohnehin schon eine große Unsicherheit und ein großer Unwille in Bezug auf den Wechsel zur Elektromobilität bzw. den Wandel zu Klimaneutralität im Verkehrssektor bestehen?

Christian Obrok (SPD): Meine Frage geht an die Vertreter von Compleo Charging Solutions. Mich interessiert, warum der technische Aufwand bei der Umrüstung und bei der Zertifizierung von bisher nicht eichrechtskonformen, aber bestehenden Ladesäulen unverhältnismäßig hoch ist.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Ich wechsele wieder und stelle die Frage für die FDP-Fraktion.

Dietmar Brockes (FDP): Herr Pallasch, in dem vorliegenden Antrag wird die Forderung erhoben, den Betrieb nicht eichrechtskonformer Ladesäulen zu untersagen. Wie bewerten Sie die Forderung? Welche Folgen hätte dies aus Ihrer Sicht für die Elektromobilität in Nordrhein-Westfalen?

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Ich wechsele wieder in die Funktion des Vorsitzenden. Wir beginnen die Antwortrunde.

Holger Becker (Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit): Danke, dass wir eingeladen wurden. Ich bin im Moment etwas irritiert. Ich selbst betreibe acht Gastankstellen und hörte, dass eine Nacheichung ein Problem darstelle. Bei der Nacheichung besteht für Gastankstellen eine einjährige Frist, die wir turnusmäßig realisieren. Ich kann an der Stelle nur sagen: Aus meiner Sicht ist die Abgabe irgendeines Mediums, seien es Gas oder Strom, an einen Endverbraucher immer so zu kennzeichnen, dass das eichrechtskonform verkauft wird.

Wenn ein Eichproblem besteht, ist für mich der Weiterbetrieb einer Gastankstelle sofort, also tagesaktuell, zu Ende, und der Verkauf muss eingestellt werden, bis der Mangel beseitigt und die Säule nachgeeicht ist. Nach Gesprächen mit einigen Elektrofahrern glaube ich aus diesem Grunde, dass die Fantasie gar nicht so groß sein kann, dass in Deutschland eine solche Abgabe nicht geeicht sein könnte. Ich habe in schockierte Gesichter geblickt, als ich das erklärt habe. Ich selbst fahre auch ein Elektroauto und bin fassungslos darüber, dass das in Deutschland überhaupt möglich ist.

Klar ist natürlich, dass wir einen Hochlauf wollen, aber fragwürdig ist schon, dass keine Kennzeichnungen an den Säulen sind. Ich habe mich damit beschäftigt und mir angesehen, wie eine geeichte Säule und eine ungeeichte Säule aussieht, sodass ich ganz klar sagen kann: Ein Otto Normalverbraucher kann der Säule gar nicht ansehen, ob es sich um eine geeichte oder ungeeichte Säule handelt. Deshalb kann sich darüber auch niemand beschweren. Es ist echt erschreckend, dass der Endverbraucher hinter die Fichte geführt wird und gar keine Ahnung davon hat, dass es so ist.

Aus meiner Sicht besteht eine Eichpflicht. Bei Elektrosäulen reden wir von Eichwiederholungspflichten nach acht Jahren. Bei einer Autogastankstelle ist eine jährliche Eichung vorgesehen. Ich kann es nicht verstehen. Zumindest muss dem Kunden doch die Information gegeben werden, ob er an einer nicht geeichten oder an einer geeichten Säule tankt.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Kommen Sie bitte zum Ende.

Holger Becker (Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit): Ja. – An Gastankstellen sind Eichsiegel vorhanden. Diese finde ich nicht einmal bei geeichten Ladesäulen in der Form, dass ich sie als solche identifizieren kann. Aus meiner Sicht muss zumindest eine sofortige Kennzeichnung und zeitnah auch eine Änderung der Situation her.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Herr Lohr, Sie wurden zweimal angesprochen, nämlich von CDU und SPD. Wie gesagt, stehen Ihnen in diesem Fall sechs Minuten zur Verfügung.

Jörg Lohr (Compleo Charging Solutions): Zunächst nehme ich zu der Frage der CDU-Fraktion nach Ladesäulen made in Germany Stellung. Im europäischen Umfeld

sind wir auch aktiv. Fast alle Ladesäulenhersteller haben mittlerweile eine weite Verbreitung über die europäischen Länder. Wie wird das in anderen europäischen Ländern gehandhabt? Andere Länder haben erst einmal darauf vertraut, dass die Industrie selbst über Standardkomponenten und Standardverfahren – wir befinden uns hierbei nah am Bereich der Stromversorgung – eine gewisse Transparenz herstellen kann. Mittlerweile sind sie dazu übergegangen, wie Herr Pallasch gesagt hat, dass sie das deutsche Eichrecht nicht nur beneiden, sondern auch kopieren bzw. adaptieren. Es bestehen Überlegungen, das Eichrecht auf EU-Ebene zu adaptieren, um Transparenz für den Endverbraucher herzustellen.

Wir haben es in Deutschland also nicht ganz falsch gemacht. Der Hochlauf in anderen Ländern ist in den Anfangsjahren sicherlich ein Stück weit einfacher gewesen, da die technische Komplexität der Eichungen und der Eichrechtskonformität nicht gegeben war. Mittlerweile aber befindet sich Deutschland beim Hochlauf der Ladeinfrastruktur im öffentlichen sowie halböffentlichen Bereich unter den Top 5 der führenden Länder in Europa. Nachdem dieses technische Konzept der Eichrechtskonformität in der Industrie Verbreitung gefunden hat, ist das in Deutschland nicht hinderlicher als in anderen Ländern. Wir sprechen über einen historischen Unterschied und nicht über einen derzeitigen oder zukünftigen Konflikt. Ich möchte unterstreichen, was Herr Pallasch gesagt hat: Andere Länder sind mittlerweile dabei, das Eichrecht zu adaptieren, um Verbraucherschutz herzustellen.

In diesem Zusammenhang möchte ich einen wichtigen Vergleich anstellen, der mir gerade eingefallen ist – wir vergleichen uns gerne mit anderen Industrien; es ist interessant, die Expertise zu hören –, um auf Herrn Becker und die aufgeworfene Frage einzugehen: Gastankstellen gibt es seit 1935. Seit den 70er-Jahren sind Gastankstellen weit verbreitet. Dass wir nach mittlerweile 50 Jahren Betrieb in der Lage sind, diese zu eichen, sollte gang und gäbe sein und ist auch verständlich. Die Ladeinfrastruktur ist gerade einmal zwölf Jahre alt. Das Ökosystem „Ladeinfrastruktur“ eicht nicht nur einen Verbraucherpunkt wie die Gastankstelle, sondern es eicht einen ganzen Prozess. Das ist der signifikante Unterschied, da wir den Endverbraucher schützen.

Der Strom wird durch den Stromlieferanten an den Betreiber der Infrastruktur abgegeben, der gegenüber einer Roaming-Plattform verrechnet. Diese wiederum verrechnet gegenüber einem Mobilitätsanbieter, zum Beispiel einem Automobilhersteller, dessen Ladekarte man besitzt. Dieser rechnet dann dem Endkunden gegenüber ab. Wir reden bei der Eichrechtszertifizierung also nicht über einen Verbraucherpunkt oder den Zähler selbst, sondern über die Zertifizierung eines deutlich komplexeren Gesamtprozesses.

Das beantwortet auch die Frage der SPD-Fraktion, warum es so kompliziert ist, im Feld nachzueichen. Sie müssen nicht nur den Verbraucherpunkt, also den Zähler, nacheichen, sondern es geht darum – das unterstützen wir als Hersteller –, dass der gesamte Prozess eichrechtskonform ist, damit der Endverbraucher geschützt wird. Es nützt mir nichts, den Zähler zu eichen und dort transparent zu sein, wenn beim Endverbraucher ein völlig anderer Wert ankommt. Das ist der Unterschied. Das ist auch der Grund, warum wir im Feld sehr schwer nacheichen können.

Mittlerweile kann die Technologie nachgeeicht werden. Das ist ein relativ komplexer Prozess, weil die Industrie bei der Nacheichung noch so ein bisschen in den

Kinderschuhen steckt. Die erste Generation von Ladeinfrastruktur, die eichrechtskonform aufgebaut wurde, fällt jetzt in die Nacheichung. Es gibt noch keine historischen Erfahrungswerte, aber so wie die Ladeinfrastruktur gewachsen ist und auch die Technologie eine Reife erfahren hat, sind wir sicher, dass wir mit der Unterstützung der Politik und vor allem der Landeseichbehörden auch die Nacheichung im Feld bewerkstelligen können.

Holger Gassner (Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Herr Matzoll, zu Ihrer Frage: Debatten, ob seriös oder unseriös, müssen natürlich geführt werden. Insbesondere wenn sie zu lange dauern und von der Verhältnismäßigkeit her nicht gerechtfertigt sind, führen sie aber immer zu Unsicherheit – entweder bei denjenigen, die als Kunde bzw. Verbraucher betroffen sind, oder bei denjenigen, die investieren müssen. Beides ist schädlich für die Akzeptanz einerseits und die Bereitschaft andererseits, weiter in diese Geschäftsfelder und Bereiche zu investieren.

Einen ähnlichen Fall, beim dem alle – viele kleine Stadtwerke und kleine Netzbetreiber – bemüht sind, stellt die wegen Unbundling geführte Debatte dar. Der Netzbetreiber darf nicht die Ladesäule betreiben. Es gibt unter anderem auch keine De-Minimis-Regelungen. Viele kleine Stadtwerke können allerdings keine eigene Firma hochziehen, um drei Ladesäulen zu betreiben. Ich will das nicht verniedlichen. All diese Punkte führen bei vielen Dingen zu einem zusätzlichen Bürokratieaufwand. Wenn ich das lange betreibe – wir haben schon gesagt, dass es eine Frage der Wirtschaftlichkeit ist –, wird es in Summe nicht günstiger, sondern eher teurer, da schon Dinge installiert wurden.

Um auf Folgendes zu sprechen zu kommen – für uns ist das eine große Herausforderung –: Allein in NRW fahren mittlerweile 300.000 batteriebetriebene PKWs. Wir haben 15.200 öffentlich zugängliche Normalladepunkte, 3.300 Schnellladepunkte und 100.000 Ladepunkte in Ein- und Mehrfamilienhäusern. Bis 2030 möchte die Landesregierung auf 1,5 Millionen Ladepunkte kommen. Wenn man das mit den sechs Stunden von vorhin multipliziert, dann kann man hochrechnen, wie viel Aufwand das ist. Das heißt nicht, dass nicht eichrechtskonforme Ladesäulen weiter betrieben werden sollten, aber diese schleichen über die Zeit aus.

Je länger ich also die Debatte über einen relativ kleinen Anteil führe, desto mehr Verunsicherung entsteht entweder beim Kunden oder auch bei den Investoren. Das ist nicht im Sinne der Industrie und auch nicht des Klimaschutzes.

Johannes Pallasch (Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur *[per Video zugeschaltet]***):** Der Anteil der möglicherweise nicht eichrechtskonformen Infrastruktur ist verschwindend gering. Ich möchte noch mal anführen, dass die Ladeinfrastruktur nach acht Jahren nachgeeicht werden muss. Das bedeutet, dass sich vor 2016 ins Feld geführte Ladeinfrastruktur schon längst in dieser Nacheichung befindet, da seit 2019 eine Eichpflicht besteht. In einem Dreijahresfenster wurde also Ladeinfrastruktur aufgebaut, bei der man ein Fragezeichen setzen könnte. Relativ viel Hardware davon war aber schon zertifiziert. Das heißt: Das beschriebene Problem ist aus meiner Sicht möglicherweise sehr gering bis nicht existent.

Die Frage lautet, was wir politisch daraus machen und welche psychologische Wirkung das hat. Auf dem Thema weiter rumzureiten, kann ich nicht empfehlen. Ladesäulen stillzulegen, wäre ein schlechtes Signal in einer Phase, in der man bemüht ist, den weiteren Aufbau voranzutreiben. Wenn man in die Rechnung noch einpreist, dass auf Endkundenseite de facto keine Beschwerden vorliegen und keine Probleme bestehen, dann sollte man, wie der Kollege gesagt hat, das Thema langsam ausschleichen lassen. Die paar noch vorhandenen Säulen werden in den kommenden zwei bis drei Jahren aus dem System rauswachsen.

Wir verzeichnen aktuell einen Stand von 130.000 Ladesäulen in Deutschland. Davon wurden über 100.000 nach 2019, also nach Einführung der Eichpflicht, ins Feld geführt. Was der Bürger heute auf der Straße vorfindet, ist also im Wesentlichen eichrechtsrechtskonform.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Wir fahren mit der dritten Fragerunde fort.

Christian Loose (AfD): Herr Kublun, wir haben gerade gehört, dass es laut Herrn Pallasch nur ein paar Säulen sein sollen. Die Landesregierung sagte, sie wisse überhaupt nicht, welche Ladesäulen vor 2019 installiert wurden. Die AfD fordert eine Meldepflicht für nicht geeichte Ladesäulen, um überhaupt eine Transparenz zu schaffen. Wie soll denn der Kunde erfahren, dass er sich beschweren kann und dass ein Problem bestehen könnte, wenn er gar nicht weiß, ob es sich um eine geeichte oder nicht geeichte Säule handelt? Wir haben es gerade schon gehört: Die Kunden gehen eigentlich davon aus, dass eine nicht geeichte Ladesäule oder eine nicht geeichte Tankstelle etc. in Deutschland gar nicht vorkommen. Wie bewerten Sie den Datenstand bei Ladesäulen und dementsprechend die Forderung der AfD, eine Meldepflicht für nicht geeichte Ladesäulen zu fordern?

Dr. Patricia Peill (CDU): Unsere Frage geht an Compleo Charging Solutions, wer immer sie beantworten möchte. In Ihrer Stellungnahme sprechen Sie sich für eine verbindliche Nach- bzw. Umrüstungsfrist statt einer Negativliste aus. Wann und wie könnte eine solche Frist sinnvollerweise definiert werden?

Jan Matzoll (GRÜNE): Wir sind schon bei unserer letzten Frage angelangt, da die relevantesten Fragen schon in der ersten Runde allumfassend geklärt werden konnten. Sie beinhaltet zwei Aspekte. Herr Pallasch, einerseits wurde gerade suggeriert, eichrechtskonforme und nicht eichrechtskonforme Ladesäulen seien nicht erkennbar. Vielleicht können Sie etwas dazu sagen, wie man eichrechtskonforme Ladesäulen erkennen kann.

Darüber hinaus schreiben Sie in Ihrer Stellungnahme, dass Betreiber nicht eichrechtskonformer Ladesäulen einen Abschlag von 20 % gewähren müssen. Wenn man das mitberücksichtigt, wie relevant, groß und ernsthaft messbar ist dann überhaupt das Problem, das Verbraucherinnen und Verbrauchern möglicherweise ein Nachteil aus der geringen Anzahl an nicht eichrechtskonformen Ladesäulen erwachsen kann?

André Stinka (SPD): Herr Lohr, Sie haben vorhin ausgeführt, dass wir dieses vermeintliche Problem mit der Frist bis 2027 im Griff haben. Deswegen wollen wir den Blick weiten. Sie sprechen in Ihren Ausführungen von einem fortschreitenden Wachstum der Elektromobilität weltweit. E-Autos befinden sich auf dem Vormarsch. Dieser der Anhörung zugrunde liegende Antrag dient zuvorderst dazu, die Elektromobilität politisch zu diskreditieren. Deswegen bitten wir Sie, ein größeres Bild der Elektromobilität zu zeichnen und darzulegen, welche Vorteile die Elektromobilität den Verbraucherinnen und Verbrauchern, der Umwelt sowie der Wirtschaft aus Ihrer Sicht bringen kann.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Ich wechsele wieder den Hut und frage für die FDP-Fraktion.

Dietmar Brockes (FDP): Herr Gassner, der vorliegende Antrag fordert für alle Ebenen eine Meldepflicht seitens der Betreiber nicht eichrechtskonformer Ladesäulen gegenüber den Eichbehörden. Gibt es hierbei derzeit eine Leerstelle, oder inwiefern wird die Anzeige von nicht eichrechtskonformen Ladesäulen bereits praktiziert?

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Wir steigen direkt wieder in die Antwortrunde ein.

Marc Kublun: Laut den Unterlagen stellt die Landesregierung fest, dass sie keinen Überblick über die nicht geeichten Ladesäulen habe. Für mich ist auch kein Wille erkennbar, das Ganze abzustellen. Also soll das auf unbestimmte Zeit fortgeschrieben werden. Diesbezüglich muss ich an das Motto denken: Es gibt kein juristisches Problem, das sich nicht durch Liegenlassen lösen lässt. – Insofern gehen die Forderungen der AfD in die richtige Richtung, um bei den Ladesäulen insgesamt in die Legalität zurückzufinden. Die AfD hat das aufgegriffen und vorgeschlagen, man solle eine Meldepflicht einführen. Das ist auf jeden Fall ein Weg, um überhaupt an Zahlen zu gelangen und nicht einfach im luftleeren Raum zu diskutieren. Es ist allgemein bekannt, dass wir zahlen- und faktenbasiert sind. Entsprechend sollten wir den Abwägungsprozess durchführen.

Die Sachstandserhebung sollte nicht weiter schwierig sein. Die Ladesäulenverordnung sieht vor, dass sämtliche Ladesäulen zeitnah gemeldet werden. In der Ladesäulenverordnung – einem Handbuch – steht, welche Daten anzugeben sind: unter anderem das Inbetriebnahmejahr. Es steht nicht drin, ob das Ding – die Ladesäule, der Ladepunkt – die Eichkonformität einhält oder nicht.

Das Ganze ist nicht Landessache. Deswegen ist die Frage: Was kann man alternativ zu einem Ladesäulenregister tun. Übrig bliebe die Meldepflicht. Oder man muss selbst aktiv werden und die Ladesäulenbesitzer ansprechen. Es wurde schon gesagt, dass es eher ältere Anlagen betrifft. Durch die Informationen aus dem Ladesäulenregister weiß man auch, wo die neuralgischen Ladesäulen sein könnten und könnte die Betreiber direkt ansprechen. Es gibt sicherlich verschiedene Möglichkeiten. Die Meldepflicht ist eine davon.

Wenn man in die Historie schaut, also nicht nur länderübergreifend vergleicht, dann erkennt man: Eichwaagen existieren seit dem 19. Jahrhundert. Seit 1912 gibt es ein im Deutschen Reich vereinheitlichtes Eichwesen. Insofern besteht eine gewisse Erfahrung damit, das Eichrecht durchzusetzen und wie man den sogenannten Missetätern auf die Spur kommt. Insofern könnten die Eichämter aus sich heraus gute Vorschläge haben, wie man die nicht eichrechtskonformen Ladesäulen erkennt. Als Hilfsmittel kann die Androhung einer Geldbuße von 50.000 Euro ausgesprochen werden.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Herr Lohr, Sie wurden zweimal angesprochen.

Jörg Lohr (Compleo Charging Solutions): Die Frage lautete, wann und wie eine verbindliche Nachrüst- bzw. Umrüstfrist statt einer Negativliste oder eines Negativeintrages sinnvoll definiert werden könnte. Um auf den Kommentar von Herrn Kublun, einzugehen: Man kann bei Weitem keine Kriminalität oder Missetäter erkennen. De facto reden wir im AC – sprich: im Wechselstrombereich – von einer wirklich schwindend geringen Anzahl. Herr Kublun sagte, man sei daten- und faktenbasiert, aber auch die Fraktion der AfD konnte nicht sagen, wie viele es denn eigentlich sind. Das heißt: Die Politik insgesamt kann das nicht sagen.

Die Industrie selbst ist seit 2019 nicht nur in der Verpflichtung, eichrechtskonforme Infrastruktur aufzubauen, wie wir das von Herrn Pallasch gehört haben, sondern mittlerweile ist das die gängige Praxis. Wir phasen nicht eichrechtskonforme Infrastruktur aus. Wann und wie kann das passieren? Um die Frage konkret zu beantworten, wiederhole ich meine Empfehlung: 2027 ist das Jahr, in dem ohnehin die Nacheichung der letzten möglicherweise nicht eichrechtskonformen Säulen im Feld passieren würde. Das betrifft die vor 2019 installierten Säulen.

In diesem Zeitraum werden die Betreiber genügend Möglichkeiten gehabt haben, über die Ladeinfrastruktur etwas Umsatz zu machen. Im Moment ist das für die Betreiber von Infrastruktur noch ein defizitäres Geschäft, da der Hochlauf und die Massenmarktdurchdringung noch nicht stattgefunden haben. Man kann ihnen noch genügend Zeit geben, nämlich zwei Kalenderjahre, um den Austausch vorzubereiten. Das halten wir für sinnvoll, um a) den Hochlauf nicht zu gefährden, den wir alle dringend wollen, und um b) den dann noch vorhandenen und jeden Tag weniger werdenden Missetätern auf die Schliche zu kommen. Dafür braucht es keine Bußgelder, sondern die Betreiber mit einem ureigenen kommerziellen Interesse, Kilowattstunden zu verkaufen, sind ohnehin in der Selbstverpflichtung, die Infrastruktur abzubauen und durch neue zu ersetzen.

Daher sehen wir 2027 als das Jahr, in dem man durchaus die Frist setzen könnte. Das Ganze kann sicherlich über Direktive passieren, allen voran: Die Kommunen und die öffentliche Hand sollten keine Steuergelder mehr für nicht eichrechtskonforme Infrastruktur ausgeben. Das ist keine Überraschung. Das passiert schon seit 2019 nicht mehr. Wenn die Wirtschaft angehalten wäre, das genauso für den halböffentlichen Bereich zu tun, dann befänden wir uns auf einem guten Weg, 2027nicht nur die letzten dunklen Ladesäulen – Herr Pallasch, in Ihre Richtung geschaut – nicht mehr in Betrieb zu haben, sondern landes- oder sogar bundesweit über eine eichrechtskonforme Infrastruktur zu verfügen.

Die zweite Frage bezog sich auf den Hochlauf insgesamt. Um das Ganze in ein etwas größeres Bild zu packen: Wenn wir uns noch mal auf die Net-Zero-Ziele der Europäischen Union auf Basis von 1990 fokussieren, dann erklärt sich dieses große Bild von selbst. Wir wissen, dass die Klima- bzw. CO_2-Neutralität 2050 erreicht werden soll, davon erst 30 % erreicht sind, wir in der Europäischen Union noch einen langen Weg vor uns haben und der Mobilitätssektor – das heißt: die Mobilität an sich – mit einem Anteil von 30 % und die Erzeugung von Energie mit einem Anteil von etwa 26 %, also in Summe mit einem Anteil von 56 %, für die Reduktion des Carbon Footprint verantwortlich sind.

Es besteht demnach eine dringende Notwendigkeit nicht nur zu Customer Convenience, wie wir so schön sagen, sondern auch eine dringende Notwendigkeit, die übergeordneten und auch fraktionsübergreifend in unser aller Interesse liegenden Klimaziele zu erfüllen, um diesen Planeten der nachfolgenden Generation noch halbwegs anständig zu überlassen. Wenn wir die Klimaziele erfüllen wollen, dann ist es dringend geboten, dass wir gemeinsam – Wirtschaft und Politik – alles dafür tun, den Hochlauf an Elektromobilität zu fördern, statt zu verhindern. Deswegen stellen die Forderungen nach einem Negativregister und einer sofortigen Abschaltung eine Schwarzmalerei dar. Ein öffentliches Anprangern von den wenigen verbliebenen nicht eichrechtskonformen Säulen wäre unserer Meinung nach die falsche Entscheidung.

Es sollte erstens unser ureigenes Interesse sein, Elektromobilität als neue Form der Mobilität und irgendwann einzige Form der Mobilität zu befähigen und auszubauen.

Zweitens handelt es sich um ein industriepolitisches Thema. Wir alle haben in den Medien mitverfolgt, wie sich der Volkswagen-Konzern gerade öffentlich prügeln lassen muss. VW hat nun acht Jahre lang die gesamte Wertschöpfung umgestellt, auch auf Betreiben der Politik. Der Konzern als Sinnbild der europäischen Automobilindustrie hat eine über 80 Jahre währende Wertschöpfung komplett auf Elektromobilität umgedreht und sieht sich jetzt mit einem öffentlichen Anzweifeln der Elektromobilität als Zukunftsmobilität konfrontiert. Der Absatz stagniert, weil in der Öffentlichkeit debattiert wird, ob Elektromobilität überhaupt das Richtige ist.

Wir dürfen nicht vergessen, dass die gesamte diesen Sozialstaat und unseren Wohlstand absichernde Wirtschaft in den letzten Jahren alles dafür getan hat, die klimapolitischen Ziele zu erreichen und zu unterstützen. Wir sollten tunlichst vermeiden, dort wieder eine Rolle rückwärts zu machen oder Unsicherheit reinzubringen, indem wir das in Frage stellen. Vielmehr sollten wir – ich stimme der SPD-Fraktion zu – Elektromobilität mit klarer Direktive und einem Ziel vor Augen als Teil der CO_2-Reduktion und Teil der Erreichung der Klimaziele unterstützen und fördern.

Johannes Pallasch (Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur *[per Video zugeschaltet]*): Ich möchte noch mal betonen, dass das Thema der Eichung zweigeteilt ist. Zum einen geht es um den Zähler an der Säule, und zum anderen um das digitale Gesamtsystem dahinter. Wenn man im Sinne der trockenen Wahrheit mal aufmalen würde, wo eigentlich das größere Thema liegt, dann ist es das System dahinter: Wie spiele ich die Information von der Säule über mein Backend an die Roaming-Plattform und wieder an das nächste Backend, ohne dass Informationsverluste auftreten? Das hat die Industrie

gelöst. Davon profitieren auch all diejenigen, die eine Ladesäule ohne eichrechtskonformen Zähler nutzen. Es lässt sich also gar nicht so pauschal sagen: Hier erzeugt eine ungeeichte Säule ein großes Problem. Die muss raus.

Eine solche Säule zu erkennen, ist für den Laien nicht ganz einfach, aber grundsätzlich – das möchte ich betonen – profitiert der Laie heute schon von den Bemühungen der Industrie in Bezug die digitale und eichrechtskonforme Welt dahinter.

Für die Säulen, die noch nicht eichrechtskonform ins Feld gebracht werden konnten – Sie haben es richtig gesagt –, gilt pauschal ein Abschlag von 20 %. Man hat also einen Schutzmechanismus eingeführt, damit die Kunden nicht benachteiligt werden. Es wurde viel dafür getan, die Kunden zu schützen. Ich möchte betonen: Wenn Probleme im Feld an die Eichbehörden gemeldet werden, dann ist unsere Erfahrung, dass man dort sofort tätig wird, rausfährt und sich das anguckt. Aus unserer Sicht wird der Kunde in Deutschland bei dem Thema ausreichend und gut geschützt.

Holger Gassner (Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft Landesgruppe Nordrhein-Westfalen): Ich muss einen Schritt zurückgehen. Als im Januar 2019 die Pflicht zur Eichrechtskonformität aufkam, haben sich Vertreter der Bundesministerien für Wirtschaft und Klimaschutz sowie für Digitales und Verkehr, der Landeseichbehörden, der Konformitätsbewertungsstellen, der Ladesäulenbetreiber und der Hersteller auf einen verlässlichen bzw. belastbaren Rahmen für die Nachrüstung geeinigt. Darüber wurden für die einzelnen Ladesäulen individuelle Nachrüstpläne festgelegt.

Dieser Übergangsprozess sieht die Anzeige von noch nicht eichrechtskonformen Ladesäulen vor; das war Ihre Frage. Also haben wir diesbezüglich eigentlich keine Leerstelle. Die Prüfung findet dann in Abhängigkeit von der Verhältnismäßigkeit statt. Ich hatte vorhin schon ausgeführt, wie groß der Aufwand ist, diese Ladesäulen auszutauschen. Der Punkt ist valide: Wenn plötzlich eine Ladesäule in der Infrastrukturumgebung fehlt, ist das Ärgernis der Kunden darüber größer als über eine momentan nicht vorhandene Eichrechtskonformität.

Insofern halten wir es unter Berücksichtigung der Interessen aller Betroffenen für angemessen, diese Säulen weiterzubetreiben. Mit der Anzeige ist auch nachgewiesen, dass sie nicht illegal betrieben werden. Den Punkt hätten wir damit auch erledigt. Der Kreis schließt sich wieder – wir haben es schon ein paarmal gesagt –: Das Problem wird sich auf der Zeitschiene von selbst erledigen.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Wir steigen jetzt in die vierte Fragerunde ein. Vorher möchte ich noch folgenden Hinweis geben: Herr Pallasch hatte uns im Vorfeld mitgeteilt – das habe ich zu Beginn vergessen, zu sagen –, dass er leider nur bis 16:00 Uhr zur Verfügung steht. Wenn Sie noch Fragen an ihn haben, stellen Sie sie bitte in dieser Fragerunde. Ich würde Herrn Pallasch dann auch als Erstes das Wort erteilen, um zu antworten.

Christian Loose (AfD): Ich hörte gerade von Herrn Pallasch, dass es für die Laien – sprich: für Otto Normalverbraucher – nicht so einfach erkennbar sei. Herr Becker, wie

bewerteten Sie als potenzieller Anbieter von Ladesäulen – Sie betreiben Gastankstellen – die Situation eigentlich, wenn Sie jetzt überlegen würden, eine neue Ladesäule zu installieren und der Laie nicht erkennen kann, welche Ladesäule geeicht und welche nicht geeicht wurde.

Björn Franken (CDU): Unsere letzte Frage für heute geht wieder an Herrn Lohr und dreht sich um das bidirektionale Laden, auf das private Haushalte händeringend warten. Es ist ein kleiner Sidekick, da jetzt die Experten anwesend sind. Vielleicht können Sie skizzieren, wie die Umsetzung demnächst aussehen könnte und inwieweit Sie das zum Beispiel für Ihr Netz planen.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Ich wechsele wieder meine Rolle und stelle meine Frage für die FDP.

Dietmar Brockes (FDP): Auch meine Frage geht über die Eichproblematik hinaus. Laut Ladesäulenregister der Netzagentur befinden sich aktuell nur etwa ein Dutzend Anbieter am Markt. Acht der 13 Anbieter haben bei kostenpflichtigen Normalladepunkten einen Marktanteil von mindestens 80 %. In Dortmund zum Beispiel liegt der Marktanteil bei 90 % und mehr. Die Dominanz regionaler Anbieter bei Normalladesäulen wurde im Sektorgutachten der Monopolkommission bereits bestätigt.

Herr Pallasch, welche Maßnahmen halten Sie für geboten, um die Preise auf dem Ladesäulenmarkt verbraucherfreundlicher zu gestalten?

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Wir fangen mit der Beantwortung der Fragen an.

Johannes Pallasch (Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur *[per Video zugeschaltet]*): Vor zehn Jahren hat man das System so angelegt, dass man dieses Münchner Zeitungsständer-Modell gewählt hat. Man möchte im Idealfall also durch fünf verschiedene Anbieter am Markt einen Wettbewerb erzeugen, wodurch sich für den Kunden Auswahlmöglichkeiten eröffnen. Das passiert in der Praxis aber oft nicht so. Oft baut nur ein Betreiber auf, zum Beispiel in Dortmund.

Die Fragen lauten: Wie generiert man Wettbewerb? Wie kommt jeder Kunde fair und diskriminierungsfrei an die Ladesäule? Ersatzweise muss man den Wettbewerb auf die Betriebsebene schieben. Das heißt: Ein Wettbewerb muss dort sauber funktionieren, wo die Fahrstromprodukte angeboten werden. Aus Sicht der Bundesregierung bestehen Bedenken, da es hierbei zu dem Effekt kommt, dass der Ladesäulenbetreiber oft ein Ladestromprodukt vertikal integriert hat, also – auf gut Deutsch – den eigenen Kunden einen besseren Preis als Fremdkunden gewährt. Das ist in dem Gesamtsystem auf Dauer natürlich ungünstig und nicht wünschenswert.

Deswegen haben wir in den von uns getätigten Ausschreibungen – sprich: Deutschlandnetz Pkw, aber auch Deutschlandnetz Lkw – die Regelungen getroffen, dass jede Kilowattstunde fair und diskriminierungsfrei an die Anbieter draußen abgegeben werden muss. Wir sehen durchaus noch Herausforderungen bei der Umsetzung. Insbesondere

vor Ort in den Kommunen ist es ein Thema: Wenn ich einen Ladesäulenbetreiber, der mir mein Quartier ausstattet, für zehn Jahre auswähle, dann muss der Wettbewerb sauber organisiert sein. Das haben wir grundsätzlich im Blick.

Holger Becker (Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit): Wir haben vor einigen Jahren geprüft, ob wir in diese Ladeinfrastruktur investieren und Ladesäulen aufstellen sollten. Von vornherein war aber klar, dass es keine Planungssicherheit für die Zukunft gibt. An einigen Stellen wie eben der Eichpflicht fehlt lauterer Wettbewerb. Wir haben das relativ schnell verworfen, weil ein Return on Invest vollkommen ungewiss ist und die Investitionen umfänglich sind. Ganz klar ist natürlich: Wenn Marktteilnehmer nicht geeichte Ladesäulen betreiben, sich also anders verhalten können und am Ende zur Gewinnmaximierung den Endverbraucher betrügen, dann will man sich dieser Wettbewerbsstruktur nicht stellen. Seinerzeit war für uns relativ schnell klar, dass viel zu viele Unklarheiten bestehen.

Natürlich ist das auch für die bestehenden Betreiber nicht ganz leicht. Ich habe wirklich Verständnis dafür, dass im Zusammenhang mit der Planungssicherheit mit Sicherheit auch eine Zuschussfinanzierung des Staates während des Hochlaufs eingerechnet war, die dann kurzerhand gestrichen wurde. Die jetzige Situation ist sicherlich schwierig. Alle diese Maßgaben spielen negativ rein. Das ist für keinen Marktteilnehmer ein in irgendeiner Form beherrschbares bzw. überschaubares Terrain. Deshalb haben wir damals auch ganz klar gesagt: Das ist völlig uninteressant. Es ist nicht absehbar, dass das interessant wird.

Mir ist vorhin etwas aufgefallen. Wenn ich Herrn Gassner richtig verstanden habe, existieren 3.300 Schnellladepunkte. Im Grunde gibt es nur in dem Bereich nicht geeichte Ladepunkte und nicht in dem Bereich der an irgendwelchen Garagen und Einfamilienhäusern klebenden 100.000 Ladepunkte. Wenn wir davon ausgehen, dass die 3.300 Schnellladepunkte alle acht Jahre nachgeeicht werden müssen, dann wären das also 412 Eichungen pro Jahr. Wenn ich wiederum Herrn Lohr folgen darf, dann betrifft es allerdings nur einen ganz geringen Teil davon, wahrscheinlich 10 % oder 20 %. Dann wären zwischen 40 und 80 Eichungen pro Jahr fällig.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Würden Sie bitte zum Ende kommen.

Holger Becker (Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit): Mir erschließt sich nicht, warum das so schwierig ist.

Jörg Lohr (Compleo Charging Solutions): Ich würde die Frage zum bidirektionalen Laden gerne an Herrn Dr. Hell abgeben, unseren Produktmanager und Experten für bidirektionales Laden.

Dr. Stephan Hell (Compleo Charging Solutions): Ich möchte Ihre Frage gerne ein bisschen erweitern. Es geht nicht nur um den Privathaushalt, sondern auch um die Business-Ebene dazwischen. Wo stehen wir gerade? Wir sind mittendrin. Ich habe noch

heute Morgen mit externen Kunden gesprochen. Ich habe es so bezeichnet, dass wir uns gerade mitten im Sturm befinden.

Wir sind bezüglich der Standardisierung gerade auf allen Ebenen in den Diskussionen, wie wir das fixieren können. Voraussichtlich nächstes Jahr wird die Standardisierung international fixiert. Wir reden also nicht über eine deutsche, sondern über eine allgemein anerkannte internationale Lösung, was natürlich auch für Europa entsprechende Konsequenzen haben wird

Die technologische Diskussion ist leider noch nicht abgeschlossen. Das hat uns ein bisschen ausgebremst. In erster Linie geht es dabei um eine für die unterschiedlichen Marktteilnehmer preislich interessante Lösung. Die geschäftlichen Ansätze vor allen Dingen aus Sicht der Energieversorger, Flexibilitäten zur Verfügung zu stellen, unterscheiden sich nun mal von denen des Endverbrauchers, der gerne seinen Eigenverbrauch optimieren möchte, also entsprechend entweder mit PV selbst erzeugt oder zu günstigen Konditionen nachts einkauft, um dann zwischenzuspeichern. Diesbezüglich entstehen auf der deutschen Ebene gerade Regularien.

Ich möchte darauf hinweisen, dass im Bundeswirtschafts- sowie im Bundesverkehrsministerium sehr viele Engagement zu sehen ist, alle Marktteilnehmer an einen Tisch zu holen, um dann eine Definition dessen hinzubekommen, was nötig ist, um das Thema „bidirektionales Laden“ bzw. die Nutzung des Batteriespeichers als mobilen Speicher im Markt zu etablieren. Auf der Geschäftsebene sollen Energieversorger die Möglichkeit zur Stabilisierung ihrer Netze erhalten. Und Endverbraucher sollen die Möglichkeit erhalten, ihren Invest mehr zu nutzen, als – in Anführungszeichen – nur damit herumzufahren. Es heißt immer, es sei eher ein Steh- als ein Fahrzeug.

Für uns als Firma und auch aus Sicht der Verbraucher spielt die Bidirektionalität eine extrem wichtige Rolle, da sie im Prinzip eine Erweiterung des funktionalen Umfangs der Ladeinfrastruktur bedeutet. Die ersten Ausschreibungen von europäischen Städten zielen alle in diese Richtung. Über die Sinnhaftigkeit kann man streiten. Im Endeffekt ist es aber tatsächlich so – das zieht sich hoch bis hin zum Megawattladen –, dass die Nutzung der Energiekapazitäten vor allen Dingen für den Betreiber bzw. den Besitzer solcher Fahrzeuge sehr interessant ist.

Das Megawattladen ergibt natürlich keinen Sinn, wenn man viele Strecken fährt. Man sollte aber bedenken: Die Fahrzeuge stehen stundenlang im Depot und könnten dort anderweitig – für solche Themen – genutzt werden.

Wir sind also mittendrin. Wenn Sie mich nach einem Jahr fragen: So ab 2027 wird es interessant.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Wir kommen zur fünften Runde. Ich habe gesehen, dass vier Fraktionen keine Fragen mehr haben. – Herr Loose, wie sieht es bei Ihnen aus? – Sie haben noch zwei Fragen. Dann schlage ich vor, dass Sie die beiden Fragen jetzt stellen. Dann wären wir gleich schon mit der Anhörung fertig.

Christian Loose (AfD): Meine Fragen gehen an Herrn Kublun und Herrn Becker. Die Landesregierung hat den Zustand illegaler Ladesäulen mehr als fünf Jahre geduldet

und behauptet, es liege daran, dass es zu wenige Ladesäulen gebe. Wie beurteilen Sie dies? Welche Maßnahmen schlagen Sie vor, damit die Kunden wieder Vertrauen beim Tanken an einer E-Ladesäule gewinnen?

Marc Kublun: Um das Vertrauen der Kunden wieder zu gewinnen, muss der Weg dahin gehen, dass neu eingerichtete und nicht eichrechtskonforme Ladesäulen sanktioniert werden. Wir haben gehört, dass sozusagen alle eichrechtskonform seien. Die Landesregierung selbst sagte: seit 2021; eben hieß es noch: 2019. Ich habe mir ein paar Ladesäulen angeschaut, darunter eine Gleichstrom-Ladesäule von 2021, die ab 2022 noch nicht geeicht waren. Es gab also auch in der näheren Vergangenheit noch ein paar noch nicht geeichte Ladesäulen. Ungeeichte Ladesäulen müssen ersetzt werden.

Die Frage lautet, ob man diese sofort oder dann ersetzt, wenn die Amortisation abgelaufen ist, bzw. ob nachgeeicht werden muss. Das Nacheichen selbst hat die Landesregierung am Beispiel eines Wärmezählers ins Spiel gebracht. Grundsätzlich ist es also möglich und liegt möglicherweise im Ermessensspielraum der Eichbehörde. Es wurde gesagt, dass neben der reinen Zählertechnik auch noch Zusatzkomponenten verbaut werden. Wir kennen das bei Stromzählern und Smart Metern, die unbegrenzte Eichgültigkeit haben. In den Zählern in diesem Fall wird es eine ähnliche Zusatzeinrichtung geben; es ist an sich auch nichts Neues.

Ich habe vorhin Herrn Becker gefragt. Er selbst nutzt Tankautomaten, die den – auf Neudeutsch – Meter-to-Cash-Prozess abbilden können, also den Prozess vom Ablesen bis zum Abrechnen für Kunden, die nachts an einer 24-Stunden-Tankstelle tanken wollen. Das ist im Prinzip ein alter Hut, den jeder kennt.

Ich vermute, dass die Eichbehörden einen gewissen Ermessensspielraum haben, was alles geeicht werden muss und was nicht. Das lese ich zumindest daraus ab, dass die Eichfristen in der EU komplett unterschiedlich waren. Ich habe eingangs erläutert, dass bei diesen speziellen Industriewaagen je nachdem, ob man sich in Frankreich oder in anderen Ländern befindet, komplett andere Eichgültigkeiten vorliegen.

Holger Becker (Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit): Das Wesentliche wurde schon gesagt. Wir müssten die Säulen im Grunde mit sofortiger Wirkung klar kennzeichnen. Bei meinen Gastankstellen sieht jeder sofort direkt vor seiner Nase das Eichsiegel. Wenn die Anlage aufgrund von einer Reparatur nicht mehr geeicht ist und ein Reparatursiegel angebracht wurde, dann wird auch das Eichsiegel sofort durchkreuzt. Dann muss es innerhalb von wenigen Wochen erledigt werden. Wieso geht es bei Elektrosäulen nicht, zumindest eine Kennzeichnung vorzunehmen? Was weiß ich: ein großer roter Aufkleber für ein nicht geeichtes System und ein großer grüner Aufkleber für geeichtes System. Damit wäre es klar, und ich könnte selbst entscheiden, ob ich es hinnehme, an einer nicht geeichten Säule zu tanken, weil die Not in Bezug auf den Akku meines Fahrzeugs so groß ist.

Am Ende stellt sich mir noch eine Frage – wir wissen nicht, welche Säulen das betrifft –: Was ändert sich 2027, dass wir plötzlich wissen, welche Säulen das sind, und sie auf einmal alle geeicht werden können? Aus meiner Sicht ist es Tür und Tor geöffnet, an nicht geeichten Säulen bis zum Sankt Nimmerleinstag weiter Strom zu verkaufen. Eine

klare Kennzeichnung der Säulen – geeicht oder nicht geeicht; geeichtes System, nicht geeichtes System; groß rot, groß grün – bis zum 31.12.2024 wäre preiswert. Auf der einer Seite wäre den Belangen der Infrastruktur und auf der anderen Seite den Belangen des Endverbrauchers Genüge getan. Wir sähen dann mit Blick auf die Marktwirtschaft, dass eine Großzahl der Verbraucher diese Säulen miede bzw. wirklich nur im Notfall nutzte. Dann endete das Ganze aufgrund von Nichtverkäufen sehr zeitnah, und wir wüssten auch, ob sich Leute darüber beschweren, wenn sie auf einmal merken, dass sie betrogen wurden.

Stellv. Vorsitzender Dietmar Brockes: Ich schaue noch mal in die Runde. – Weitere Fragensteller sehe ich nicht. Somit sind wir an das Ende unserer heutigen Sachverständigenanhörung angelangt. Ich darf mich herzlich bei Ihnen bedanken, dass Sie uns heute zur Verfügung gestanden haben. Die Kolleginnen und Kollegen weise ich darauf hin, dass die nächste Sitzung, die 51. Sitzung, am 25. September 2024 stattfinden wird. Es handelt sich ebenfalls um eine Anhörung. Ich schließe die Sitzung und wünsche Ihnen allen noch einen schönen Tag.

gez. Dietmar Brockes
stellv. Vorsitzender

Anlage
04.10.2024/10.10.2024

Anhörung von Sachverständigen
des Ausschusses für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie

5-jähriges Jubiläum der illegalen Ladesäulen: Der staatlich geduldete Ladebetrug an öffentlichen Ladestationen muss endlich ein Ende haben. Für eine eichrechtskonforme Ladeinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen

Antrag der Fraktion der AfD, Drucksache 18/8877

am Dienstag, dem 17. September 2024
15.00 bis max. 17.00 Uhr, Plenarsaal, Livestream

Tableau

eingeladen	Teilnehmer/innen	Stellungnahme
BDEW - Landesgruppe NRW Holger Gassner Geschäftsführer Düsseldorf	**Holger Gassner**	**18/1751**
Marc Kublun Gescher	**Marc Kublun**	**18/1769**
Gesellschaft für Fortschritt in Freiheit e.V. Köln	**Holger Becker**	**18/1761**
Compleo Charging Solutions GmbH & Co. KG Jörg Lohr, CEO Dortmund	**Jörg Lohr** Stephan Hell	**18/1755**
Nationale Leitstelle für Ladeinfrastruktur Johannes Pallasch Leiter und Sprecher Berlin	**Johannes Pallasch** *(per Videozuschaltung)*	**Zugesagt bis Fr. 13.09.**

<u>Weitere Stellungnahmen:</u>