

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Daniela Kluckert, Frank Sitta, Torsten Herbst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/24177 –

Strategie der Bundesregierung beim Ausbau der Ladesäuleninfrastruktur

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Mobilität von Morgen wird sich durch einen Mix an unterschiedlichen Antriebs- und Speichertechnologien auszeichnen. Ein wichtiger Baustein ist hierbei die Elektromobilität. Die Bundesregierung hat sich bis 2022 das Ziel von 1 Million Elektroautos auf den Straßen Deutschlands gesetzt (Quelle: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/saubere-luft/elektromobilitaet-weiter-vorantreiben-1530062>). Damit die Elektromobilität ihr Potenzial entfalten kann, ist jedoch das einfache, unkomplizierte und schnelle Aufladen der Batterien für die Nutzer von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb essentiell. Die Bundesregierung hat daher im Koalitionsvertrag festgehalten „bis 2020 mindestens 100.000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zusätzlich verfügbar zu machen – wovon mindestens ein Drittel Schnellladesäulen (DC) sein sollen“ (Quelle: S. 77, <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1>). Dieses Ziel von 100 000 Ladepunkten wurde inzwischen erweitert. Mittlerweile möchte die Bundesregierung bis 2030 1 000 000 öffentlich zugängliche Ladepunkte errichten (Quelle: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/masterplan-ladeinfrastruktur.pdf?__blob=publicationFile).

Aktuell sind bei der Bundesnetzagentur 29 427 Ladepunkte, darunter 26 055 Normalladepunkte und 3 372 Schnellladepunkte gemeldet (Stand: Sommer 2020; Quelle: <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/elektromobilitaet-gruenen-fraktionschef-hofreiter-kritisiert-schleppenden-ausbau-von-e-ladepunkten/26187354.html>). Der geringe Prozentsatz an Schnellladesäulen ist insbesondere bezüglich der Attraktivität der Elektromobilität für die Nutzer problematisch. Im Jahr 2019 gaben 85 Prozent der Befragten des Automobilbarometers von Consors Finanz an, dass die Batterieladezeit zu lang sei. Außerdem gaben 52 Prozent der Befragten an, dass sie sich erst für ein E-Auto interessieren würden, wenn es maximal eine halbe Stunde dauere, das Auto zu laden (Quelle: <https://studien.consorsfinanz.de/Automobilbarometer-2019/Im-Fokus/Themen/index.html>). Experten zufolge ist für den Hochlauf der Elektromobilität nicht alleinig der Bau von Ladesäulen essentiell, sondern auch die Alltagstauglichkeit, welche durch schnelles Aufladen verbessert wird (Quelle: <https://www.welt.de/wirtschaft/plus198558115/Elektroautos-In-Deutschland-werden-die-falschen-Ladesaeulen-gebaut.html>).

1. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung bezüglich des Ausbaus der privaten Ladesäuleninfrastruktur für Elektroautos in Deutschland?

Die Bundesregierung hat im November 2019 einen Masterplan Ladeinfrastruktur beschlossen.

Zentrale Maßnahmen aus dem Masterplan zur Förderung der privaten Ladeinfrastruktur an Wohngebäuden wurden inzwischen eingeleitet. So kann für die Installation von privater Ladeinfrastruktur der sog. „Handwerkerbonus“ in Anspruch genommen werden. Weiterhin gibt es seit dem 24. November 2020 das Förderprogramm für Private Ladeinfrastruktur des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geben, das durch die Kreditanstalt für Wiederaufbau umgesetzt wird. Hier wird mit einem pauschalen Investitionszuschuss von 900 Euro pro Ladepunkt der Erwerb und die Errichtung von fabrikneuen, nicht öffentlich zugänglichen Ladestationen gefördert. In der ersten Woche wurden in diesem Programm bereits mehr als 90.000 Ladepunkte bewilligt. Flankierend wurde auch der Rechtsrahmen zur Errichtung der Ladeinfrastruktur für das Wohnumfeld angepasst. Mit der Anpassung im Wohnungseigentums- und Mietrecht durch das Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz erhalten Mieter und Wohnungseigentümer damit grundsätzlich einen Anspruch auf Einbau einer Ladestation (auf eigene Kosten) gegenüber Vermietern und Miteigentümern. Zudem sollen mit dem Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) bautechnische Standards eingeführt werden, so dass Lademöglichkeiten für E-Fahrzeuge bereits bei der Planung berücksichtigt werden. Das Gesetz befindet sich derzeit im parlamentarischen Verfahren. Zusätzlich sieht das BMVI in 2021 im Bereich der nicht-öffentlichen Ladeinfrastruktur auch eine Förderung von Ladepunkten beim Arbeitgeber (gewerbliche Ladeinfrastruktur) vor.

2. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung bezüglich des Ausbaus der gewerblichen (öffentlich zugänglichen) Ladesäuleninfrastruktur für Elektroautos in Deutschland?

Der Bund hat mit dem Bundesförderprogramm Ladeinfrastruktur von 2017 bis 2020 in sechs Förderaufrufen 300 Million Euro für den Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur bereitgestellt. Für die Planung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur steht das von der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur betreute Online-Instrument StandortTOOL zur Verfügung, das den Bedarf an Ladepunkten deutschlandweit für Kacheln von 500 mal 500 Metern Kantenlänge bis 2030 ausgibt. Mit dem FlächenTOOL wird noch 2020 ein weiteres Online-Instrument veröffentlicht, mit dem deutschlandweit Investoren für den Aufbau von Ladeinfrastruktur verfügbare Flächen finden und mit den Besitzern in Kontakt treten können, was den Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur weiter beschleunigen soll.

Zudem sieht der Regierungsentwurf des GEIG vor, dass bei Neubau oder Instandsetzung von Wohngebäuden mit mehr als zehn Stellplätzen künftig jeder Stellplatz – in Nichtwohngebäuden, etwa im Gewerbesektor, jeder fünfte Stellplatz – mit Schutzrohren für Elektrokabel auszustatten ist. Zusätzlich ist in Nichtwohngebäuden eine bestimmte Anzahl von Ladepunkten je Stellplatzanzahl zu errichten. Ergänzend fördert der Bund über die Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge den Aufbau von Ladeinfrastruktur. Weiterhin werden „Dual-Use-Konzepte“ geprüft, mit denen z. B. nachts der Handel Kundenparkplätze für Ladevorgänge öffnet.

3. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung in Bezug auf das Verhältnis von normalen Ladepunkten auf der einen und Schnellladesäulen auf der anderen Seite?
8. Welche Hemmnisse sieht die Bundesregierung derzeit mit Blick auf einen verstärkten Ausbau der Schnellladesäuleninfrastruktur?
9. Wie plant die Bundesregierung, diese Hemmnisse für einen verstärkten Ausbau der Schnellladesäuleninfrastruktur abzubauen?

Die Fragen 3, 8 und 9 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Neben der Neuauflage des Förderprogramms Ladeinfrastruktur in 2021 wird das BMVI die Ausschreibung von 1.000 Standorten, die zusammen ein verlässliches, schnelles, verbraucherfreundliches und großvolumiges Schnellladenet für ganz Deutschland bilden werden, veröffentlichen. Dieses Schnellladenet soll pro Standort mehrere Ladepunkte umfassen, die jeweils eine Mindestleistung von 150 Kilowatt liefern. So werden Langstreckenfahrten und das schnelle Laden in dicht besiedelten Gebieten erleichtert. Um eine solche Ausschreibung vornehmen zu können, bedarf es einer Rechtsgrundlage. Dazu erarbeitet das BMVI ein Schnelllade-Gesetz, welches in Kürze in die Ressortabstimmung gegeben wird.

4. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte sind nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit in Betrieb (bitte je Bundesland und nach Normal- und Schnellladepunkte aufschlüsseln)?

Die Bundesregierung unterscheidet bei der Datenerfassung in Normalladepunkte (kurz NLP, mit max. 22 kW Ladeleistung) und in Schnellladepunkte (kurz SLP, mit mehr als 22kW max. Ladeleistung).

Derzeit sind nach Kenntnis der Bundesregierung 35.602 öffentliche Ladepunkte in Betrieb, davon 30.387 NLP und 5.215 SLP (Datenbasis: Ladesäulenregister der Bundesnetzagentur (BNetzA), Stand 31. Oktober 2020).

Bundesland	Anzahl LP	Anzahl NLP	Anzahl SLP
Baden-Württemberg	5.418	4.427	991
Bayern	7.605	6.690	915
Berlin	1.261	1.125	136
Brandenburg	699	573	126
Bremen	318	269	49
Hamburg	1.220	1.088	132
Hessen	2.242	1.907	335
Mecklenburg-Vorpommern	403	334	69
Niedersachsen	3.733	3.156	577
Nordrhein-Westfalen	6.368	5.732	636
Rheinland-Pfalz	1.521	1.131	390
Saarland	278	231	47
Sachsen	1.556	1.269	287
Sachsen-Anhalt	659	520	139
Schleswig-Holstein	1.481	1.273	208
Thüringen	840	662	178
SUMME	35.602	30.387	5.215

5. Hält die Bundesregierung die Anzahl der aktuell verfügbaren öffentlichen Schnellladepunkte für ausreichend, um eine flächendeckende Nutzung der aktuell beim Kraftfahrtbundesamt gemeldeten Elektrofahrzeuge zu gewährleisten?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Bei der räumlichen Abdeckung der Ladeinfrastruktur gibt es Unterschiede zwischen urbanen und peripheren Räumen. Während die urbanen Räume eine höhere Dichte an Schnellladesäulen aufweisen, sind sie in ländlichen Räumen dünner angesiedelt, was aber auch mit dem Ladeverhalten der jeweiligen Nutzer zusammenhängt. In ländlichen Regionen wird ein größerer Teil des Ladebedarfs durch private Lademöglichkeiten befriedigt. Die Bundesregierung setzt sich dafür ein, dass der Hochlauf bei der Ladeinfrastruktur, insbesondere auch der von Schnellladepunkten den beschleunigten Fahrzeughochlauf aufnehmen kann. Die Ausschreibung für Schnellladestandorte ist dabei ein wichtiges Instrument. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Fragen 3, 8 und 9 verwiesen.

6. Hält die Bundesregierung die Anzahl der aktuell verfügbaren öffentlichen Schnellladepunkte für ausreichend, um die flächendeckende Nutzung der bis 2022 angestrebten 1 Million Elektrofahrzeuge zu garantieren?
 - a) Wenn ja, warum?
 - b) Wenn nein, warum nicht?

Mit Stand vom 30. Oktober 2020 gab es mehr als 6.500 im Bundesförderprogramm Ladeinfrastruktur bewilligte Schnellladepunkte, die noch nicht errichtet waren. Mit der Neuauflage des Bundesförderprogramms Ladeinfrastruktur im ersten Quartal 2021 und der Ausschreibung für Schnellladestandorte (siehe Antwort auf die Fragen 3, 8 und 9) besteht ein Förderanreiz für den beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur bis 2022 und darüber hinaus. Des Weiteren gibt es im Masterplan Ladeinfrastruktur die Zusage der Automobilindustrie zum Aufbau von 15.000 zusätzlichen öffentlichen Ladepunkten, darunter ggf. auch Schnellladepunkte. Weiter gibt es Unternehmen, die Schnellladepunkte ohne Rückgriff auf Förderprogramme des Bundes aufbauen und die zusätzlich entstehen. Daher geht die Bundesregierung davon aus, dass für den beschleunigten Hochlauf der Elektro-Fahrzeuge bis 2022 eine bedarfsgerechte öffentliche Schnellladeinfrastruktur in Deutschland zur Verfügung steht.

7. Welche konkreten Maßnahmen plant die Bundesregierung, um bis 2030 bis zu 1 000 000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zu schaffen?

Um bis 2030 eine fundierte Wissensgrundlage für den dem Fahrzeughochlauf entsprechend bedarfsgerechten Ausbau der Ladeinfrastruktur zu haben, hat das BMVI die Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025-2030: Szenarien für den Markthochlauf“ in Auftrag gegeben. Die Studie wurde am 19. November 2020 veröffentlicht. Danach ist selbst bei einem größeren E-Fahrzeughochlauf als bislang erwartet eine geringere Zahl als 1 Mio. Ladesäulen ausreichend.

- a) Wie viele dieser insgesamt 1 000 000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge sollen nach Zielsetzung der Bundesregierung Schnellladepunkte sein?

Der Anteil an Schnellladepunkten bei der Zielsetzung der Bundesregierung hängt maßgeblich von der Entwicklung der Fahrzeug- und Ladeinfrastrukturtechnologie und dem Anteil an privaten Ladevorgängen ab. Der im Internet frei verfügbare Bericht 04/2020 der Arbeitsgemeinschaft 5 der Nationalen Plattform Mobilität („Bedarfsgerechte und wirtschaftliche öffentliche Ladeinfrastruktur – Plädoyer für ein dynamisches NPM-Modell) bietet einen Einblick über den Anteil von Schnellladeinfrastruktur an der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur.

- b) Wie plant die Bundesregierung zu ermitteln, wo diese zusätzlichen Ladepunkte in Betrieb genommen werden sollen?

Die Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur nutzt das StandortTOOL, um den Ladeinfrastrukturbedarf in Deutschland für verschiedene Zeithorizonte bis 2030 zu ermitteln und diesen räumlich zu verorten.

- c) Inwiefern bezieht die Bundesregierung bei der Bedarfsermittlung für neue Ladepunkte auch die sich veränderten Reichweite der Batterien elektrischer Fahrzeuge mit ein?

Das StandortTOOL zur Ermittlung des zukünftigen Ladebedarfs in Deutschland berücksichtigt Entwicklungen in der Fahrzeugtechnologie. Die zu erwartende Veränderung bei Reichweite und Verbrauch von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen stellt einen der anpassbaren Parameter im StandortTOOL dar und lässt sich je nach Betrachtungszeitraum und Fahrzeugsegment anpassen.

10. Wie viele Ladepunkte wurden im Rahmen des Bundesförderprogramms Ladeinfrastruktur des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) bisher bewilligt (bitte insgesamt und je Förderaufruf auflisten)?
- a) Bei wie vielen der bereits bewilligten Ladepunkte handelt es sich um Schnellladepunkte?
- b) Wie viele der bewilligten Ladepunkte wurden bereits gebaut (bitte prozentual, in absoluten Zahlen angeben und in absoluten Zahlen je Förderaufruf angeben)?
- c) Bei wie vielen der bereits gebauten Ladepunkte handelt es sich um Schnellladepunkte (bitte prozentual und in absoluten Zahlen angeben)?

Die Fragen 10 bis 10c werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die bewilligten und aufgebauten Ladepunkte (LP) ergeben sich aus nachfolgender Tabelle:

Förderaufruf	bewilligte LP	aufgebaute LP	in %
1	6.841	6.186	90 %
2	5.361	3.671	68 %
3	5.924	868	15 %
4	5.434	137	3 %
5	3.769	0	0 %

Förderaufruf	bewilligte LP	aufgebaute LP	in %
6	214	0	0 %
Summe	27.543	10.862	

Unter den bewilligten Ladepunkten gibt es 8.026 Schnellladepunkte. Unter den aufgebauten Ladepunkten gibt es 1.585 Schnellladepunkte (15 %).

- d) Wie hoch ist das Fördervolumen für die bewilligten Anträge insgesamt?
- e) Welcher Anteil der von der Bundesregierung insgesamt eingeplanten Fördermittel wurde bisher abgerufen?

Die Fragen 10d und 10e werden auf Grund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet:

Die gebundenen Mittel betragen Ende Oktober 2020 218.845.612 Euro. Für das Förderprogramm „Öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ wurden Mittel in Höhe von 300 Mio. Euro eingeplant. Bis Ende dieses Jahres werden voraussichtlich 285.945.612 Euro gebunden. Die abgerufenen Mittel zum Stichtag 30. Oktober 2020 betragen 26.026.300,96 Euro.

Die Gründe für den derzeitigen Mittelabfluss sind u. a.:

- Verzögerungen bei der Antragsbearbeitung durch unvollständige/fehlerhafte Anträge,
 - erforderliche Ausschreibungsverfahren der Zuwendungsempfänger,
 - Genehmigungsverfahren zur Errichtung von Ladeinfrastruktur,
 - Lieferengpässe.
- f) Wie hoch ist der Anteil des gesamten Fördervolumens, der auf Schnellladepunkte entfällt (bitte prozentual und in absoluten Zahlen angeben)?

Im gesamten Fördervolumen entfallen 162.976.449,00 Euro der gebundenen und abgerufenen Mittel auf die Förderung für Schnellladepunkte. Bezogen auf die mit Stand Ende Oktober 2020 gebundenen Mittel in Höhe von 218.845.612 Euro, entspricht dies einer Quote von rd. 74 Prozent.

- g) Wie viele Anträge auf Förderung wurden im Rahmen des sechsten Förderaufrufs gestellt?
- h) Wann wird das Bewilligungsverfahren für die Anträge des sechsten Förderaufrufs abgeschlossen sein?

Die Fragen 10g und 10h werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wurden im sechsten Förderaufruf insgesamt 832 Anträge auf Förderung gestellt. Die im Vergleich zu den ersten Förderaufrufen geringere Anzahl der Anträge ist durch den nahezu nahtlosen Anschluss des 6. Förderaufrufs (fünf Tage später) auf den 5. Förderaufruf begründet. Zudem war der 6. Förderaufruf nur vier Wochen geöffnet, da er ein geringeres Mittelvolumen umfasste. Eine Bewilligung der Anträge aus dem 6. Förderaufruf erfolgt voraussichtlich bis Mitte Dezember. Ablehnungsbescheide werden ggf. noch im 1. Quartal 2021 erlassen.

11. Wie viele und welche Förderprogramme der Bundesregierung für den Ausbau von privater und gewerblicher Ladesäuleninfrastruktur für Elektrofahrzeuge gibt es derzeit (bitte namentlich und mit Fördervolumen auflisten)?
- f) Welcher Anteil des insgesamten Fördervolumens aller von der Bundesregierung aufgelegten Programme wurde bisher abgerufen?

Die Fragen 11 und 11f) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Auf Bundesebene wird nicht-öffentliche (private und gewerbliche) und öffentliche Ladeinfrastruktur über folgende Förderrichtlinien gefördert:

- BMVI Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge;
- BMVI Ladestationen für Elektroautos – Wohngebäude (Beginn ab 24. November 2020);
- BMVI Förderrichtlinie Elektromobilität;
- BMU Förderrichtlinie Erneuerbar Mobil;
- BMU Förderrichtlinie Elektrobusse im ÖPNV;
- BMWi Förderrichtlinie Elektro-Mobil.

Der Bundesregierung liegen derzeit pro Förderprogramm nur Informationen zur Mittelbindung vor (Stand Ende Oktober 2020). Die letzten vier Förderrichtlinien umfassen nicht nur die Förderung der Ladeinfrastruktur allein. Deshalb beziehen sich diese Mittelbindungen nicht nur auf die Ladeinfrastruktur.

Förderprogramm	Mittelbindung
Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge des BMVI	218.845.612 Euro
Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI	32.468.119 Euro
Förderrichtlinie Erneuerbar Mobil des BMU	4.836.277 Euro
Förderrichtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobussen im öffentlichen Personennahverkehr des BMU	35.866.234 Euro
Förderrichtlinie Elektro-Mobil des BMWi	90.482.639 Euro
Summe	382.498.881 Euro

- a) Wie viele Ladepunkte wurden mit diesen Förderprogrammen bis heute insgesamt gefördert?

Mit Datenstand von Ende Oktober 2020 werden rund 61.950 Ladepunkte auf Bundesebene gefördert.

- b) Bei wie vielen dieser insgesamt geförderten Ladepunkte handelt es sich um Schnellladeinfrastruktur?

Mit Datenstand von Ende Oktober 2020 werden rund 11.350 Schnellladepunkte (inkl. Ladepunkte für Busse) auf Bundesebene gefördert.

- c) Wie viele der geförderten bzw. bewilligten Ladepunkte besagter Förderprogramme wurden bisher gebaut?
- d) Wie hoch ist der jeweilige Anteil von bewilligten zu gebauten Ladepunkten (bitte je Förderprogramm auflisten)?

Die Fragen 11c und 11d werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Aufteilung auf die einzelnen Förderprogramme der Bundesregierung stellt sich wie folgt dar:

Förderprogramm	bewilligte LP	davon aufgebaute LP
Förderrichtlinie Elektromobilität des BMVI	12.949	2.267 (18 %)
Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge des BMVI	27.543	10.862 (39 %)
Förderrichtlinie Erneuerbar Mobil des BMU	3.494	2.243 (64 %)
Förderrichtlinie zur Förderung der Anschaffung von Elektrobusen im öffentlichen Personennahverkehr des BMU	1.039	40 (4 %)
Förderrichtlinie Elektro-Mobil des BMWi	16.926	2.162 (13 %)
Summe	61.951	17.574 (28 %)

LP = Ladepunkt / Datenbasis: Stand Ende Oktober 2020

- e) Im Rahmen welches Programms wurden bisher nach Kenntnis der Bundesregierung die meisten Schnellladepunkte gefördert und gebaut?

In der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge des BMVI wurden mit 8.168 Schnellladepunkten die meisten Schnellladepunkte gefördert. Von diesen wurden 1.585 Schnellladepunkte bereits aufgebaut.

12. Was unternimmt die Bundesregierung, um auf EU-Ebene für den Ausbau eines flächendeckenden Netzes an Normal- und Schnellladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge zu sorgen?

Die Bundesregierung setzt sich in zahlreichen Gremien auf EU- und Mitgliedsstaatenebene für den Ausbau eines flächendeckenden Netzes von Normal- und Schnellladeinfrastruktur ein. Im Rahmen des Expertenforums zur Förderung des Aufbaus von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe tauscht sich die Bundesregierung über gemeinsame Regeln und Herangehensweisen in Bezug auf die Ladeinfrastruktur mit anderen Mitgliedstaaten, der Europäischen Kommission und europäischen Industrievertretern aus dem Bereich der Ladeinfrastruktur aus. Darüber hinaus erfolgen regelmäßige Treffen zwischen den Mitgliedstaaten in der Government Support Group sowie auf bilateraler Ebene, etwa im Rahmen der deutsch-französischen Arbeitsgruppe Elektromobilität, bei denen der flächendeckende Ausbau und die Vermeidung von Lücken zwischen den Territorien der Mitgliedstaaten thematisiert werden. Anforderungen an die Ladeinfrastruktur und ein koordinierter Aufbau auch mit europäischen Mitteln werden bilateral mit der Europäischen Kommission abgestimmt. Auch im Rahmen der deutschen EU-Ratspräsidentschaft spielt Ladeinfrastruktur eine bedeutende Rolle, so etwa auch anlässlich der international besetzten Konferenz zu Alternativen Antrieben am 3. September 2020.

13. Plant die Bundesregierung eine Änderung der Ladesäulenverordnung, sodass die Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur einen Überblick über alle öffentlichen Ladepunkte verzeichnet, und wenn nein, warum nicht?

Eine dahingehende Änderung der Ladesäulenverordnung in Bezug auf die Ladesäulenkarte ist im Rahmen der aktuellen Novelle nicht geplant. Die Bereitstellung der Ladesäulenkarte durch die BNetzA enthält bereits alle nach der Ladesäulenverordnung gemeldeten und konformen öffentlich zugänglichen Ladepunkte, deren Betreiber einer Veröffentlichung zugestimmt haben. Die Ausnahmen stellen Normalladepunkte mit einer Inbetriebnahme vor dem 17. März 2016 und Ladepunkte mit einer Leistung bis einschließlich 3,7 kW dar, die jeweils von den Anforderungen der Ladesäulenverordnung ausgenommen sind. Die BNetzA nimmt grundsätzlich auch Meldungen von nicht anzeigepflichtigen öffentlich zugänglichen Ladepunkten entgegen und berücksichtigt diese auch in ihrer Karte. Ein gesetzlicher Handlungsbedarf besteht daher nicht.

14. Durch welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, die Kommunen beim Ausbau der notwendigen Ladeinfrastruktur zu entlasten?

Die Förderprogramme der Bundesregierung für den Aufbau von Ladeinfrastruktur stehen auch den Kommunen zur Verfügung. Weitere Förderprogramme sind in Planung. Neben dem bereits existierenden StandortTOOL der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur, mit dem Kommunen online den Bedarf an Ladeinfrastruktur auf ihrem Gebiet für die kommenden Jahre bis 2030 analysieren können, steht bis Ende 2020 das FlächenTOOL bereit, in das Kommunen und andere Flächeninhaber für den Aufbau von Ladeinfrastruktur geeignete Flächen verzeichnen können, sodass sie für Investoren leicht auffindbar sind. Zudem entwickelt die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur eine Schulungs- und Weiterbildungsangebot in Form einer Lernplattform. Diese soll eine potentielle Gruppe in den Kommunen, welche als „Elektromobilitätsmanagerinnen für Ladeinfrastruktur“ vor Ort befähigt werden möchten, mit niederschwelligen Lernangeboten unterstützen. Darüber hinaus wird eine Ländergesetzeskarte als Handreichung erarbeitet, um kommunalen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern Hilfestellungen zu bieten. Bereits jetzt existiert mit dem Starterset Elektromobilität (www.starterset-elektromobilitaet.de) eine Handreichung mit Grundlagenwissen auch für kommunale Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

15. Hat die Bundesregierung die Mehrfachnutzung von versiegelten Stellplatzflächen bei Betrieben, kommunalen Einrichtungen und Unternehmen zur Solarenergiegewinnung und zum Laden batterieelektrischer Autos bewertet, und wenn ja, wie?

Nein.

- a) Plant die Bundesregierung diesbezüglich den Abbau von regulatorischen Hemmnissen?
- c) Hat die Bundesregierung eine Investitionsförderung des Bundes für bauliche Maßnahmen bewertet, die einer Überdachung von Parkplätzen mit Photovoltaikmodulen zum Zwecke der Solarenergieerzeugung und des Ladens batterieelektrischer Fahrzeuge dienen, und wenn ja, wie?
- e) Gibt es Bestrebungen der Bundesregierung das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) dahingehend zu ändern, dass die in den §§ 37 und 48 aufgeführten Flächenkulissen für Solarenergieanlagen um eine neue Kategorie „überdachte Stellplatzflächen“ erweitert werden, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 15a bis 15c und 15e werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Solarenergieanlagen auf überdachten Stellplatzflächen sind bereits nach geltendem Recht nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) förderfähig. Eine über die Förderung der Photovoltaikanlage hinausgehende Investitionsförderung für bauliche Maßnahmen ist im EEG nicht möglich.

Der geltende Gebäudebegriff des EEG und die zu den Konstellationen von Parkraumflächen und -überdachungen ergangenen Entscheidungen der Clearingstelle EEG/KWKG stellen die für die Projektpraxis erforderliche Rechtssicherheit her. Eine Einführung von weiteren Detailregelungen und gesetzlichen Begrifflichkeiten im EEG würde demgegenüber zu zahlreichen neuen Auslegungs- und Anwendungsfragen führen, welche die derzeit bestehende Rechtssicherheit in Frage stellen und möglicherweise neue Hemmnisse schaffen, anstatt diese zu vermeiden.

- b) Hat die Bundesregierung den Aufbau von Schnellladeinfrastruktur an Autobahnrasthöfen und entlang von Hauptverkehrsrouten durch die Nutzung von Photovoltaikanlagen oder Solarparkplätzen bewertet, und wenn ja, wie?

Nein

- d) Gibt es Bestrebungen der Bundesregierung sogenannte Solarcarports als Programmbestandteil in das Bundeskonjunkturprogramm mit aufzunehmen, und wenn nein, warum nicht?

Nein.

- f) Hat die Bundesregierung die Aussetzung einer Vergütung nach EEG bei der Umsetzung des besagten Investitionsprogramms bewertet, und wenn ja, wie?

Bei einem Nebeneinander von EEG-Förderung und Investitionsprogrammen kann die Bestimmung des § 80a Satz 1 EEG 2017 anzuwenden sein. Danach dürfen Investitionszuschüsse durch den Bund, das Land oder ein Kreditinstitut, an dem der Bund oder das Land beteiligt sind, neben einer Zahlung nach dem EEG nur gewährt werden, soweit die kumulierten Zahlungen zuzüglich der Erlöse aus der Veräußerung der in der Anlage erzeugten Energie die Erzeugungskosten dieser Energie nicht überschreiten.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.