

## Stellungnahme

# Hochlauf der Elektromobilität in Deutschland bis 2020

Handlungsempfehlungen zur Förderung der  
Elektromobilität

Berlin, 10. April 2017

## Management Summary

Der BDEW engagiert sich für den Hochlauf der Elektromobilität und ist Mitbegründer der Nationalen Plattform Elektromobilität. In diesem Rahmen wurden bereits viele Verbesserungen der Rahmenbedingungen in Deutschland erreicht. Wichtigster Einflussfaktor für den Hochlauf der Elektromobilität bleibt die Endkundenwahrnehmung. Sicherzustellen ist auf der einen Seite die Verfügbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Reichweite von E-Fahrzeugen und auf der anderen Seite der Ausbau einer adäquaten Ladeinfrastruktur im öffentlichen und insbesondere im privaten Bereich.

Darüber hinaus werden die Integration der Elektromobilität in das zukünftige Energiewirtschaftssystem („Sektorkopplung“) und die dazu passende Netzinfrastruktur immer wichtiger. Wichtig ist dabei, dass ein Sektorziel für die Energiewirtschaft nicht zugunsten anderer Wirtschaftsbereiche erhöht wird, wenn diese ihren Verpflichtungen nicht nachkommen.

Aus Sicht der Energiewirtschaft ergeben sich folgende **10 Punkte**, die besonders wichtig für den Hochlauf der Elektromobilität in Deutschland sind:

1. Ambitionierte CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für PKW und Nutzfahrzeuge zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzplans
2. Zügiger und unbürokratischer Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur
3. Förderprogramm für private und gewerbliche Ladelösungen
4. Abbau rechtlicher Hürden für die private Ladeinfrastruktur im Gebäudebestand
5. Regelung der Ladeinfrastruktur bei Renovierungen und neuen Wohn- und Gewerbecommunialimmobilien auf EU-Ebene
6. Schaffung von Rechtssicherheit beim Eichrecht und bei der EEG-Umlage
7. Planungssicherheit und Transparenz bei Fahrzeugdaten und Ladepunktdaten
8. Optimierung des Netzausbaus und Integration der Strom-, Wärme- und Kraftstoffmärkte auf Basis von Erneuerbarer Energie durch verbindliche Rahmenbedingungen für den Netzanschluss
9. Ermöglichung zur Teilnahme von Ladeinfrastruktur und Elektrofahrzeugen an zukünftigen Flexibilitätsmärkten (§14a) sowie Ermöglichung von Smart Grids
10. Förderung von Forschung und Entwicklung auf hohem Niveau

## Einleitung

Auf Grund der steigenden Treibhausgasemissionen sieht der Klimaschutzplan der Bundesregierung eine Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um 40 Prozent vor. Schon heute erfüllen viele Städte die rechtlichen Vorgaben zur Lärm- und Schadstoffbelastung nicht. Eine Verkehrswende, mit der Elektromobilität als ein wesentlicher Baustein, ist notwendig. Die Elektromobilität in Kombination mit dem Einsatz von Elektrizität aus Erneuerbaren Energien ist als Teil eines integrierten Energiesystems (Strom, Wärme, Verkehr) zu begreifen. Sie ermöglicht einen nahezu emissionsfreien Verkehr und erleichtert den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf nachhaltigere Fahrzeuge (z.B. E-Rad / Cargo-Pedelecs statt Pkw). Dazu steigert die E-Mobilität die Attraktivität innovativer Mobilitätsformen (z.B. elektrisches Carsharing). Als ein wichtiger Stellhebel für Kommunen zur Luftreinhaltung und Lärminderung, kann die Elektromobilität drohenden Einschränkungen des Individualverkehrs zur Luftreinhaltung vorbeugen.

Im Rahmen der Nationalen Plattform Elektromobilität wurde zwischen der Bundesregierung und den Wirtschaftsverbänden das Ziel formuliert, dass Deutschland Leitmarkt für Elektromobilität und Leitanbieter für Elektrofahrzeuge wird. Nach einer Marktvorbereitungsphase, in der bereits wichtige Rahmenbedingungen verbessert wurden, ist in der Phase des Markthochlaufs bis zum Jahr 2020 wichtig, noch bestehende Barrieren zu beseitigen und mit einer gezielten Förderung den Massenmarkt vorzubereiten.

Die Energiewirtschaft ist insbesondere bei der Installation und dem Betrieb von den aktuell ca. 7.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten, bei der Erzeugung erneuerbarer Energien sowie dem adäquaten Ausbau der Netzinfrastruktur wichtiger Marktpartner im Bereich der Elektromobilität. Im BDEW engagieren sich die wichtigsten Unternehmen der Energiewirtschaft, um die notwendigen Rahmenbedingungen für einen Massenmarkt in Deutschland zu organisieren.

Folgende wichtige Änderungen der Rahmenbedingungen können den Markthochlauf beschleunigen.

## **1. Ambitionierte CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für PKW und Nutzfahrzeuge zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzplans**

Der deutsche Klimaschutzplan legt erstmals auch Sektorenziele für den CO<sub>2</sub>-Ausstoss im Verkehrsbereich in Deutschland fest. Die CO-Emissionen im Verkehrssektor sollen bis 2030 um 40 bis 42 Prozent gegenüber 1990 reduziert werden.

Derzeit gelten CO<sub>2</sub>-Emissionsziele von durchschnittlich 130 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer für neue Pkw bzw. 175 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer für neue leichte Nutzfahrzeuge (LNF). Von 2020 bis 2025 wird der CO<sub>2</sub>- Flottenzielwert in Europa auf 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer für neue PKW abgesenkt<sup>1</sup>. Zukünftig sind jedoch weitere Absenkungen notwendig, um die Ziele der Bundesregierung aus dem Klimaschutzplan zu erreichen. Es gilt daher, rechtzeitig einen ambitionierten Flottenzielwert für die Zeit ab 2025 zu definieren, sodass im Fahrzeugbestand und bei gleichzeitig voraussichtlich weiter zunehmender Verkehrsleistung die notwendige Emissionsminderung möglich wird.

Die Vorgaben aus dem deutschen Klimaschutzplan im Verkehrssektor sind bisher nicht mit Instrumenten hinterlegt. Daher sollte die Novellierung der CO<sub>2</sub> PKW-Verordnung Nr. 443/2009 und Nr. 510/2011 genutzt werden, um das Sektorenziel in Europa mittels ambitionierter CO<sub>2</sub> Flottengrenzwerte zu verankern. Dies bedeutet auch eine Ausweitung der Vorgaben auf den Bereich der schweren Nutzfahrzeuge.

Die NOW GmbH (Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie) eine Programmgesellschaft des Bundes, geht davon aus, dass das Klimaziel im Verkehrssektor nur erreicht werden kann, wenn ab dem Jahr 2025 ca. 25 Prozent aller neu zugelassenen Fahrzeuge lokal emissionsfreie Fahrzeuge sind.

Neben dem Treibhausgas CO<sub>2</sub> sind in Innenstädten besonders Schadstoffwerte, wie Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>) und Feinstaubpartikel relevant. Dahingehend muss geltendes Recht rechtsicher und rechtskonform umgesetzt werden.

### **Empfehlung des BDEW**

Im Rahmen der Novellierung der europäischen CO<sub>2</sub>-PKW-Verordnung Nr. 443/2009 und Nr. 510/2011 – inklusive leichter Nutzfahrzeuge – sollte der Flottengrenzwert so anspruchsvoll formuliert werden, dass die deutschen Sektorenziele von 40 % CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrsbereich bis 2030 verbindlich erreicht werden. Die Vorgaben sollten auch auf schwere Nutzfahrzeuge bezogen werden.

## **2. Zügiger und unbürokratischer Aufbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur**

Aufgrund der geringen Anzahl von Fahrzeugen ist derzeit der Betrieb von öffentlicher Ladeinfrastruktur nur in wenigen Fällen wirtschaftlich. Daher ist es richtig, dass die Bundesregierung

---

<sup>1</sup> Ambitionierte Flottengrenzwerte müssen mit der Einführung des neuen Prüfzyklus WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure) in der EU festgelegt werden.

ein Förderprogramm für öffentliche Ladeinfrastruktur mit einer Förderung von 300 Mio. Euro bis zum Jahr 2020 aufgelegt hat. Der erste Aufruf ab dem 1. März 2017 bezieht sich auf eine Förderung der Normalladeinfrastruktur in Höhe von 10 Mio. Euro. Zudem sollen 2.500 Schnellladepunkte gefördert werden. Aus Sicht der Branche, sollte sehr früh der wesentliche Anteil der Förderung aufgerufen werden, um einen Beschleunigungsprozess in Gang zu bringen. Des Weiteren sollten Elektrofahrzeuge speziell in städtischen Ballungsräumen nicht in Parkplatzkonkurrenz zu Verbrennungsfahrzeugen stehen und gesonderte Parkflächen für E-Autos verbindlich ausgewiesen werden.

#### Empfehlung des BDEW

Die Bundesregierung sollte sehr engagiert das Förderprogramm für die Ladeinfrastruktur steuern und für Rechtssicherheit sorgen. Nach dem ersten Aufruf ab März 2017 sollte bereits im zweiten Halbjahr 2017 der nächste Aufruf mit einem erheblich größeren Volumen starten, um wirkliche Impulse zu geben.

Auf unbürokratische Abläufe ist zu achten. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur darf nicht durch bürokratische Hürden verzögert werden.

### **3. Förderprogramm für private und gewerbliche Ladelösungen**

Bisher besteht ein weiterer Nachteil gegenüber konventionellen Fahrzeugen auch darin, dass die Errichtung von Lademöglichkeiten im privaten und im gewerblichen Bereich mit zusätzlichen Kosten einhergeht. Mit dem Aufbau eines flächendeckenden Netzes von privaten Ladestationen wird die Verbreitung von Elektrofahrzeugen im Markt signifikant gefördert. Daher sollte der Bund den Bereich der privaten Ladelösungen mit in sein Förderprogramm aufnehmen.

#### Empfehlung des BDEW

Der BDEW empfiehlt die Erweiterung von privaten und gewerblichen Ladelösungen in einem zusätzlichen Förderprogramm der Bundesregierung zur Elektromobilität.

### **4. Abbau rechtlicher Hürden für private Ladeinfrastruktur im Gebäudebestand**

Die meisten Ladevorgänge finden im privaten Bereich statt. Daher sind rechtliche Hürden im Bereich der privaten Ladeinfrastruktur besonders relevant. Die gegenwärtige Rechtslage im Wohnungseigentumsrecht und im Mietrecht behindert die Möglichkeit, private Kfz-Stellplätze mit Ladestationen auszustatten. Die rechtlichen Voraussetzungen für eine bauliche Maßnahme eines Wohnungseigentümers sind nicht eindeutig und erschweren in der Folge den Einbau von Ladestellen für Elektrofahrzeuge von Wohnungseigentümern an ihrem privaten Kfz-Stellplatz. Auch im Mietrecht bestehen Hindernisse beim Einbau privater Ladeeinrichtungen. Zur Förderung der Elektromobilität soll in das Wohneigentumsrecht (WEG) eine Regelung aufgenommen werden, dass die erforderliche Zustimmung der durch die bauliche Maßnahme nicht unerheblich beeinträchtigten Miteigentümer dann entbehrlich ist, wenn die Maßnahme für die Installation einer Ladestation für Elektrofahrzeuge erforderlich ist. Im Mietrecht soll

eine entsprechende Regelung für bauliche Maßnahmen zur Förderung der Elektromobilität eingeführt werden.

Empfehlung des BDEW

Der BDEW unterstützt den Gesetzesentwurf des Bundesrates (Drucksache 340/16 vom 23.09.16) mit dem Ziel, den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auch im privaten Raum zu fördern.

## **5. Regelung zur Ladeinfrastruktur bei Renovierungen und neuen Wohn- und Gewerbeimmobilien auf EU-Ebene**

Im Neubau und bei Renovierungen sollten Anreize gesetzt werden, die Installation privater Ladeinfrastruktur zu fördern. Allerdings ist hierfür die Flexibilisierung der einschlägigen Normen (Musterbauordnung, Muster-Garagenverordnung, bzw. der jeweils anwendbaren landesrechtlichen Normen) notwendig. Die Vorschriften für Stellplätze werden in Deutschland in den jeweiligen Landesbauordnungen der Bundesländer und Kommunen geregelt. Daher steht der BDEW der Einführung und einer Vereinheitlichung von Anforderungen zum Ausbau einer Ladeinfrastruktur bei Neubauten und Renovierungen auf EU-Ebene positiv gegenüber. Ziel sollte es sein, die Ladeinfrastruktur im Einklang mit dem (aktuellen und erwarteten) Aufkommen von Elektrofahrzeugen zu bringen. Es ist positiv hervorzuheben, dass der Vorschlag der Europäischen Kommission klar feststellt, dass Ladestationen intelligent sein sollten, d.h. sie sollten technisch in der Lage sein, in Reaktion auf Preis- und/oder Lastsignale den Ladevorgang zu beginnen oder zu beenden. Dies ist essenziell mit Blick auf die Entwicklung intelligenter Stromnetze mit Demand Response, welche die Kosteneffizienz erhöhen und die Emissionen sowie die Kosten für Stromkunden verringern werden.

Empfehlung des BDEW

Der Entwurf der europäischen Kommission des Art. 8 der Gebäudeeffizienzrichtlinie für Neubauten und renovierte Gebäude sollte zügig umgesetzt werden. In allen neuen und umfangreich renovierten Nicht-Wohngebäuden soll damit ab 2025 mindestens jeder 10. Parkplatz mit einem Ladepunkt ausgerüstet werden. Dabei sollten innovative Lösungen und das Lastmanagement unter Beachtung von technischer- und wirtschaftlicher Machbarkeit Berücksichtigung finden.

## **6. Schaffung von Rechtssicherheit beim Eichrecht und bei der EEG-Umlage**

Auch das Eichrecht stellt derzeit für den Aufbau der Ladeinfrastruktur eine Herausforderung dar. Der aktuellste Entwurf der Änderung der Mess- und Eichverordnung schlägt hier auf Anregung des BDEW und weiterer Verbände eine Alternative zur Anzeige über ein Display bzw. den Regelungen zum Direktverkauf vor, um den Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur nicht zu gefährden. Die Daten können danach auch außerhalb der Ladesäule gespeichert und visualisiert werden. Der Entwurf der Verordnung durchläuft derzeit das

Notifizierungsverfahren der EU-Kommission und sollte zügig verabschiedet werden. Darüber hinaus sollte eine Übergangsregelung für bestehende Ladeinfrastruktur geschaffen werden.

Seit dem 1.1.2015 bedürfen diese Messgeräte zur Abrechnung des geladenen Stroms einer Konformitätsbewertung. Allerdings ist das Eichrecht nicht eindeutig hinsichtlich von AC- und DC-Ladevorgängen. Eine eindeutige und praktikable Voraussetzung für eine Konformität der Messgeräte mit dem deutschen Eichrecht fehlt noch und wird gerade bei der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt (PTB) diskutiert. Die Schaffung einfacher Prozesse bei der Konformitätserklärung der Ladesäulen durch die PTB trägt zum schnellen Ausbau von Ladeinfrastruktur bei.

Rechtsunsicherheiten im Rahmen der Elektromobilität bestehen gegenwärtig auch hinsichtlich der EEG-Umlage. Unklar ist, ob ggf. sowohl der Strombezug der Ladepunkte für Elektromobile als auch der spätere Verbrauch des im Stromspeicher des Elektromobils gespeicherten Stroms (Fahrstrom) als Letztverbrauch zu qualifizieren ist.<sup>2</sup>

#### Empfehlung des BDEW

Zeitnahe Verabschiedung der Änderungen der Mess- und Eichverordnung und zügige Schaffung praktikabler und eindeutiger Voraussetzungen für Konformitätsbescheinigungen für den Betrieb von Ladeinfrastruktur.

Es sollte gesetzlich klar geregelt werden, für welche Stromflüsse bei einem Einsatz von Ladesäulen die EEG-Umlage zu zahlen ist.

## 7. Planungssicherheit und Transparenz bei Fahrzeugdaten und Ladepunktendaten

Die Anzahl der benötigten öffentlich zugänglichen Ladepunkte wird mit der Anzahl der Elektrofahrzeuge wachsen. Für das Jahr 2020 haben der BDEW und die Nationale Plattform Elektromobilität einen Bedarf von ca. 70.000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten und ca. 7.100 Schnellladepunkten ermittelt. Bei der Abschätzung des Bedarfs an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur kommen die Bundesregierung und die Begleitforschung auf ca. 35.000 bis 36.000 Normalladepunkte und damit zu einer sehr viel geringeren Schätzung als die Wirtschaft.

Die Europäische Richtlinie für Alternative Kraftstoffe (AFI) empfiehlt ein Verhältnis von öffentlichen Ladepunkten zu E-Fahrzeugen von 1:10. In Deutschland herrscht derzeit keine Transparenz darüber, wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte tatsächlich installiert und funktionsfähig sind.

Damit die Ladepunkte einfach zu finden, verlässlich, jederzeit verfügbar und komfortabel zu bedienen sind, engagiert sich der BDEW in Deutschland und in Europa für kundenfreundliche

---

<sup>2</sup> Grundsätzlich ist jeweils EEG-Umlage gemäß § 60 Abs. 1 EEG 2017 (bzw. §§ 61 ff. EEG 2017 bei Eigenversorgung) zu zahlen und ist ggf. § 61k Abs. 1 bis 1c EEG 2017 anzuwenden.

Lösungen z.B. durch die Ermöglichung der eindeutigen Identifikation der Marktteilnehmer. Die Ladesäulenverordnung (LSV) sieht vor, dass die BNetzA ab März 2016 alle neuen öffentlich zugänglichen Ladepunkte erfasst. Dies sollte über eine automatische Anmeldung erfolgen. Die ID-Vergabe und das Register der BNetzA sollten künftig genutzt werden können, um eine verbindliche Zahl an öffentlich zugänglicher und verfügbarer Ladeinfrastruktur in Deutschland zu ermitteln (inkl. Bestand).

Für eine sinnvolle und sachgerechte Integration von E-Autos in künftige Flexibilitätsmärkte müssen den involvierten Marktpartnern alle energiewirtschaftlich notwendigen Daten aus dem Fahrzeug zur Verfügung gestellt werden.<sup>3</sup> Hierzu ist durch den Gesetzgeber die entsprechende Rechtsgrundlage zu schaffen.

#### Empfehlung des BDEW

Der BDEW empfiehlt, die Überprüfung des Bedarfs an öffentlicher Ladeinfrastruktur laut Nationale Plattform Elektromobilität (NPE) und ein gemeinsames Verständnis von Wirtschaft, Regierung und Begleitforschung. Darüber hinaus empfiehlt der BDEW die ID-Vergabe und das Register der BNetzA zur Ermittlung eindeutiger Daten zu nutzen und die verfügbaren öffentlich zugänglichen Ladepunkte zu ermitteln. Energiewirtschaftlich relevante Daten aus dem Fahrzeug sind allen beteiligten Marktpartnern zur Verfügung zu stellen.

## **8. Optimierung des Netzausbaus und Integration der Strom-, Wärme- und Kraftstoffmärkte auf Basis von Erneuerbarer Energie durch verbindliche Rahmenbedingungen für den Netzanschluss**

Die Optimierung des Netzausbaus muss vor dem Hintergrund der Integration der Strom-, Wärme- und Kraftstoffmärkte auf der Basis von Erneuerbarer Energie erfolgen. Die Kopplung der Sektoren setzt Synergien frei, die auf den Erfolg der Energiewende einzahlen und ermöglicht ein System mit größtmöglichen Effizienzen von Produktion und Verbrauch. Ladestationen für Elektromobilität werden an die Niederspannungs- bzw. Mittelspannungsebene des Stromverteilnetzes angeschlossen. Verteilnetzbetreiber (VNB) müssen die Ladestationen in ihr Netz einbinden und bei Bedarf das Netz ausbauen. Elektromobilität kann zu einer ähnlich großen Herausforderung für die Verteilnetze wie die Integration der Erneuerbaren Energien werden. Es muss darauf geachtet werden, dass der Netzanpassungsbedarf durch den Ausbau von Ladestationen betriebs- und volkswirtschaftlich sinnvoll erfolgt. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität muss in Abstimmung mit den Verteilnetzbetreibern bedürfnisgerecht erfolgen, um unnötigen Netzausbau zu vermeiden. Die Energiewende soll für alle finanzierbar bleiben. Die Elektromobilität führt perspektivisch zu einer veränderten Belastung des Stromnetzes (hohe Leistungen mit potenziell hoher Gleichzeitigkeit beim Nutzerverhalten). Durch hohe Ladeleistungen und hohe Gleichzeitigkeit der Ladevorgänge kann die Belastung für Verteilnetze stark zunehmen. Daher ist es wichtig, dass unbedingt die Techni-

---

<sup>3</sup> Vgl. Vortrag des BDEW vom 20.02.2017 beim Bundesministerium für Wirtschaft und Energie der Arbeitsgruppe Intelligente Netze und Zähler zur „[Bereitstellung energiewirtschaftlich relevanter Informationen aus dem E-Auto für 14a EnWG](#)“.

schen Anschlussbedingungen (TAB) des zuständigen Netzbetreibers eingehalten werden. Bei der Weiterentwicklung der technischen Anschlussbedingungen ist es zudem notwendig, die Informationslage des Netzbetreibers und mit einem Energiemanagementsystem die Steuerbarkeit zu verbessern. Daher sollten Meldepflichten für geplante Ladeinfrastruktur an den zuständigen VNB ausgeweitet werden. Sinnvoll ist hier die Meldepflicht ab 4,6 kVA Anlagen, ohne dass dies zu Verzögerungen durch den Verteilnetzbetreiber (VNB) führen darf. Eine Beurteilung und Zustimmung des Netzbetreibers für Einzelgeräte mit einer Nennleistung von mehr als 12 kVA sind schon heute nach den TAB verpflichtend.

#### Empfehlung des BDEW

Die Technischen Anschlussbedingungen (TAB) des zuständigen Netzbetreibers müssen verbindlich eingehalten werden. Bei der Weiterentwicklung der technischen Anschlussbedingungen ist es zudem notwendig, die Informationslage des Netzbetreibers zu verbessern. Daher müssen Meldepflichten für geplante Ladeinfrastruktur an den zuständigen VNB ausgeweitet werden.

### **9. Ermöglichung zur Teilnahme von Ladeinfrastruktur und Elektrofahrzeugen an zukünftigen Flexibilitätsmärkten (§14a) sowie Ermöglichung von Smart Grids**

Durch intelligentes Lastmanagement und netzdienliche Vorgaben für dezentrale Ladepunkte kann die Belastung des Stromnetzes reduziert und durch die verbesserte Integration von Elektromobilität auch die Kosten für den Netzausbau deutlich gesenkt werden. Viele Verteilnetzbetreiber bieten hierfür verringerte Netznutzungsentgelte für Elektromobilität an, wenn sich diese als steuerbare Verbraucher nach §14a EnWG anmelden. Damit der Kunde die Vorteile einer Anmeldung als §14a-Anlage nutzen kann, ist zu gewährleisten, dass Ladeinfrastruktur und Elektrofahrzeuge grundsätzlich die technische Möglichkeit bieten, an ein Energiemanagementsystem angeschlossen werden zu können und fernsteuerbar ihre aktuelle Ladeleistung reduzieren zu können. Ladeeinrichtung und Elektrofahrzeuge müssen technisch in der Lage sein, Steuerbefehle zu empfangen und umzusetzen, d.h. Ihre aktuelle Ladeleistung bei Steuerbefehl zu reduzieren. Die Regelungen des § 14 a EnWG sollen reformiert werden, um vermehrt Anreize für steuerbare Lasten zu schaffen. Die §14a Fähigkeit sollte vorerst jedoch nicht an den Einsatz von Smart Metern bzw. Gateways gekoppelt sein, da dadurch der technische und finanzielle Aufwand steigen kann und die Verfügbarkeit und Anwendbarkeit nur bedingt abzusehen ist.

#### Empfehlung des BDEW

Das „BDEW Ampelkonzept“<sup>4</sup> zeigt Wege auf, wie Elektromobilität systemdienlich und netzdienlich integriert werden kann. Die Reform des § 14a EnWG muss Anreize setzen, Ladestationen für Elektromobilität, insbesondere im nicht-öffentlichen Bereich, als steuerbare Lasten anzumelden. Die Umsetzung dazu muss stark beschleunigt werden.

## 10. Förderung von Forschung und Entwicklung auf hohem Niveau

Die Förderung der Elektromobilität bedarf eines Gesamtkonzeptes, welches über finanzielle und rechtliche Anreize hinausgeht. Dazu gehört insbesondere die vorwettbewerbliche Forschung und Entwicklung auf hohem Niveau während der Markthochlaufphase. Die Förderung von Forschung und Entwicklung zum Erhalt der zukünftigen Wertschöpfung in Deutschland hat für die deutsche Industrie Priorität. Forschungsprojekte im Bereich der Elektromobilität müssen technologieoffen weiter vorangetrieben werden, um eine Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zu konventionellen Antriebsformen zu erlangen, auszubauen und im internationalen Vergleich nachhaltig zu sichern. Nur durch Innovationen kann die Herstellung von Elektrofahrzeugen kostengünstiger und damit das Preisniveau erschwinglicher werden. Um ein ausreichendes Maß an Planungssicherheit für Investitionen in Innovation zu schaffen, sollte die Finanzierung von Forschung und Entwicklung der Elektromobilität nicht aus dem Energie- und Klimafonds (EKF) erfolgen, sondern aus dem Bundeshaushalt. Grundsätzlich ist zur öffentlichen Förderung der Elektromobilität ein entsprechendes Budget notwendig. Die aktuell zur Verfügung stehenden Mittel, die insbesondere in die Förderung risikoreicher Projekte der Industrie fließen, befinden sich im internationalen Vergleich auf einem sehr niedrigen Niveau. Die Forschung und Entwicklung mit neuen Themen ist fortzuführen und die Finanzierung über Fördergelder des Bundes sicherzustellen. Als Themenschwerpunkte der Förderung sieht der BDEW besonders die Fahrzeugtechnologie mit 280 Mio. Euro pro Jahr, die Batterieforschung mit 250 Mio. Euro pro Jahr sowie Infrastruktur, Informations- und Kommunikationstechnik (IKT) mit 190 Mio. Euro pro Jahr.

#### Empfehlung des BDEW

Die Bundesregierung sollte ihre FuE-Förderung verstetigen und zur Umsetzung der Roadmaps der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) ein Förderbudget von mindestens 360 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung stellen. Angestrebt werden sollte eine Finanzierung über den Bundeshaushalt.

---

<sup>4</sup> Vgl. BDEW Diskussionspapier vom 10.02.2017 zur [„Konkretisierung des Ampelkonzepts im Verteilungsnetz“](#).