

Berlin, 7. April 2022

**BDEW Bundesverband
der Energie- und
Wasserwirtschaft e.V.**

Reinhardtstraße 32
10117 Berlin

www.bdeu.de

Positionspapier

BDEW-Forderungen zur Verbesserung der Bundes- förderprogramme für öffent- liche Ladeinfrastruktur

Der Bundesverband der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW), Berlin, und seine Landesorganisationen vertreten über 1.900 Unternehmen. Das Spektrum der Mitglieder reicht von lokalen und kommunalen über regionale bis hin zu überregionalen Unternehmen. Sie repräsentieren rund 90 Prozent des Strom- und gut 60 Prozent des Nah- und Fernwärmeabsatzes, 90 Prozent des Erdgasabsatzes, über 90 Prozent der Energienetze sowie 80 Prozent der Trinkwasser-Förderung und rund ein Drittel der Abwasser-Entsorgung in Deutschland.

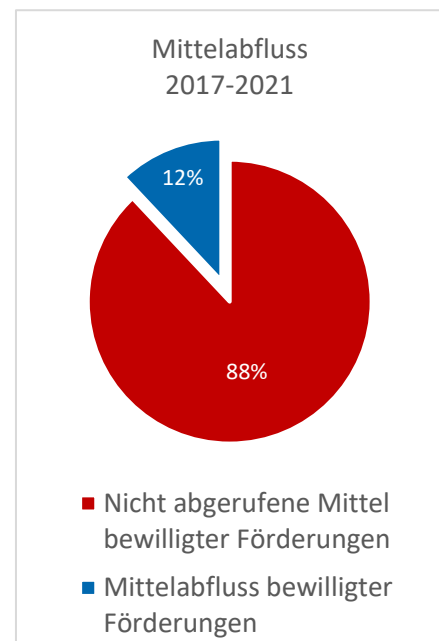
Der Bund fördert seit 2016 im Rahmen mehrerer Förderaufrufe den Aufbau der Ladeinfrastruktur. Während die Förderung der privaten Wallboxen mit dem KfW-Programm 440 durch den unbürokratischen Prozess mit einem Pauschalfördersatz eine echte Erfolgsgeschichte war, blieb der Mittelabfluss bei den Förderaufrufen für öffentlichen Ladeinfrastruktur deutlich hinter den Erwartungen zurück. **Von über 50.000 öffentlichen Ladepunkten wurden bis August 2021 lediglich 7.240 Ladepunkte mit den Fördergeldern des Bundes aufgebaut** (Deutscher Bundestag Drucksache 19/32556). Das sind lediglich **15%**. Der tatsächliche Mittelabfluss bewilligter Anträge lag sogar nur bei **12%** (siehe Grafik).

Da aufgrund der noch nicht ausreichenden Nutzung der öffentlichen Ladeinfrastruktur durch Elektrofahrzeuge mittelfristig weiterhin eine Förderung für den weiteren Ausbau unterstützend notwendig sein wird, bedarf es einer **Überarbeitung des aktuellen Fördersystems** durch den Bund. Dabei gibt es grundsätzlich **zwei Ansätze**:

1. **Verbesserung des bestehenden Fördersystems** und/oder
2. eine **Neukonzipierung der Förderung von Ladeinfrastruktur**.

Der BDEW stellt für beide Ansätze effiziente Maßnahmen dar, hält jedoch **Ansatz 2 für den effizienteren und zielgerichteteren Weg**, um die Förderung von öffentlicher Ladeinfrastruktur zu verbessern, da er die Förderbürokratie als Ganzes deutlich reduziert. Unabhängig davon gilt, dass das Fördersystem wettbewerbsfähig zu anderen Fördermaßnahmen sein muss, wie bspw. dem Deutschlandnetz (vgl. [Agora Verkehrswende 2022](#)).

Schlussendliches Ziel muss bleiben, dass der Markt sich bis Mitte der 20er Jahre überwiegend selbst tragen kann. Dafür braucht es die richtigen Rahmenbedingungen sowohl für den Aufbau der Ladeinfrastruktur (vgl. [BDEW 10-Punkte-Papier](#)), als auch für die Anschaffung und Verfügbarkeit erschwinglicher vollelektrischer Pkw. Denn die Wirtschaftlichkeit der Ladesäulen wird vor allem über eine höhere Nutzung durch Elektrofahrzeuge erreicht.



Ansatz 1:

Maßnahmen zur Verbesserung des bestehenden Fördersystems:

- › **Überarbeitung und Reduktion** der einzureichenden **Anlagen** mit dem Ziel der Prozessvereinfachung/-beschleunigung.
- › **Vollständige Digitalisierung** der Arbeitsprozesse (Anerkennung der digitalen Unterschriften, Update zu Bearbeitungsstatus/-dauer).
- › **Überarbeitung der Fristen** mit dem Ziel einer realistischen Zeitabfolge der Prozessschritte.
- › Angabe von **Suchräumen statt fixer Standortadressen** ermöglichen.
- › **Flexibilisierung der Standortmarkierung** (z.B. Dach statt Fahrbahnmarkierung).
- › **Förderung des Netzanschlusses zu 50-100%** für bestimmten Zeitraum (z.B. bis 2025; Anteil BEV im Bestand).
- › Festlegung eines **Ausnahmetatbestands für Rahmenverträge** zur Beschaffung von LIS-Produkten/Dienstleistungen.

Ansatz 2:

Maßnahmen zur Neukonzipierung des Fördersystems:

- › **Festlegung von standardisierten Fördersätzen** anstelle individuell gewährter Projektsätze mit dem Ziel der Kosteneffizienz und Prozessbeschleunigung.
- › **Beantragung der Förderung nach Inbetriebnahme** (vgl. BAFA-Förderung für BEV/ PHEV) mit gesichertem Fördervolumen für Auszahlung z.B. bis 31.12.2025.
- › **Gesonderte Förderung des Netzanschlusses** zu 50-100% bis 2025 oder bis zur Erreichung eines bestimmten Anteils an BEV-Pkw im Bestand.

Als flankierende Maßnahme auf betriebswirtschaftlichen Effekt zu prüfen:

- › **Superabschreibungen** bei Investitionen in Ladeinfrastruktur ermöglichen (vgl. Koalitionsvertrag 2021).

Hinweis:

Bei der Überarbeitung des Fördersystems muss Folgendes berücksichtigt werden:

- › Der BDEW erachtet Ansatz 2 als besonders vielversprechend für die Schaffung eines einfachen und effektiven Förderprogramms. Dafür ist jedoch eine zügige Prüfung des Rechtsrahmens (auf nationaler und EU-Ebene) nötig, um mögliche Anpassungsbedarfe zu identifizieren und vorzunehmen.
- › Dem BDEW ist bewusst, dass nicht alle der gelisteten Maßnahmen kurzfristig umsetzbar sind. D.h. die Umsetzung der Maßnahmen muss als Projekt in verschiedenen Arbeitspaketen aufgesetzt werden, so dass die Maßnahmen logisch konsistent und sequenziell umgesetzt werden können.
- › Wichtig ist, dass es während der Überarbeitung und/oder Neukonzipierung des Fördersystems nicht zu einer plötzlichen Unterbrechung in der Förderkulisse kommen darf.