



Die
Bundesregierung

Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung

▪

**Ziele und Maßnahmen für den
Ladeinfrastrukturaufbau bis 2030**

Inhalt:

A. Ziel und Motivation

B. Status Quo

C. Maßnahmen für den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- I. Maßnahmen zur Verbesserung rechtlicher Rahmenbedingungen
- II. Maßnahmen zur Förderung/Finanzierung von öffentlicher Ladeinfrastruktur
- III. Koordinierende Maßnahmen
- IV. Strategische Maßnahmen

D. Maßnahmen für den Aufbau von nicht-öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

- I. Maßnahmen zur Verbesserung rechtlicher Rahmenbedingungen
- II. Maßnahmen zur Förderung/Finanzierung von nicht-öffentlicher Ladeinfrastruktur

E. Maßnahmen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für LKWs

A. Ziel und Motivation

Die Bundesregierung hat sich mit dem Klimaschutzplan 2050 verpflichtet, die Treibhausgasemissionen in Deutschland bis 2030 insgesamt um 55 bis 56% gegenüber 1990 zu senken. Im Verkehrssektor soll bis 2030 eine Reduktion um 40 bis 42% erfolgen. Für die Erreichung dieser Ziele ist die Elektrifizierung insbesondere des Straßenverkehrs unerlässlich. Für den Hochlauf der Elektromobilität wiederum bedarf es einer angemessenen, verbraucherfreundlichen und verlässlichen Ladeinfrastruktur. Damit Deutschland auch weiterhin führende Automobilnation bleibt, müssen Politik und Industrie Hand in Hand an der schnellen Verbreitung von Elektrofahrzeugen arbeiten.

Am 9. Oktober 2019 hat das Bundeskabinett das „Klimaschutzprogramm 2030“ beschlossen. Darin wird festgehalten, dass die Ladeinfrastruktur Grundvoraussetzung für die Akzeptanz und die Zunahme der Elektromobilität ist. Die wesentlichen Festlegungen zum Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur sind im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel:

- eine Million öffentlich-zugängliche Ladepunkte bis 2030 mit entsprechenden Förderprogrammen bis 2025,
- Förderung von gemeinsam genutzter privater und gewerblicher Ladeinfrastruktur,
- Schaffung guter Rahmenbedingungen, damit die Verteilnetzbetreiber in die Intelligenz und Steuerbarkeit der Netze investieren und ihr Netz vorausschauend ausbauen können,
- Einrichtung einer „Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur“ für einen koordinierten Hochlauf der Ladeinfrastruktur,
- Erstellung eines Masterplans Ladeinfrastruktur im Jahr 2019.

Die Bundesregierung wird mit dem Masterplan gemeinsam mit der Industrie und mit Beteiligung von Ländern und Kommunen den Aufbau der Ladeinfrastruktur massiv verstärken. In den nächsten zwei Jahren sollen 50.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet werden. Die Automobilwirtschaft wird bis 2022 mindestens 15.000 zusätzliche öffentliche Ladepunkte beisteuern. Die Energiewirtschaft hat ebenfalls weitere Anstrengungen angekündigt und wird noch in 2019 mit den zuständigen Ministern zusammenkommen. Die Standorte der Ladepunkte werden mit der Bundesregierung koordiniert.

Gemeinsam mit Kommunen und Ländern sowie mit der Automobilindustrie und der Energiewirtschaft wird die Bundesregierung das Maßnahmenbündel für die öffentlich zugängliche und die nicht-öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für PKW und Nutzfahrzeuge entschieden umsetzen. Dieses setzt sich zusammen aus:

- gesetzgeberischen Maßnahmen zur Verbesserung rechtlicher Rahmenbedingungen, die bis Ende 2020 umgesetzt sein sollen,
- monetären Maßnahmen zur Förderung/Finanzierung von Ladeinfrastruktur,
- strategischen und koordinierenden Maßnahmen für einen flächendeckenden Aufbau, die die engagierte Mitarbeit aller beteiligten Akteure notwendig machen,
- Beiträgen der Wirtschaft, v.a. im Hinblick auf die Bereitstellung von notwendigen Informationen für den passgenauen Aufbau von Ladeinfrastruktur und im Hinblick auf das verbraucherfreundliche Laden.

Ein beschleunigter Hochlauf der Elektromobilität wird nur dann gelingen, wenn die Maßnahmen unmittelbar begonnen und als ineinandergreifende Kette begriffen wer-

den. Innerhalb der Bundesregierung wird das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) die Umsetzung des Masterplans koordinieren und begleiten.

Dabei ist entscheidend, dass der Verbraucher im Mittelpunkt der Umsetzung der Maßnahmen steht. Er entscheidet, ob die vorhandene Ladeinfrastruktur ausreicht und seinen Anforderungen und Bedürfnissen genügt. Nur bei entsprechender Akzeptanz der Nutzer wird die Elektromobilität ein Erfolg.

Für die koordinierte Umsetzung aller Maßnahmen wird das BMVI noch im Jahr 2019 die „Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur“ einrichten, die sicherstellt, dass die erforderliche flächendeckende Ladeinfrastruktur verlässlich aufgebaut und betrieben wird. Kernaufgaben der Leitstelle beinhalten insbesondere die Bedarfsberechnung, Planung und Koordinierung eines deutschlandweiten Schnellladenetzes. Die Leitstelle soll die entsprechenden Bundes- und Landesaktivitäten koordinieren und die Kommunen bei der Planung und Umsetzung des Ladeinfrastrukturaufbaus unterstützen. Die Automobilindustrie und die Energiewirtschaft werden die Leitstelle aktiv unterstützen, beispielsweise über die kontinuierliche Mitarbeit in einem Beirat.

Die Nationale Leitstelle soll zunächst bis 2025 eingerichtet und im Rahmen der Evaluierung des Masterplans Ladeinfrastruktur erstmals im Jahr 2022 überprüft werden.

Damit der Aufbau der Ladeinfrastruktur in den kommenden Jahren bedarfsgerecht erfolgt, Fehlentwicklungen vermieden und Hemmnisse frühzeitig identifiziert werden können, soll der Masterplan in einem 3-Jahres-Rhythmus evaluiert und nachjustiert werden, erstmals im Jahr 2021.

B. Status Quo

Die Bundesregierung hat in den vergangenen Jahren zahlreiche Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität eingeleitet. Dazu zählen z.B. die Kaufprämie, die Kfz-Steuerbefreiung, die günstigere Bemessungsgrundlage für die Dienstwagenbesteuerung und das Elektromobilitätsgesetz. Mit dem Maßnahmenpaket Elektromobilität vom Mai 2016 wurde u.a. die Förderung von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur mit einem Volumen von 300 Mio. Euro beschlossen. Ziel des im Februar 2017 vom BMVI veröffentlichten Förderprogramms ist die Förderung von mindestens 15.000 Ladestationen bis Ende 2020.

Insgesamt haben das BMVI, das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWi) und das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU) über verschiedene Förderprogramme Zuwendungen für 51.000 Ladepunkte bewilligt (Stand 8/2019).

Bereits heute kann für die Installationskosten von privater Ladeinfrastruktur der sog. Handwerkerbonus in Anspruch genommen werden.




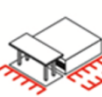
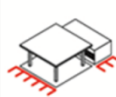


Im August 2019 waren in Deutschland rund 220.000 E-Fahrzeuge zugelassen. Zu diesem Zeitpunkt gab es rund 21.100 öffentlich zugängliche Ladepunkte¹. Die Relation zwischen Ladepunkt und Fahrzeugen entsprach damit in etwa der Zielgröße der EU Kommission von 0,1 öffentlichen Ladepunkten pro E-Fahrzeug, die in der EU-

¹ Quelle: Bundesnetzagentur

Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe von 2014² aufgestellt wurde.

Nach derzeitiger konservativer Schätzung planen die Ladeinfrastrukturbetreiber der Energiewirtschaft bis 2020 bundesweit ca. 3.600 Schnellladepunkte zu errichten. Dies entspricht einer Verdoppelung gegenüber dem heutigen Stand. Im Bereich der öffentlich zugänglichen Normalladeinfrastruktur kommen zu den bereits bestehenden rund 18.000 Ladepunkten allein über das Förderprogramm Ladeinfrastruktur des BMVI in den nächsten Monaten weitere rund 16.000 Ladepunkte dazu.

Wie, wo und wieviel Ladeinfrastruktur aufgebaut und genutzt wird, lässt sich in sieben unterschiedliche Anwendungsbereiche unterteilen:

Verteilung Ladevorgänge	Privater Aufstellort 60-85 %			Öffentlich zugänglicher Aufstellort 15-40 %			
Typische Standorte für Ladeinfrastruktur							
	Garage bzw. Stellplatz beim Eigenheim	Parkplätze (z.B. Tiefgarage von Wohnanlagen, Mehrfamilienhäusern, Wohnblocks)	Firmenparkplätze auf eigenem Gelände	Ladestation / Lade-Hub innerorts	Ladestation / Lade-Hub an Achsen (z.B. Autobahn, Bundesstraße)	Kundenparkplätze bzw. Parkhäuser (z.B. Einkaufszentren)	Straßenrand, öffentliche Parkplätze
	regelmäßige oder Nachtladung			Schnellladung		Zwischendurchladen	

Quelle: NPE

Die öffentliche und die nicht öffentliche Ladeinfrastruktur ergänzen sich und bedingen einander: Je mehr Ladevorgänge zu Hause oder beim Arbeitgeber erfolgen, desto weniger Ladeinfrastruktur ist im öffentlichen Raum notwendig. Solange es im nicht öffentlichen Bereich nicht genug Ladeinfrastruktur gibt, muss im öffentlichen Raum verstärkt ausgebaut werden. Beide Anwendungsbereiche mit ihren verschiedenen Ausgestaltungen und Leistungsklassen sind für das Gesamtsystem unbedingt notwendig. Nach unterschiedlichen Annahmen/Studien von Wissenschaft, Wirtschaft und Politik bedarf es zur Versorgung von 7 bis 10 Millionen Elektrofahrzeugen etwa genauso viele Ladepunkte zu Hause und beim Arbeitgeber (sog. nicht öffentliche Ladeinfrastruktur). Prognosen gehen davon aus, dass je nach Entwicklung des Aufbaus das Verhältnis zwischen nicht-öffentlicher und öffentlicher Ladeinfrastruktur zwischen 60/40 % und 85/15 % liegen kann.

Bei allen Maßnahmen haben die Erfahrungen der letzten Jahre gezeigt, dass folgende Punkte berücksichtigt werden müssen:

- Das ausreichende Vorhandensein von Ladeinfrastruktur ist entscheidend für die Kaufentscheidung der Verbraucher und mithin für den Hochlauf der Elektromobilität. Daher ist es notwendig, dass die Bundesregierung einen zunächst überpro-

² EU-Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (Alternative Fuel Infrastructure Directive (AFID))

portionalen, antizipatorisch den Markt vorbereitenden Aufbau von Ladeinfrastruktur ermöglicht (vorausschauende Planung).

- Der Aufbau von Ladeinfrastruktur muss langfristig eine Aufgabe der Wirtschaft sein; bei den zu ergreifenden Maßnahmen muss die Wirtschaftlichkeit der Ladeinfrastruktur eine zentrale Rolle spielen.
- Der Aufbau dieser neuen Versorgungsinfrastruktur für den Verkehr macht Investitionen im mehrstelligen Milliardenbereich notwendig. Daher müssen die Maßnahmen immer auch im Lichte der Investitions- und Planungssicherheit betrachtet werden. Maßnahmen, die heute ergriffen werden, sollten auch morgen noch tragfähig sein.
- Grundvoraussetzung für den Hochlauf der Elektromobilität und einen schnellen und kontinuierlichen Aufbau von Ladeinfrastruktur ist die Verfügbarkeit von attraktiven und wettbewerbsfähigen Elektrofahrzeugen für den Massenmarkt.
- Zu beachten ist, dass für Aufbau und Betrieb bisher nur wenige gewinnbringende Geschäftsmodelle existieren. Neben Standorten, die wegen ihrer günstigen Lage in naher Zukunft wirtschaftlich sein werden, gibt es Standorte, die auch zukünftig wenig angefahren werden, für das flächendeckende Netz aber dennoch von strategischer Bedeutung sind.
- Insbesondere für letztere Standorte ist zunächst eine Finanzierung durch die öffentliche Hand notwendig. Der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladesäulen kann jedoch nicht allein über Förderung gestemmt werden. Wo eine bedarfsgerechte Versorgung marktgetrieben nicht erfolgt, werden daher auch ordnungsrechtliche Maßnahmen erwogen. Des Weiteren wird der Aufbau eines zuverlässigen und ausreichenden Gesamtnetzes nur über eine übergeordnete Bedarfsplanung erreicht.
- Als Basis für eine vorausschauende Planung der Ladeinfrastruktur muss frühzeitig bekannt sein, wie viele und welche Fahrzeugtypen (batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) und Plug-in Hybridfahrzeuge (PHEV) mit welchen Ladeleistungen (AC und DC) auf den Markt kommen werden.
- Der klimapolitische Nutzen der Elektromobilität ist umso größer, je höher der Anteil an Energie aus regenerativen Quellen an der Stromversorgung der Fahrzeuge ist. Dies erfordert einen zügigen Ausbau der Erzeugungskapazitäten für regenerativ erzeugten Strom.

C. Maßnahmen für den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

I. Maßnahmen zur Verbesserung rechtlicher Rahmenbedingungen

Nach wie vor gibt es zahlreiche rechtliche Hürden, die den Aufbau von Ladeinfrastruktur erschweren. Ziel der Bundesregierung ist es, bis Ende 2020 den gesetzlichen Rahmen zu schaffen, mit dem die rechtlichen Hemmnisse beseitigt werden, um so den Ausbau der Ladeinfrastruktur zeitnah zu beschleunigen, und so die Attraktivität und Kaufbereitschaft für Elektrofahrzeuge zu steigern. Eine wichtige Grundlage dieser Maßnahmen bildet das „Sofortpaket Ladeinfrastruktur 2019“ der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität (NPM).

1. Überarbeitung der Ladesäulenverordnung (LSV)

Das BMWi wird bis zum Sommer 2020 einen Entwurf der überarbeiteten LSV vorlegen. Darin soll aufgenommen werden, dass beim Aufbau von öffentlichen Ladepunkten aus Gründen der Interoperabilität sicherzustellen ist, dass eine Schnittstelle vorhanden ist, die genutzt werden kann, um Standortinformationen und dynamische Daten wie den Belegungsstatus zu übermitteln.

Die Bundesregierung strebt an, Authentifizierung, Bezahlsysteme und Roaming besser im Sinne des Verbrauchers zu regeln. Dabei muss das europaweite Laden mitgedacht werden, um einheitliche europäische Bezahlsysteme zu ermöglichen.

2. Vereinfachung des Abrechnungsverfahrens der EEG-Umlage

Das BMWi wird in der nächsten geplanten EEG-Novelle 2020 die bestehenden Regelungen modifizieren und Rechtsunsicherheiten bei der Abrechnung und der Zahlung der EEG-Umlage beseitigen.

3. Vorausschauender Ausbau der Netze

Das BMWi wird gemeinsam mit der Bundesnetzagentur (BNetzA) und den Netzbetreibern bis zum März 2020 einen Vorschlag erarbeiten, wie die Netzbetreiber die Netze auch über den aktuellen Energiebedarf hinaus vorausschauend ausbauen können, so dass das Verteilernetz die anvisierte Zahl der E-Fahrzeuge zukünftig qualitativ hochwertig versorgen kann.

4. Errichtung von Ladeinfrastruktur durch Verteilernetzbetreiber

Das BMWi wird im Rahmen der Umsetzung des EU-Pakets „Saubere Energie für alle Europäer“ einen Regelungsvorschlag vorlegen, wie in geeigneten, vom Europarecht vorgesehenen Ausnahmefällen von regionalem Marktversagen den Verteilernetzbetreibern ermöglicht wird, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur zu errichten.

5. Ladeinfrastruktur an Tankstellen

Durch eine Versorgungsaufgabe soll geregelt werden, dass an allen Tankstellen in Deutschland auch Ladepunkte angeboten werden. Dabei wird insbesondere sichergestellt, dass für die individuell Betroffenen keine unzumutbaren, weil unverhältnismäßige finanziellen Belastungen entstehen und wo nötig einzelfallbezogene Übergangsregelungen sowie Ausnahme- und Befreiungsvorschriften geschaffen werden.

6. Schnellladesäulen als Dekarbonisierungsmaßnahmen

Das BMU wird schnellstmöglich prüfen, ob die Errichtung von Schnellladesäulen als Dekarbonisierungsmaßnahmen der Mineralölwirtschaft behandelt werden können.

7. Stellplatzverordnungen

Die Kommunen werden aufgefordert, zu prüfen, ob ihre Stellplatzverordnungen dahingehend überarbeitet werden können, dass die einzuhaltende Anzahl an Stellplätzen geringer ist, wenn Stellplätze mit Ladeinfrastruktur geschaffen werden.

8. Ladeinfrastruktur im Baurecht

Die Länder werden gebeten zu prüfen, ob Ergänzungen oder Änderungen in den bauordnungsrechtlichen Bestimmungen bzgl. Ladeinfrastruktur-förderlicher Vorgaben sowie diesbezüglichen Brandschutzregelungen möglich und sinnvoll sind. Das Bundesministerium des Inneren, für Bau und Heimat wird prüfen, inwiefern Gesetzesänderungen im Bundesrecht den Aufbau von Ladeinfrastruktur erleichtern und fördern können.

Die Kommunen werden gebeten zu prüfen, wie die Genehmigungsprozesse für neue Ladeinfrastruktur und dementsprechenden Netzausbau beschleunigt werden können.

II. Maßnahmen zur Finanzierung des Aufbaus öffentlicher Ladepunkte

In den nächsten zwei Jahren sollen 50.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet werden. Die Automobilwirtschaft wird bis 2022 mindestens 15.000 zusätzliche öffentliche Ladepunkte beisteuern. Die Energiewirtschaft hat ebenfalls weitere Anstrengungen angekündigt. Die Standorte der Ladepunkte werden mit der Bundesregierung koordiniert.

Die Automobilindustrie wird über den bereits geplanten Aufbau an Schnellladeinfrastruktur entlang der Bundesautobahnen zusätzliche Standorte auch an Bundesfernstraßen und weiteren geeigneten Ein- und Ausfallstraßen im städtischen Umfeld (z.B. Lade-Hubs) ermöglichen. Dabei wird angestrebt, weitere Akteure der Energie- und Mineralölwirtschaft einzubinden.

Das BMVI-Förderprogramm hat für die Phase der Marktinitiierung entscheidende Impulse für den Aufbau eines öffentlich zugänglichen Ladeinfrastrukturnetztes gesetzt. Dennoch verläuft der Aufbau langsamer als erwartet und erhofft.

Dieses Förderprogramm wird bis Ende 2020 fortgeführt und in den Folgejahren administrativ abgearbeitet (letzte Bewilligungen, Verwendungsnachweisprüfungen etc.). Bis März 2020 wird das BMVI mindestens noch einen Förderaufruf für Ladeinfrastruktur auf Kundenparkplätzen veröffentlichen, mit einer Zugänglichkeit von mindestens 12 Stunden an Werktagen (Montag bis Samstag) und für Ladeinfrastruktur an Tankstellen.

Gleichzeitig wird das BMVI bis Ende 2019 ein Konzept vorlegen, wie die Finanzierung und Organisation eines verlässlichen, schnellen und großvolumigen Ladeinfrastrukturaufbaus bis 2025 ausgestaltet werden soll. Erstes Ziel soll die Errichtung von 1.000 Schnellladestandorten sein.

Für Bewohner von mehrgeschossigen Wohnquartieren mangelt es in vielen Fällen an privaten Ladepunkten und die Fahrzeuge müssen in der Regel im öffentlichen Straßenraum geparkt werden. Hier gestaltet sich eine Versorgung mit Ladeinfrastruktur besonders schwierig. Daher plant das BMVI im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel einen Wettbewerb „Modellquartier Ladeinfrastruktur“, in dem bundesweit in ausgewählten Quartieren nach Lösungsansätzen gesucht wird, wie bei einer zunehmend wachsenden Zahl von E-Fahrzeugen die Ladeinfrastruktur geplant mitwachsen kann und welche technischen Ansätze und sonstigen Regelungen erfolversprechend sind.

III. Koordinierende Maßnahmen

1. StandortTOOL des BMVI als gemeinsame Planungsgrundlage bis 2030

Im September 2019 hat das BMVI die Webseite des StandortTOOL veröffentlicht. Die öffentlich verfügbare Version zeigt den zusätzlichen Ladebedarf für die Jahre 2022 und 2030. Das Planungswerkzeug StandortTOOL dient dem BMVI, aber auch Kom-

munen, Ladesäulenbetreiber und Investoren, als Planungsgrundlage u.a. für den bedarfsgerechten Ausbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur insbesondere in der Fläche bis in das Jahr 2030. Das TOOL fokussiert sich zunächst auf den Pkw-Verkehr, kann aber perspektivisch auch den Nutzfahrzeugsbereich abdecken und Synergien zwischen den verschiedenen Anwendungen identifizieren. Das StandortTOOL analysiert den Status Quo, die Entwicklung der nächsten Jahre sowie die Zielsetzungen der Bundesregierung. Die Ermittlung des künftigen Bedarfs erfolgt auf Basis von Verkehrsströmen, sozioökonomischer Daten sowie Nutzer- und Raumstrukturen.

Die Automobilindustrie wird ihre Erkenntnisse in Bezug auf den Markthochlauf von E-Fahrzeugen insbesondere hinsichtlich potentieller E-Fahrzeugkäufer z.B. auf der Basis verbindlicher Bestellungen unter Beachtung von datenschutz-, wettbewerbs- und kartellrechtlichen Vorgaben übermitteln. Mit entsprechenden geografischen, technischen und zeitlichen Daten wird eine vorausschauende Planung sichergestellt.

Das StandortTOOL wird auch den Bundesländern mit einem eigenen Zugang zur Verfügung stehen. Die Länder können die über ihre eigenen Förderprogramme bewilligten Ladepunkte melden und in das StandortTOOL laden.

In einer regelmäßig tagenden Bund-Länder Gruppe mit Beteiligung der kommunalen Spitzenverbände werden die Funktionalitäten des StandortTOOL stetig weiterentwickelt.

2. Monitoring der errichteten Ladeinfrastruktur

Die NOW GmbH sammelt weiterhin Daten über die Datenbank OBELIS („Online-Plattform für die Berichterstattung aller geförderten Ladestationen des Bundesförderprogramms Ladeinfrastruktur“) zur Nutzung und Auslastung der Ladeinfrastruktur. So können Engpässe erkannt und weitere Ladeinfrastruktur geplant und errichtet werden. Die Bundesländer werden gebeten, künftig auch Daten aus eigenen Förderprogrammen an OBELIS zu übermitteln, so dass diese mit ausgewertet werden können. Die Auswertungen sollen auch durch die Länder genutzt werden können. Die ausgewerteten Daten und Erkenntnisse aus OBELIS sollen dann im StandortTOOL Berücksichtigung finden.

3. Flächenatlas

Die Bundesregierung wird bis Ende 2020 geeignete eigene Liegenschaften für den Aufbau von Ladeinfrastruktur identifizieren. Die Länder und Kommunen werden gebeten, ebenfalls entsprechende Flächen zu identifizieren und an das BMVI zu übermitteln. Das BMVI wird einen Flächenatlas zur Ladeinfrastruktur erstellen.

Auch Unternehmen werden aufgefordert, sich bei der Vervollständigung des Flächenatlases zu beteiligen und Flächen zu benennen, die sie – entgeltlich oder unentgeltlich – für den Aufbau von Ladeinfrastruktur zu Verfügung stellen könnten.

Diese Flächen können dann in das StandortTOOL einfließen und bei der weiteren Planung besonders berücksichtigt werden.

4. Ladeinfrastruktur für die Langstreckenmobilität

Das BMVI legt bis Ende 2020 Kriterien fest, ob und in welchem Umfang an bewirtschafteten und unbewirtschafteten Rastanlagen an Bundesautobahnen zusätzlich Ladeinfrastruktur erforderlich ist. Die bewirtschafteten Rastanlagen sollen, sofern technisch und rechtlich möglich, bis 2022 jeweils mindestens 4 Ladepunkte mit mindestens 150 kW Leistung vorhalten. Für jede der auszurüstenden Rastanlage muss ein Ausbauplan erstellt werden, so dass frühzeitig der entsprechende Netzanschluss

verlegt und der notwendige Zubau an Ladepunkten bei steigender BEV-Zahl vorausgeplant werden kann. Das BMVI prüft zusätzlich, inwieweit an diesen Rastanlagen Ladestationen mit mindestens 350kW, die die speziellen Anforderungen von schweren Nutzfahrzeugen erfüllen, errichtet werden können. Die jeweils zuständigen Verteilnetzbetreiber sind frühzeitig in diese Prozesse einzubeziehen.

5. Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Parkplätzen

Der Einzelhandel und die Kommunen werden aufgefordert, Möglichkeiten zu schaffen, die Ladeinfrastruktur auf Kundenparkplätzen und kommunalen Liegenschaften nachts für Anwohner ohne eigenen Parkplatz zu Verfügung zu stellen³.

6. Anwendungshilfe für Verteilernetzbetreiber zur Netzintegration der Elektromobilität

Die Energiewirtschaft wird bis Ende 2019 eine Anwendungshilfe für Verteilernetzbetreiber zur Netzintegration der Elektromobilität erarbeiten, u.a. mit

- Empfehlungen zu dem beschleunigten und standardisierten Genehmigungsprozess und den Genehmigungsanforderungen
- Umsetzungsfragen (zweiter Netzanschluss, Baukostenzuschüsse)
- Beratung von Ladeinfrastruktur-Investoren hinsichtlich der Netzanschlusskosten

IV. Strategische Maßnahmen

1. Verbraucherbedürfnisse/Nutzerfreundlichkeit in den Mittelpunkt stellen

Folgende Anforderungen beim Ladevorgang müssen zukünftig erfüllt werden:

- Standortfindung und Belegungsstatus: die Ladesäule ist für den Verbraucher problemlos aufzufinden und er kann sich vorab über deren Belegungsstatus informieren.
- Der Verbraucher muss nicht über Gebühr auf einen freien Ladepunkt warten und dieser ist nicht durch falsch parkende Fahrzeuge behindert.
- Authentifizierung, Freischaltung, Bezahlung und Abrechnung der Ladestation kann national und europaweit ohne Probleme erfolgen und die gängigen Zahlungsmöglichkeiten können genutzt werden.
- Die Preisgestaltung ist für den Verbraucher transparent und nachvollziehbar.
- Der Ladepunkt muss durchgängig funktionieren. Bei Problemen/Defekten wird umgehend Abhilfe geschaffen (z.B. durch eine Hotline).

Die Energiewirtschaft stellt einen solchen verbraucherfreundlichen Betrieb der Ladeinfrastruktur durch Anpassungen von Rahmenbedingungen sicher. Sie wird dafür unter Einbeziehung der NPM im Jahr 2020 entsprechende Leitfäden für die Betreiber von Ladeinfrastruktur erstellen.

Die Bundesregierung wird im zweiten Halbjahr 2021 entscheiden, ob darüber hinaus ordnungsrechtliche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um den Verbraucherbedürfnissen gerecht zu werden.

Die Kommunen werden aufgefordert, die Anordnungsmöglichkeiten der Straßenverkehrs-Ordnung konsequent umzusetzen, so dass Fahrzeuge, die widerrechtlich vor

³ Leitfaden des HDE: https://www.hde-klimaschutzoffensive.de/sites/default/files/uploads/document/2018-12/Klimaschutzoffensive_Leitfaden-Einzelhandel-elektromobil-Ladesaeulen.pdf

einer Ladesäule parken, umgehend entfernt werden können und Bußgelder so angeordnet werden, dass eine abschreckende Wirkung damit verbunden ist. Zudem ist eine rechtssichere Beschilderung sicherzustellen.

2. Informationen durch die Automobilindustrie

Für die Planung des zukünftigen möglichst passgenauen Aufbaus von Ladeinfrastruktur sowohl durch die Bundesregierung als auch durch Investoren und Netzbetreiber, werden Informationen von den Automobilherstellern benötigt. Dazu gehören die erwarteten Neuzulassungen, die zukünftige Batteriegrößen, die Ladeleistung der BEVs und PHEVs und deren Verhältnis zueinander. Die letzten Jahre haben gezeigt, dass die technischen Entwicklungen sowohl bei den E-Fahrzeugen als auch bei der Ladeinfrastruktur rasant voranschreiten. Dies führt dazu, dass sich die Art der Ladeinfrastruktur und das Verhältnis Fahrzeug zu Ladeinfrastruktur kontinuierlich verändern. Zwar ist zunächst ein flächen- und streckendeckender Grundbedarf entscheidend. Darüber hinaus muss der Bedarf an Ladeinfrastruktur jedoch regelmäßig ermittelt und geplant werden. Dafür hat das BMVI über die NOW GmbH die Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025-2030: Szenarien für den Markthochlauf“ in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse sollen im 1. Quartal 2020 vorliegen.

Die Automobilindustrie wird die notwendigen Daten für diese Studie soweit datenschutz-, wettbewerbs- und kartellrechtlich möglich bereitstellen.

3. Ladebedarfe bestimmter Nutzergruppen und Flotten

Die Begleitforschung der NOW GmbH wird auch künftig unter Einbeziehung der Länder und Kommunen die Ladebedarfe verschiedener Nutzergruppen, insbesondere Fahrzeugflotten, Mobilitätsdienstleister, Nutzfahrzeuge bis hin zum Schwerlastverkehr, Taxen und innerstädtischen Lieferverkehren ermitteln.

4. Know-how der Entscheidungsträger aufbauen

Die Leitstelle Ladeinfrastruktur unterstützt regionale Veranstaltungen der Länder bei aktiven Förderaufrufen der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur. Sie führt regelmäßig Dialoge und Workshops mit Stakeholdern und kommunalen Entscheidern durch. Die Leitstelle erstellt zur Unterstützung entsprechende Publikationen.

5. Elektromobilitätsmanager

Für einen koordinierten und effektiven Aufbau von Ladeinfrastruktur in Kommunen kann ein sog. Elektromobilitätsmanager von großem Nutzen sein. Er soll den Kommunen Unterstützung und Hilfe beim Aufbau von Ladeinfrastruktur anbieten. So kann das Wissen hinsichtlich Genehmigungsprozessen und Technik gebündelt werden; der Manager kann die Weiterleitung von einschlägigen Informationen und Handreichungen zwischen Bund, Ländern und Kommunen übernehmen. Gesteckte Ziele können so leichter erreicht und Fehlinvestitionen verringert werden. Die Bundesländer werden gebeten, den Bedarf an EM-Managern (Anzahl insgesamt, Verwaltung, z.B. Bezirksregierungen) bis April 2020 zu skizzieren und entsprechende Stellen zu schaffen. Das BMVI bietet an, über die Leitstelle die Ausbildung der Manager als Multiplikatoren durch entsprechende Wissensvermittlung zu übernehmen. Die Verbände der Energiewirtschaft werden die Leitstelle darin unterstützen.

6. Intensivierung der europäischen Zusammenarbeit

Nur wenn der Verbraucher in allen EU-Mitgliedstaaten ohne Aufwand laden kann, wird er auch für längere Strecken ein Elektrofahrzeug nutzen. Daher ist die Zusam-

menarbeit mit den Nachbarländern sehr wichtig und muss in den entsprechenden Gremien der EU intensiviert werden. Mit Blick auf die EU-Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFID) muss Deutschland jetzt seine Vorschläge zur Interoperabilität mit Blick auf die anstehende Novelle formulieren, mit dem Ziel, den grenzüberschreitenden Verkehr in den Mittelpunkt zu stellen.

Daher werden das BMVI und das BMWi gemeinsam mit den relevanten Beteiligten bis Februar 2020 einen Forderungskatalog für die neue AFID erstellen.

7. Forschung und Entwicklung

Die Bundesregierung fördert im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel weiterhin die Forschung und Entwicklung u.a. im Bereich des automatisierten und bidirektionalen Ladens, digitaler Services sowie des induktiven Ladens. Die Ergebnisse aus den F&E-Projekten der Ressorts sollen bei der Förderung durch das BMVI berücksichtigt werden.

D. Maßnahmen für den Aufbau von nicht-öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

I. Maßnahmen zur Verbesserung rechtlicher Rahmenbedingungen für den Aufbau von nicht-öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur

Ein klarer rechtlicher Rahmen ist gerade auch für Investoren im nicht-öffentlichen Bereich besonders wichtig. Einige der bereits unter C I. genannten Maßnahmen betreffen auch die nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur und werden hier nicht erneut genannt.

1. Miet- und WEG-Recht

Um den Aufbau von Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern (Mietshäuser und Wohnungseigentumsgemeinschaften) zu vereinfachen wird das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz noch im Jahr 2019 einen Gesetzesentwurf vorlegen, mit dem das Miet- und Wohnungseigentumsrecht überarbeitet wird. Wichtig ist, dass der Mieter vom Vermieter die Erlaubnis zum Einbau von Ladeinfrastruktur verlangen kann und nur eingeschränkte Weigerungsrechte des Vermieters bestehen. Änderungen am Wohnungseigentumsgesetz sollen bewirken, dass dem Wohnungseigentümer ein Anspruch auf Einbau einer Ladeeinrichtung eingeräumt wird, gegen den sich die übrigen Wohnungseigentümer nur unter engen Voraussetzungen wehren können sollen. Die Umsetzung soll bis Ende 2020 erfolgen.

2. Leitungs- und Ladeinfrastruktur in Gebäuden

Die novellierte EU-Gebäuderichtlinie 2018/844 sieht Regelungen zum Aufbau einer Leitungs- und Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität bei Neubau bzw. größerer Renovierung von Gebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen vor. Gebäude werden damit zu einem wichtigen Baustein, um die Schaffung einer ausreichenden Ladeinfrastruktur zu beschleunigen. Hierzu ist in erfassten Wohngebäuden künftig jeder Stellplatz, in Nichtwohngebäuden jeder fünfte Stellplatz mit Schutzrohren für Ladekabel auszustatten. Zusätzlich ist in Nichtwohngebäuden mindestens ein Ladepunkt zu errichten. Bereits jetzt werden zudem die Anforderungen für eine Mindestanzahl von Ladepunkten für alle Nichtwohngebäude mit mehr als zwanzig Stellplätzen ab 2025 festgelegt.

Das BMWi und das BMI beabsichtigen, die Umsetzung durch Bundesgesetz bis zum Frühjahr 2020 abzuschließen.

3. Steuerrechtliche Vorschriften

Das Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften befindet sich derzeit im parlamentarischen Verfahren und soll zum 1. Januar 2020 in Kraft treten. Neben zahlreichen anderen Gesetzesänderungen sieht das Gesetz die Verlängerung der Steuerbefreiung bis 2030 für vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines E-Fahrzeuges im Betrieb des Arbeitgebers und für die zeitweise zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung vor.

4. Pauschalen für das Aufladen eines Dienstwagens

Das Bundesministerium der Finanzen (BMF) wird zeitnah prüfen, ob die derzeit geltenden Pauschalen ab dem Kalenderjahr 2021 angepasst werden müssen. Daneben soll eine Regelung geprüft werden, wie die Abrechnung der tatsächlich entstandenen Kosten/Auslagen erfolgen kann.

5. Aufbau Ladeinfrastruktur in Behörden

Das BMF wird bis zum Sommer 2020 prüfen, wie Bau und Betrieb von Ladeinfrastruktur zur dienstlichen oder privaten Nutzung in der öffentlichen Verwaltung unbürokratisch umgesetzt werden kann.

6. AfA-Tabelle nach § 7 Abs.1 Einkommenssteuergesetz

Das BMF wird prüfen, inwieweit einheitliche Kriterien für die Festlegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauer für Ladeinfrastruktur anzulegen sind und ggf. die AfA-Tabelle dahingehend ergänzen.

Das BMF wird im Anschluss eine ermessenskonkretisierende Handreichung an die Steuerverwaltungen der Länder zur Vereinheitlichung der Verwaltungspraxis in Bezug auf ein gemeinsames Verständnis zur zeitlichen Staffung der „betriebsgewöhnlichen Nutzung“ herausgeben.

7. Beschleunigter Netzanschluss

In § 19 Niederspannungsanschlussverordnung (NAV) wurde im Frühjahr 2019 eine Ergänzung eingefügt. Ob diese zu unnötigen Verzögerungen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur führen könnte, kann mangels praktischer Erfahrungen noch nicht beurteilt werden. Eine Evaluierung dahingehend, wie ein beschleunigter Netzanschluss umgesetzt werden könnte, soll im Jahr 2021 stattfinden.

8. Rechtlicher Rahmen für netzdienliches Laden/Lastmanagement gemäß § 14a Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)

Um zu verhindern, dass eine stark steigende Zahl an Ladevorgängen insbesondere im privaten Bereich lokale Netzabschnitte überlastet, muss die Flexibilität der Elektromobilität genutzt werden, indem den Netzbetreibern ein Flexibilitätsmanagement ermöglicht wird. Das BMWi hat Diskussionspunkte für eine Weiterentwicklung des Rechtsrahmens auf Basis von § 14a EnWG erstellt, die in einem offenen Stakeholder-Prozess diskutiert werden. Einen Entwurf für eine eventuell erforderliche Rechtssetzung wird das BMWi im Laufe des Jahres 2020 vorlegen.

II. Maßnahmen zur Finanzierung und Koordinierung des Aufbaus nicht-öffentlicher Ladepunkte

Für zahlreiche (potenzielle) Nutzer spielt die Nutzung einer Ladesäule oder Wallbox im privaten Bereich eine wichtige Rolle. Noch stärker gilt dies für den gewerblichen Bereich, denn hier erfolgen etwa zwei Drittel aller Fahrzeug-Neuzulassungen. Dabei stellt eine gute Ausstattung von Ladeinfrastruktur in privaten Garagen und Carports, beim Arbeitgeber und auf Flottenparkplätzen einen wichtigen Hebel für die Kaufentscheidung dar.

Die Förderung soll dabei je nach Adressatengruppe ausgestaltet sein und folgende Punkte berücksichtigen:

- Private Nutzer in Einfamilienhäusern für die gemeinschaftliche Nutzung einer Wallbox,
- Private Nutzer in Mehrfamilienhäusern,
- Immobiliengesellschaften,
- Flottenbetreiber (Arbeitgeber mit Dienstwagen, Unternehmen wie Zustell- und Lieferbetriebe, Pflegedienste, Carsharing etc.).
- Die Ladeinfrastruktur kann für PKW als auch Nutzfahrzeuge vorgesehen werden.
- Die geförderte Ladeinfrastruktur muss intelligent sein, d.h. mindestens die Steuerbarkeit muss für Netzbetreiber und Marktteilnehmer möglich sein.
- Gefördert werden sowohl die Ladeeinrichtung/Wallbox als auch die Installationskosten (Handwerker- und Sachkosten).
- Gefördert werden auch vorlaufende technische und bauliche Maßnahmen, so insbesondere die Ertüchtigung des Hausanschlusses. Das BMWi, die BNetzA und die NPM-AG 5 werden einen Vorschlag erarbeiten, wie die Ertüchtigung des Hausanschlusses bei Mehrfamilienhäusern umgesetzt werden kann.
- Die Förderanforderungen sollen möglichst einfach und unbürokratisch sein.

Das BMVI wird ein Förderprogramm für private Ladeinfrastruktur veröffentlichen, hierfür stehen 2020 bis zu 50 Mio. EUR zur Verfügung. Der Entwurf des Förderprogrammes wird den Ländern zur Stellungnahme vor Veröffentlichung übersandt. Bund und Länder stimmen sich hinsichtlich der Fördervoraussetzungen ab, soweit dies machbar ist.

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) und der Verband der Automobilindustrie (VDA) werden aufgefordert, bis März 2020 einen Leitfaden für Mitarbeiter- und Flottenladen zu erarbeiten.

Die Unternehmen der Automobilindustrie und der Energiewirtschaft werden den Ausbau in intelligente, nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur z.B. auf Betriebsgeländen und bei Beschäftigten vorantreiben. Sie prüfen dabei die Möglichkeit, entsprechende Ladepunkte öffentlich zugänglich zu machen. Die entsprechenden Daten werden an die Nationale Leitstelle übermittelt.

Die Automobilindustrie strebt die Errichtung von 100.000 Ladepunkten auf ihren Betriebsgeländen und dem angeschlossenen Handel bis 2030 an.

Zusätzlich unterstützt sie ihre Kunden bei der Installation von Wallboxen, um so die Verfügbarkeit privater Ladepunkte weiter zu erhöhen.

E. Maßnahmen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für LKWs

Mit dem Klimaschutzprogramm 2030 hat die Bundesregierung als Ziel festgelegt, dass bis 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung im schweren Straßengüterverkehr elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe sein wird. Um die hierfür notwendige Tank- und Ladeinfrastruktur bedarfsgerecht bereitzustellen, wurde die Erstellung entsprechender Konzepte für die Lademöglichkeiten für Batterie-Lkw, Überleitungen für Lkw sowie für Wasserstoff-Tankstellen beschlossen. Die Bundesregierung wird bis zum Sommer 2020 das Konzept für die Lademöglichkeiten für Batterie-Lkw auf Basis eines ersten Hochlaufszenarios für E-LKWs erstellen. Auf dieser Grundlage wird dann ein Förderprogramm für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für LKW ausgearbeitet. Dieses soll Ende 2020 veröffentlicht werden.

Insbesondere werden auch folgende Themen im Bereich der Maßnahmen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für LKWs berücksichtigt:

- Internationale Zusammenarbeit und Standardisierung von ultraschneller Nutzfahrzeu­gladeinfrastruktur, zum Beispiel Schaffung einer grenzüberschreitenden Nutzfahrzeu­gladeinfrastruktur (>150kW) einschließlich Vorgaben zum EU-Roaming.
- Flankierend wird schnellstmöglich mit der Planung von Fernverkehrs-Teststrecken für die praktische Erprobung des Hochleistungsladens von LKW begonnen.
- Schaffung von zweckgebundenen Ladesäulen für leichte Nutzfahrzeuge im innerstädtischen Bereich und auf Betriebsgeländen, d.h. für Handwerkerfahrzeuge und Fahrzeuge der Kurier-, Express- und Paketdienstleister sollten Ladesäulen und mit entsprechenden Parkplätzen für die im Vergleich zum Pkw größeren leichten Nutzfahrzeuge geschaffen werden.