

Berlin, 17. März 2022

BDEW Bundesverband
der Energie- und
Wasserwirtschaft e.V.

Reinhardtstraße 32
10117 Berlin

www.bdeu.de

Positionspapier

Weniger Regulierung, mehr Flächen, effizientere Genehmigungen und unbürokratischere Förderung – So kann die Bundesregierung den Ladeinfrastruktur-Ausbau erfolgreich unterstützen

Forderungen des BDEW zum Masterplan Ladeinfrastruktur 2.0

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.

1 Einleitung

Die Bundesregierung hat für die Elektromobilität für das Jahr 2030 das Ziel von **15 Million voll-elektrischen PKW** ausgerufen, damit Deutschland die **Klimaschutzziele** im Verkehrssektor erreicht und **Leitmarkt** für Elektromobilität wird.

Zur Unterstützung dieses Ziels strebt die Bundesregierung an, dass bis 2030 **eine Million öffentliche Ladepunkte** mit einem Schwerpunkt auf Schnellladeinfrastruktur errichtet werden. Dafür setzt die Bundesregierung auf die **Mobilisierung privater Investitionen**, die durch eine effektivere und effizientere Förderung, beschleunigte Genehmigungsprozesse und Verbesserungen bei den Netzanschlussbedingungen erreicht werden sollen. Diese Punkte sollen durch die Aktualisierung des [Masterplans Ladeinfrastruktur](#) adressiert und der ressortübergreifenden Umsetzung zugeführt werden.

Der BDEW begrüßt die Ziele der Bundesregierung zum beschleunigten Markthochlauf der Elektromobilität. Die BDEW-Mitgliedsunternehmen betreiben über 80 Prozent der öffentlichen Ladeinfrastruktur und E-Mobilitätsdienstleistungen und sind **mit ihren Investitionen erheblich in Vorleistung** gegangen. Das klare Bekenntnis der Bundesregierung zur Elektromobilität unterstützt die massiven privaten Investitionen der Unternehmen in den Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Der BDEW erwartet, dass die Bundesregierung dem Bekenntnis auch Taten folgen lässt und die marktwirtschaftlichen Rahmenbedingungen für einen erfolgreichen Elektromobilitätsmarkt setzt. „Leitmarkt für Elektromobilität“ bedeutet mehr als nur Autos. Ladeinfrastruktur und E-Mobilitätsdienstleistungen sind integraler Bestandteil des Elektromobilitätsmarktes. Es geht um ein eng verwobenes, **digitales Ökosystem**, dessen Potenzial nur im Wettbewerb der Marktteilnehmer gehoben werden kann. Nur so wird es auf die vielfältigen Bedürfnisse der Nutzerinnen und Nutzer zugeschnittene Ladeinfrastruktur und E-Mobilitätsdienstleistungen zu fairen Preisen geben.

Der BDEW hat bereits im Februar 2021 in seinem „[10-Punkte-Plan für einen schnellen und stabilen Ladeinfrastruktur-Ausbau](#)“ die wesentlichen Engpässe für die Marktteilnehmer benannt. Im Folgenden werden sie mit Blick auf die laufende Diskussion zum Masterplan 2.0 detaillierter aktualisiert. Der Fokus liegt in diesem Papier dabei auf den folgenden Aspekten:

- Realistische Ladeinfrastrukturziele für E-Pkw
- Ein stabiler Regulierungsrahmen für den Ladeinfrastrukturausbau
- Erhöhung der Verfügbarkeit von Flächen von Bund, Ländern und Kommunen
- Die Genehmigungsprozesse „E-Mobility-ready“ machen
- Die Förderprogramme des Bundes neu denken
- Die Integration der Ladeinfrastruktur in das Stromnetz sicherstellen
- Das Potenzial des privaten Ladens heben

- Elektromobilität im Schwerlastverkehr vorbereiten
- Flankierende Maßnahmen im Fahrzeugbereich ergreifen

2 Forderungen des BDEW

2.1 Realistische Ladeinfrastrukturziele für E-Pkw

Der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur ist ein „*moving target*“. Wesentliche Parameter sind die Fragen (a) wie viel öffentlich oder privat geladen wird, (b) mit welcher Ladeleistung geladen wird und (c) wie effizient die zur Verfügung stehende Ladeinfrastruktur genutzt wird? Die [Nationale Plattform Zukunft der Mobilität \(2020\)](#) hat dafür ein Rechenmodell entwickelt auf dessen Basis sich für 15 Million vollelektrische Pkw und einem Betrieb von drei Volllaststunden pro Ladepunkt und Tag ein Bedarf zwischen 107 Tausend und 631 Tausend öffentlichen Ladepunkten ergibt. Nach Einschätzung des BDEW sind zwischen 100 und 250 Tausend öffentliche Ladepunkte realistisch, bedarfsgerecht und damit auch volkswirtschaftlich effizient.

Das 1 Million-Ladepunkteziel der Bundesregierung liegt damit (deutlich) oberhalb realistischer Zielsetzungen. Aus Sicht des BDEW wird es v.a. helfen, regulatorische Hürden für den Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur aus dem Weg zu räumen. Dies muss der Masterplan 2.0 mit einem klaren Fokus auf notwendige Maßnahmen unterstützen. Der Markt ist willens und bereit, für 15 Million vollelektrische Pkw eine bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur zu errichten und zu betreiben. Die Errichtung eines Dauersubventionssystems sieht der BDEW nicht als zielführend an, da dies letzten Endes den Markt zu Lasten der E-Mobilistinnen und Mobilisten wie auch die SteuerzahlerInnen ausbremst und zu einer ineffizienten Gestaltung der Stromnetzinfrastruktur führen kann.

Mit Blick auf den Masterplan 2.0 sind folgende Maßnahmen für die kontinuierliche Abschätzung des Ladeinfrastrukturbedarfs sinnvoll:

- › Zweijährige Aktualisierung der **Clean-Room-Gespräche mit der Automobilindustrie** zu E-Pkw (Anzahl, Split BEV/ PHEV, Ladeleistung, Reichweiten, Plug-and-Charge-Fähigkeit, bidirektionale Ladefähigkeit) inkl. Bereitstellung der aggregierten Ergebnisse für den Markt zur besseren Ausbauplanung der Infrastruktur (Netze und Ladesäulen).
- › Auf Basis der Clean-Room-Gespräche, **Aktualisierung der Studie des BMDV zum Ladeinfrastrukturbedarf** inkl. Konsultation der Ergebnisse mit der Branche.

2.2 Ein stabiler Regulierungsrahmen für den Ladeinfrastrukturausbau

Die Stabilität des Regulierungsrahmens ist nicht nur ein Gütekriterium für die Investitionsbedingungen, sondern eine zentrale Voraussetzung für den reibungslosen Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Änderungen im Regulierungsrahmen führen im schlechtesten Fall dazu, dass bestehende Ladeinfrastruktur ausgetauscht werden muss, anstatt den Fokus auf den weiteren Ausbau zu legen. Die Unternehmen haben nur begrenzte Mittel und Ressourcen. Ein Beispiel dafür ist die Änderungen im Mess- und Eichrecht 2014/2015, deren Folgen heute noch im Markt umgesetzt werden. Im Rahmen der aktuell diskutierten europäischen Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) drohen dem Ladeinfrastrukturmarkt erneut Vorgaben (z.B. Nachrüstungspflicht Bezahlsystem), die den Austausch bestehender Ladeinfrastruktur erforderlich machen.

Auch Investitionsunsicherheiten, wie sie durch parallele Förderinstrumente wie dem Deutschlandnetz und den übrigen Förderprogrammen, die sich nicht mit den Konditionen des Deutschlandnetzes messen können, entstehen, sind schädlich für das Investitionsgeschehen. Die negativen Effekte des Deutschlandnetzes für den Ladeinfrastrukturmarkt hat das [Bundeskartellamt \(2021\)](#) deutlich herausgearbeitet. **Für ambitionierte Ausbauziele sind daher verlässliche Rahmenbedingungen unerlässlich.** Daher sind folgende Maßnahmen für den Masterplan 2.0 sinnvoll:

- › Im Rahmen der anstehenden **AFIR** sollte sich die Bundesregierung für stabile Investitions- und Ausbaubedingungen und gegen nachträgliche Umrüstungen an bzw. den Austausch der Bestandsinfrastruktur einsetzen.
- › Verzicht auf Detailregulierung wie die regulatorische Vorgabe einzelner technischer Lösungen und stattdessen klarer **Fokus auf übergeordnete Rahmenbedingungen** wie Flächenverfügbarkeit, Beschleunigung von Genehmigungen und Entbürokratisierung der Förderung. Es muss die Maxime gelten „Weniger ist mehr“.
- › Für eine **einheitliche Vereinfachung des Rechtsrahmens für Elektromobilität** sollte anlässlich der EEG-Novellierung die Chance für eine **Harmonisierung des Letztverbraucherbegriffs** genutzt werden und der Letztverbraucherbegriff sowohl im EEG also auch im **EnUG-E** entsprechend der **Definition nach § 3 Nr. 25 EnWG und § 2 Nummer 8 Messstellenbetriebsgesetz** ausgestaltet werden („Letztverbraucher ist jede natürliche oder juristische Person, die Strom verbraucht; der Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile und der Strombezug für Landstromanlagen steht dem Letztverbrauch gleich.“).
- › **Angekündigte Verordnungen aus dem Schnellladegesetz** erarbeiten und öffentlich konsultieren zur Adressierung der Kritikpunkte des Bundeskartellamts v.a. mit Blick auf die Preisregulierung und die unzureichende Berücksichtigung des privatwirtschaftlichen Ladeinfrastrukturausbaus. Ziel muss die Stärkung des Wettbewerbs im Markt sein.

2.3 Erhöhung der Verfügbarkeit von Flächen von Bund, Ländern und Kommunen

Der BDEW begrüßt die Möglichkeit zur Hinterlegung von Liegenschaften im [FlächenTOOL](#) der Nationalen Leitstelle. Gleichwohl ist Verfügbarkeit von geeigneten Flächen für die Ladeinfrastrukturbetreiber nach wie vor eine der größten Herausforderungen. Daher müssen die Anstrengungen zur Mobilisierung von Liegenschaften der öffentlichen Hand dringend weiter verstärkt werden.

Im Masterplan 2.0 sollten daher folgende Maßnahmen berücksichtigt werden:

- › **Überprüfung der Flächen von Bund und bundeseigenen Betrieben** (z.B. Deutsche Bahn) hinsichtlich der Eignung für öffentliche Ladeinfrastruktur **und die notwendigen Netzbetriebsmittel** durch die Leitstelle Ladeinfrastruktur und Ausweisung im **Flächen-Tool**.
- › **Erstellung einer Übersicht** durch die Leitstelle Ladeinfrastruktur, **wie viele Städte und Kommunen** in Deutschland bereits in **ihren Bebauungsplänen Ladeinfrastruktur ausgewiesen** haben gemäß §9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB.
- › Aufforderung der **Kommunen**, ihre **Flächen** hinsichtlich der **Eignung für öffentliche Ladeinfrastruktur und die zugehörigen Netzbetriebsmittel** für den Betrieb von Ladeinfrastruktur zu überprüfen und die Standorte im **Flächen-Tool** auszuweisen.
- › **Erarbeitung eines Leitfadens** durch die Leitstelle Ladeinfrastruktur mit den Kommunen, in dem Richtlinien enthalten sind, **wie viele Parkplätze in einer Kommune für öffentliche Ladeinfrastruktur** vorgehalten werden sollten.
- › Unterstützung der Kommunen bei **Erstellung von ganzheitlichen und zukunftssicheren Mobilitätskonzepten** inkl. Ladeinfrastrukturbedarfsplanung.

2.4 Genehmigungsprozesse „E-Mobility-ready“ machen

Der zweite maßgebliche Engpass neben der Flächenverfügbarkeit sind vor allem langwierige Genehmigungsprozesse sowie stark variierende Anforderungen je nach Bundesgebiet, die den Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur bremsen. Für den einfachen Ausbau sollten die Genehmigungsprozesse „E-Mobility-ready“ ausgestaltet werden. Dafür gilt es v.a. die Kommunen zu gewinnen. Dabei muss die Beschleunigung der behördlichen Genehmigungen allen Akteuren, die in den Ladeinfrastrukturaufbau involviert sind, zugutekommen. D.h. natürlich den Ladesäulenbetreibern, aber auch den Netzbetreibern, die bei der Realisierung des Netzanschlusses von Dritten abhängig sind und ebenfalls Baugenehmigungen einholen müssen.

Deshalb sollten im Masterplan 2.0 folgende Maßnahmen berücksichtigt werden:

- › **Standardisierung der Anforderungen und Genehmigungsverfahren bei den Autobahndirektionen** des Bundes beim Aufbau von Schnellladeparks entlang der Autobahn.

- › **Standardisierung der Anforderungen und Genehmigungsverfahren bei den Baubehörden in den Bundesländern und Kommunen.**
- › Sammlung und Veröffentlichung von **Best-Practice Beispielen zu kommunalen Genehmigungsprozessen** durch die Leitstelle Ladeinfrastruktur mit Empfehlungen für Kommunen, wie Genehmigungsprozesse verschlankt, beschleunigt und weitestmöglich automatisiert werden können. Zusätzliche Schaffung von weiteren **Workshop-Angeboten und Schulungsmaßnahmen** durch die Leitstelle Ladeinfrastruktur, um Know-how in den Genehmigungsbehörden zu fördern.
- › **Finanzielle Unterstützung durch den Bund für die Kommunen** bei der Schaffung von **Personalkapazitäten** in den zuständigen Behörden (z.B. Bauämtern), um Engpässen bei den Genehmigungsprozessen entgegenzuwirken. Zudem **Bewusstseins-schaffung** bei den Städten und Kommunen zu anstehenden Genehmigungsbedarfen im Bereich der E-Mobilität.
- › **Digitalisierung und (Teil-) Automatisierung der Antrags- und Genehmigungsprozesse in den Behörden**, für eine einfache und schnelle Beantragung, Bearbeitung und Rückmeldung von Genehmigungsvorgängen sowie einer Teilentlastung der Behörden.

2.5 Die Förderprogramme des Bundes neu denken

Die Bundesförderprogramme sind ein wichtiger Baustein, um den Ladeinfrastrukturausbau zu unterstützen. Die Förderverfahren für öffentliche Ladeinfrastruktur sind aber zu unübersichtlich, kompliziert und zu langwierig. Sie verursachen bei den Antragsstellern einen großen bürokratischen Aufwand. Aus diesem Grund werden die Fördermittel kaum abgerufen. Hier brauchen wir kluge und pragmatische Lösungen, die eine übersichtliche, einfache und schnelle Förderung ermöglichen. Diese muss für alle Marktteilnehmer offen sein. Das KfW-Programm für private Ladeinfrastruktur hat vorgemacht, wie das gehen kann. Klar ist aber auch, dass sich Ladeinfrastruktur perspektivisch über ihre Auslastung selbst tragen soll. Nur ein Ladevorgang pro Tag, so wie das heute der Fall ist, wird für eine wirtschaftliche Auslastung der Ladeinfrastruktur nicht reichen.

Für die Überarbeitung des aktuellen Fördersystems durch den Bund gibt es grundsätzlich zwei Ansätze: (1) Nachbesserung des bestehenden Fördersystems oder (2) eine Neukonzipierung von Förderung für Ladeinfrastruktur. Der BDEW sieht für beide Ansätze geeignete Maßnahmen, hält jedoch Ansatz 2 für den wirksameren und zielgerichteteren Weg, um Förderung von öffentlicher Ladeinfrastruktur zu verbessern, da er die Förderbürokratie als Ganzes deutlich reduzieren würde. Unabhängig davon gilt, dass das Fördersystem wettbewerbsfähig zu anderen Fördermaßnahmen sein muss, wie bspw. dem Deutschlandnetz (vgl. [Agora Verkehrswende 2022](#)).

Folgende Maßnahmen sollten erwogen und im Masterplan 2.0 aufgegriffen werden:

<p>(1) Maßnahmen zur <u>Verbesserung</u> des bestehenden Fördersystems:</p> <ul style="list-style-type: none">› 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, wenn es für den entsprechenden Anwendungsfall erforderlich/sinnvoll ist.› Flexibilisierung der Standortmarkierung (z.B. Dach statt Fahrbahnmarkierung).› Förderung des Netzanschlusses zu 50-100% für bestimmten Zeitraum (z.B. bis 2025; bis zu einem bestimmten Anteil BEV im Bestand).› Festlegung eines Ausnahmetatbestands für Rahmenverträge zur Beschaffung von LIS-Produkten/Dienstleistungen.	<p>(2) Maßnahmen zur <u>Neukonzipierung</u> des Fördersystems:</p> <ul style="list-style-type: none">› 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) anstelle des aktuellen „Windhund“-Verfahrens.› 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).
---	--

- › Zusätzlich sollte im Sinne einer besseren Übersicht und eines niederschweligen Zugangs ein **Überblick über alle aktuellen Förderprogramme** von Bund und Ländern durch die Leitstelle Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden. Der Überblick sollte es den Unternehmen ermöglichen, schnell passende Förderprogramme zu finden und sollte stets aktuell gehalten werden.

2.6 Die Integration der Ladeinfrastruktur in das Stromnetz sicherstellen

Die Stromnetzbetreiber haben die Aufgabe, verschiedene neue Verbraucher, neue Erzeuger und Prosumer in die Stromversorgung zu integrieren und dabei gleichzeitig die Versorgungssicherheit und Kosteneffizienz für das gesamte Netz zu gewährleisten. In dem hochmodernen 1,7 Millionen Kilometer messenden Stromversorgungsnetz wird verlässlich, sicher und umweltfreundlich Strom vom Erzeuger zum Verbraucher gebracht. Die Einbindung der privaten und öffentlichen Ladeinfrastruktur in das Netzsystem ist für den effizienten Netzaus- und -umbau essenziell. So kann vorausschauend Raum geschaffen werden für Innovation, Flexibilität und marktliche Lösungen. Wichtig ist, dass sich Maßnahmen auf die tatsächliche Unterstützung des weiteren Netzausbaus und der Netzintegration fokussieren und nicht zu Aufwänden führen, die Ressourcen binden ohne den Netzaus- und -umbau zu unterstützen.

Daher sollten folgende Maßnahmen angegangen und im Masterplan 2.0 verankert werden:

- › Bereitstellung der **Daten zur (regionalen) Entwicklung des Fahrzeugmarktes** und der geförderten Ladeinfrastruktur für die Netzbetreiber wie es im Ergebnispapier des [BMWi \(2020\)](#) zur Umsetzung der Maßnahme „Vorausschauender Ausbau der Netze“ aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur 1.0 vorgesehen wurde. Dies sollte auch die regelmäßige Bereitstellung eines **anonymisierten Überblicks der KfW zu ausgezahlter Förderung für private Ladeinfrastruktur PLZ-scharf** beinhalten.
- › Unverzügliche Erarbeitung der **technischen und rechtlichen Grundlagen für Steuerbarkeit von privater Ladeinfrastruktur** in der Niederspannung (technisch: SMGW, Steuerbox; rechtlich: §14a EnWG; vgl. auch der branchenübergreifende Konsens dazu ([NPM 2021](#))) mit einhergehendem zügigen Rollout der intelligenten Messsysteme.
- › Unterstützung des Netzaus- und -umbaus durch **attraktive Bedingungen** für Investitionen in die Netze, die Digitalisierung und Mess- und Automatisierungssysteme.
- › **Netzintegration von Batteriespeichern** als eine **schnelle Alternative zum Netzausbau** erleichtern.
- › Zur Unterstützung der Transparenz für das Projektgeschäft der Ladesäulenbetreiber und die Kommunikation zwischen Ladesäulenbetreiber und Netzbetreiber sollte eine realistische **Rückmeldefrist für Netzanschlussanfragen** in der Mittelspannung Standard sein.

2.7 Potenzial des privaten Ladens heben

Etwa 85% der Ladevorgänge finden an privaten Ladepunkten zu Hause oder beim Arbeitgeber statt. Der große Erfolg des KfW-Förderprogramms für private Wallboxen hat gezeigt, wie wichtig das private Laden den Nutzerinnen und Nutzern ist. Insbesondere beim Arbeitgeberladen

können hier noch mehr Potenziale gehoben werden. Daher sollten folgende Maßnahmen im Masterplan 2.0 berücksichtigt werden:

- › Nach Überarbeitung der europäischen **Gebäuderichtlinie (EPBD)** zügige **Umsetzung der Vorgaben in deutsches Recht (GEIG)** mit dem Ziel eines hohen Ambitionsniveaus.
- › **Neuaufgabe des KfW-Förderprogramms 440** für private Wallboxen **unter der Voraussetzung einer netzdienlichen Ausgestaltung und Überarbeitung des §14a EnWG**.
- › Schaffung neuer **Förderprogramme für private Ladeinfrastruktur beim Arbeitgeber** in Verbindung mit einer **Studie zur rechtlichen und finanziellen Stärkung des Arbeitgeberladers** durch die Leitstelle Ladeinfrastruktur.
- › Monitoring oder Erhebung durch die Leitstelle Ladeinfrastruktur, wie hoch der **Anteil von Unternehmen in Deutschland ist, die Mitarbeiterladen anbieten**.
- › **Ausstattung aller Bundesbehörden** bzw. der zugehörigen Parkflächen **mit Ladeinfrastruktur** zur dienstlichen bzw. privaten Nutzung.

2.8 Elektromobilität im Schwerlastverkehr vorbereiten

In der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität wurde bereits darauf hingewiesen, dass auch im Schwerlastverkehr eine Antriebswende vollzogen werden muss, um die Klimaziele zu erreichen. Um die notwendige Infrastruktur rechtzeitig bereitstellen zu können müssen zeitnah wichtige Entscheidungen getroffen und vorbereitende Maßnahmen eingeleitet werden. Dies gilt insbesondere für die vorausschauende Netzplanung und den einhergehenden Netzausbau, da die benötigten Leistungsbedarfe im Schwerlastverkehr andere Dimensionen annehmen als im Pkw-Bereich. Daher sollten folgende Maßnahmen im Masterplan 2.0 berücksichtigt werden:

- › Durchführung von **Clean-Room-Gesprächen** mit der Automobilindustrie zur Fahrzeugentwicklung und dem erwarteten Absatz mit anschließender, **anonymisierter Bereitstellung der Ergebnisse** gegenüber der Energiewirtschaft.
- › **Pfadentscheidung** gemäß [NPM-Roadmap](#) zum **Schwerlastverkehr**, welche Antriebstechnologie prioritär zu verfolgen ist und für die entsprechend prioritär auch die Infrastruktur zur Verfügung gestellt werden muss.
- › Durchführung einer Studie **zum Ladeinfrastrukturbedarf** für E-Lkw, Verfügbarkeit geeigneter Flächen sowie der zeitlichen Realisierung inkl. Konsultation der Ergebnisse mit der Branche

- › **Überprüfung der bundeseigenen Flächen** entlang der Autobahnen zur **Schaffung neuer Rast- und Stellplätze für E-Lkw** durch die Autobahn GmbH und Bereitstellung der Studienergebnisse.
- › **Strukturierte Branchendiskussion** unter Beteiligung der betroffenen Unternehmen (u.a. Ladesäulenbetreiber, Netzbetreiber, Mobilitätsdienstleister, Logistikunternehmen etc.) und Verbände zum Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für E-Lkw.
- › **Niederschwellige Förderung von Ladeinfrastruktur im Depot** für Flottenbetreiber und **Beratungsmaßnahmen** für die Flottenumstellung.

2.9 Flankierende Maßnahmen im Fahrzeugbereich

Die Elektrifizierung des Verkehrs wird nur durch eine enge Abstimmung zwischen der Automobil- und der Energiewirtschaft erfolgreich sein. Dafür bedarf es auch einer Synchronisierung zwischen den Anforderungen an die Fahrzeuge und die Ladeinfrastruktur. Dies ist besonders wichtig bei technischen Vorgaben, aber auch rechtliche Rahmenbedingungen können hier dem Hochlauf förderliche oder konterkarierende Anreize schaffen. Daher sollten mit Blick auf den Masterplan 2.0 die folgenden flankierenden Maßnahmen für den Fahrzeugbereich berücksichtigt werden:

- › **Zur Verfügungstellung der Fahrzeugdaten** (insbesondere State of Charge und Batteriezustand z.B. zur Temperatur) gegenüber den Ladepunktbetreibern und E-Mobilitätsdienstleistern zur effizienten Nutzung und Auslastung der öffentlichen Ladeinfrastruktur sowie zur Weiterentwicklung der Mehrwerte für die E-Mobilistinnen und E-Mobilisten.
- › **Vollständige Implementierung aller Funktionen der ISO 15118-20** bei allen Fahrzeugen für künftiges intelligentes Lastmanagement.
- › Festlegung der **rechtlichen und marktlichen Rahmenbedingungen und Mindestanforderungen für eine faire Nutzung von Plug and Charge auf Basis der ISO 15118** u.a. zu den Aspekten Hinterlegung, Anzeige und Auswahl der Vertragszertifikate (siehe [BDEW-Positionspapier](#)).
- › Anpassung der **Bundesförderung von PHEV** entsprechend den Empfehlungen der [NPM \(2020\)](#) zur Optimierung des elektrischen Nutzungsgrades und im Sinne der Netzsicherheit und der effizienten Nutzung der öffentlichen Ladeinfrastruktur, so dass nur noch PHEV gefördert werden, die dreiphasig und mit 11 kW laden können.
- › Diskriminierungsfreie **Ausweisung aller öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur in den Navigationssystemen** der Fahrzeuge.
- › **Förderung und Beratung** bei Umstellung von **Nutzfahrzeugflotten**.

- › **Abschaffung des Nachtfahrverbot** für E-Lkw als Anreiz für eine Flottenumstellung.
- › Prüfung weiterer **rechtlicher Anpassungen zur Attraktivierung des Umstiegs** auf elektrische Antriebe im Schwerlastverkehr, z.B. Ermöglichung das Fahrzeug während der Ruhezeit der Fahrer zu laden.