

BDEW Bewertung der 62 Maßnahmen des Regierungsentwurfs zum Masterplan Ladeinfrastruktur II (Stand 8. Juli 2022)

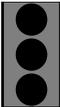
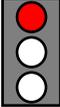
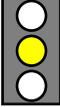
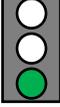
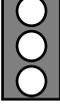
Die Mitgliedsunternehmen des BDEW betreiben sowohl 90% der Stromnetze als auch über 80% der öffentlichen Ladesäulen und bieten E-Mobilitätsdienstleistungen in Deutschland an. Vor diesem Hintergrund prüft die BDEW Bewertung zum einen, inwiefern die vorgeschlagenen Maßnahmen dem Zielgerecht werden, den **Ladeinfrastrukturausbau und die Integration in das Stromnetz zu beschleunigen**. Zum zweiten wurde geprüft, inwieweit die Maßnahmen den **marktlichen Ansatz stärken**. Hintergrund der Bewertung sind die bereits veröffentlichten BDEW Forderungen zum Masterplan Ladeinfrastruktur II ([Link](#)).

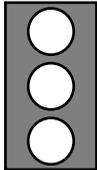
Legende

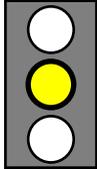
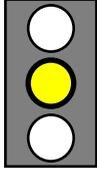
Mehrwert für Ladesäulenausbau

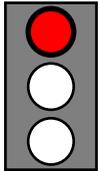
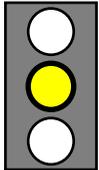
-  Sehr hoher Mehrwert
-  Hoher Mehrwert
-  Mittlerer Mehrwert
-  Geringer Mehrwert
-  Kein Mehrwert / keine Bewertung

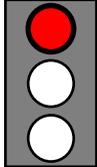
Unterstützung der marktlichen Entwicklung

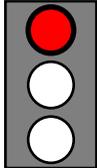
-  Showstopper - Umsetzung abgelehnt, da massiver Eingriff in marktlichen Aufbau
-  Kritisch - Umsetzung nicht unterstützt; Gefahr, dass der Markt gebremst wird
-  Achtung - Aspekte / Idee werden unterstützt, Anpassungen notwendig
-  Positiv – Umsetzung wird unterstützt
-  Neutral / Keine Bewertung

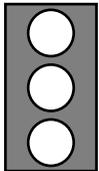
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|---|--|--|
| 1 | <p>Interministerielle Steuerungsgruppe Ladeinfrastruktur (ISLa)</p> <p>Um alle Maßnahmen für den Ladeinfrastrukturausbau innerhalb der Bundesregierung effizient und verbindlich zu koordinieren, die Zusammenarbeit zu verstärken und ein „Frühwarnsystem“ zu etablieren, gründen die Ressorts eine interministerielle Steuerungsgruppe mit einem Arbeitsschwerpunkt zur „Integration von Ladeinfrastruktur und Stromsystem“ unter der Leitung des BMDV und des BMWK und mit fachlicher sowie organisatorischer Unterstützung durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL). Insbesondere werden alle Maßnahmen dieses Masterplans unter enger Einbeziehung der ISLa umgesetzt. Die Arbeitsebene der Ressorts kommt regelmäßig zur Umsetzung und Weiterentwicklung des Masterplans zusammen. Relevante Stakeholder werden regelmäßig zu konkreten Themen eingebunden. Die ISLa berichtet an den halbjährlich tagenden Beschlusskreis bestehend aus den zuständigen Staatssekretären der Ressorts und der Beauftragten für Ladeinfrastruktur des BMDV. Alle Ressorts können Sitzungen auf beiden Ebenen und die Behandlung von Tagesordnungspunkten verlangen.</p> <p>Bis: sofort nach Beschluss des MP II FF: BMDV und BMWK</p> |  |  | <p>Positiv ist, dass das BMWK als Ministerium mit den meisten relevanten rechtlichen Kompetenzen mit in die Federführung involviert ist.</p> <p>Der Mehrwert für den privatwirtschaftlichen Ausbau des Ladeangebots und die Unterstützung der marktlichen Entwicklung hängt von den beschlossenen Maßnahmen ab. Die ISLa schafft unter Voraussetzung einer entsprechenden Realisierung Verbindlichkeit für die Umsetzung der Maßnahmen. Diese regelmäßige Nachverfolgung sowie die Information der Branche (u.a. Ladesäulenbetreiber, Netzbetreiber, Fahrzeughersteller) sind wichtige Faktoren. Zudem muss sichergestellt werden, dass der fachliche Input der Stakeholder bei der Umsetzung und Weiterentwicklung des Masterplans berücksichtigt wird.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Konsequentes Commitment der ISLa auf einen privatwirtschaftlichen, wettbewerblichen Ausbau des Ladeangebots. • Konsequente Ausrichtung der Maßnahmen der ISLa auf die Unterstützung der Ausbauaktivitäten der zentralen Akteure des Lademarktes: <ol style="list-style-type: none"> a) Ladesäulenbetreiber (CPO) b) E-Mobilitätsdienstleister (EMP) c) Netzbetreiber d) Kommunen e) Einzelhandel • Klarstellung der Verantwortlichkeiten und Befugnisse der Gruppe, u.a. welchen Entscheidungsspielraum die Gruppe hat und nach welchen Prinzipien Entscheidungen getroffen werden • Einbindung von Experten der Branche, inklusive für den Rechtsrahmen und die Standardisierung • Berücksichtigung des fachlichen Inputs der Stakeholder bei der Umsetzung und Weiterentwicklung des Masterplans • Regelmäßige Information der Stakeholder über den Umsetzungsstand der Maßnahmen |

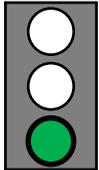
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- l. Entwik- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|---|---|
| 2 | <p>Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) Im Auftrag und unter der Fachaufsicht des BMDV unterstützt und begleitet die NLL die Bundesregierung weiterhin bei der Planung der Ausbauaktivitäten und Umsetzung der Maßnahmen. Die konkreten Aufgaben der NLL werden durch das zuständige Fachreferat im BMDV definiert.</p> <p>Bis: laufend FF: BMDV</p> |  |  | <p>Aufgabe des Staates beim Ausbau des Ladeangebots sollte die Setzung der rechtlichen Rahmenbedingungen und – soweit nötig – die Unterstützung des Marktes sein; der Ansatz, den Ausbau staatlich zu planen und zu koordinieren kann aufgrund der Komplexität der Aufgabe nicht effizient sein.</p> | <p>Ausrichtung der NLL u.a. auf</p> <ol style="list-style-type: none"> Die Mobilisierung von Flächen der öffentlichen Hand für den Ladesäulenausbau Die Mobilisierung/ Unterstützung der Kommunen für den Umstieg auf E-Mobilität und den Ladesäulenausbau, v.a. bei den Themen Flächen und Genehmigungen Die Steigerung der Effizienz der staatlichen Förderprogramme zur Unterstützung des Ladesäulenausbaus und nicht zur Beeinflussung des Marktes durch Preissetzungen und andere markteinschränkende Maßnahmen Die Entwicklung einer ganzheitlichen Elektromobilitätsstrategie gemeinsam mit den Stakeholdern unter Berücksichtigung des privaten Ladens und des Flottenladens Unterstützung für den privatwirtschaftlichen Ladeinfrastrukturausbau <ul style="list-style-type: none"> Klare Definition der Aufgaben und auch des Monitorings der NLL, bspw. über einen Anhang zum Masterplan |
| 3 | <p>Austausch mit EU-Mitgliedstaaten Das BMDV setzt sich für die Etablierung eines Wissens- und Erfahrungsaustauschs auf EU-Ebene, vor allem mit den Nachbarländern Deutschlands, ein. Ziel ist ein abgestimmter und ambitionierter Fahrplan für den Ladeinfrastrukturaufbau insbesondere bei E-Lkw und E-Fernbussen.</p> <p>Bis: Q1 2023</p> |  |  | <p>Europäischer Erfahrungsaustausch ist positiv.</p> <p>Auch hier gilt, dass die Aufgabe des Staates die Setzung der rechtlichen Rahmenbedingungen, die europaweit einheitlich sein sollten, und – soweit nötig – die Unterstützung des Marktes sein sollte. Der Ansatz, den Ausbau staatlich zu planen und zu koordinieren kann aufgrund der Komplexität der Aufgabe nicht effizient sein.</p> | <p>s.o. Maßnahme 1 und 2</p> |

| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|---|---|---|
| | FF: BMDV | | | | |
| 4 | <p>Mitwirkung der Automobilwirtschaft Die Automobilwirtschaft wird weiterhin ihren Beitrag insbesondere zum Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur leisten. Bis Ende 2024 wird sie pro 100 neu zugelassenen Elektro-Pkw mindestens einen zusätzlichen, öffentlich zugänglichen Ladepunkt in eigener Finanzierung errichten. Im Sinne der Flächendeckung werden die Standorte mit dem BMDV abgestimmt.</p> <p>Bis: Ende 2024 FF: Automobilwirtschaft</p> |  |  | Die Festlegung konkreter Zahlen ohne Berücksichtigung des tatsächlichen Bedarfs ist nicht zielführend. Planwirtschaftlicher Ansatz für den Ausbau von Ladeinfrastruktur hilft dem Hochlauf eher wenig. | <ol style="list-style-type: none"> Die NLL sollte aus ihrer Sicht erwartete Lücken in der Flächendeckung ausweisen und konsultieren. Anstelle der Verpflichtung der Automobilindustrie zu nicht-marktkonformen Investitionen sollte das fachlich nicht haltbare Ziel von 1 Mio. öffentlicher Ladepunkte überarbeitet und mit Blick auf die HPC-Ladepunkte relativiert werden, sodass dies im Sinne einer vertrauensbildenden Kommunikation auch gemeinsam vertretbar ist. Bei Abstimmung der Standorte mit dem BMDV darf es keine Bevorteilung oder Exklusivität der Standorte für die Automobilwirtschaft geben. Mit Blick auf das Ziel von 15 Mio. vollelektrischen PKW (BEV) bis 2030 ist zu spezifizieren, ob die Maßnahme sich auf BEV oder auch Plug-In-Hybride (PHEV) bezieht. |
| 5 | <p>Monitoring-Konzept Das BMDV wird in Abstimmung mit dem BMWK bis Ende 2022 ein Konzept zur Ausgestaltung eines Monitoring-Konzeptes erarbeiten, auf dessen Grundlage Fehlentwicklungen und Ausbaulücken frühzeitig erkannt und effiziente sowie zielgerichtete Maßnahmen und Instrumente ergriffen werden. Wo wettbewerbliche Lösungen nicht greifen und baulich möglich sind, kann mit</p> |  |  | <p>Der BDEW versteht und unterstützt den Wunsch der Bundesregierung, die Marktentwicklung zu verstehen. Aus Branchensicht unterstützt ein Monitoring zudem sachstandsbierte Entscheidungen und vermeidet mögliche destruktive Markteingriffe des Staates, wie das „Deutschlandnetz“. (vgl. BKartA 2021)</p> <p>Allerdings muss für ein solches Monitoring der Wille erkennbar sein, die Marktentwicklung zu</p> | <ul style="list-style-type: none"> Einbeziehung der Branche in die Konzepterstellung Einbeziehung von Branche und Bundeskartellamt in die etwaige Diskussion von Maßnahmen Versorgungsaufgaben sind deutlich abzulehnen, da dirigistischer Eingriff des Staates in Wettbewerb ermöglicht wird Anstelle von Versorgungsaufgaben erwartet der BDEW, dass nachgewiesene Lücken |

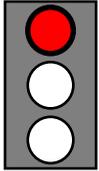
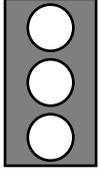
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- l. Entwik- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|--|--|
| | <p>Versorgungsaufgaben die verlässliche Erreichbarkeit von Ladepunkten hergestellt werden.</p> <p>Bis: Ende 2022 FF: BMDV, NLL, BMWK</p> | | | <p>verstehen und zu unterstützen. D.h., das Monitoring muss auch anerkennen, dass die Marktentwicklung positiv ist.</p> <p>Voraussetzung sind belastbare Maßstäbe, anhand derer die Entwicklung beurteilt wird. 1 Mio. Ladepunkte bspw. können kein Maßstab sein.</p> <p>Solange der privatwirtschaftliche Markthochlauf funktioniert, wie es in Deutschland der Fall ist, sind Versorgungsaufgaben als nicht-marktliches Mittel im Sinne der Priorität des wettbewerblichen Ausbaus abzulehnen.</p> | <p>über eine zielgerichtete Unterstützung privatwirtschaftlicher Investitionen geschlossen werden.</p> |
| 6 | <p>StandortTOOL 2.0 Die NLL entwickelt bis spätestens Mitte 2023 eine erweiterte Version des StandortTOOLS. Dieses stellt das zentrale Planungsinstrument für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw dar. Die erweiterte Version wird unter anderem die installierte Ladeleistung, vorhandene und erwartete Fahrzeuge sowie Zielprognosen des Bedarfs grafisch abbilden. Die Informationen zu Bedarf, Ist-Zustand und Ausbauaktivitäten werden Ländern und Kommunen sowie der breiten Öffentlichkeit nutzerfreundlich zugänglich gemacht, um den Ladeinfrastrukturausbau vor Ort zu unterstützen.</p> <p>Bis: Mitte 2023 FF: NLL</p> |  |  | <p>Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss privatwirtschaftlich erfolgen. Dabei kann das StandortTOOL als Informationsplattform, mit der eine bessere Transparenz geschaffen werden kann, dienen. Es kann jedoch kein zentrales Planungsinstrument sein.</p> <p>Die Zusage einer zeitnahen Zurverfügungstellung der Daten der öffentlichen Hand für die Marktteilnehmer ist bereits im Rahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur I ggü. dem BMWi erfolgt, aber für die Ladesäulendaten der NLL noch nicht umgesetzt worden (s. LINK).</p> <p>Ein zentrales Planungsinstrument wird zwangsläufig an den Ladebedarfen vor Ort vorbeigehen, a) da eine top-down-Planung am Reißbrett an den Gegebenheiten vor Ort vorbeigeht (dies</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Das StandortTOOL kann kein zentrales Planungsinstrument für die Ausbauplanung sein, sondern sollte nur als Hilfs- und Informationsmittel zur besseren Transparenz für die Stakeholder genutzt werden • Das Vertrauen sollte besser in marktliche Kräfte statt in ein zentrales staatliches Planungstool gesetzt werden. |

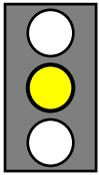
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|---|--|---|
| | | | | <p>zeigen z.B. bereits einige gesetzte Suchräume des „Deutschlandnetzes“) und</p> <p>b) da es auf Basis eines notwendigerweise begrenzten Annahmesets nicht in der Lage ist, die heterogenen Bedürfnisse umfassend abzubilden</p> <p>Ein Mehrwert könnte die Schaffung von Transparenz bezüglich geförderter Ladesäulen, zugelassener Elektrofahrzeuge und von Verkehrsströmen auf Basis öffentlicher Daten sein. Diese Datensätze sollten den Marktteilnehmern (CPO und Netzbetreibern) für ihre Standortplanung / -bewertung bzw. Netzplanung zur Verfügung gestellt werden.</p> | |
| 7 | <p>Cleanroom-Gespräche mit der Industrie Das BMDV führt mit Unterstützung der NLL beginnend im Jahr 2022 und dann jährlich Cleanroom-Gespräche einerseits mit der Energiewirtschaft, den CPOs und den Investoren und andererseits mit den Pkw- und Nutzfahrzeug-Herstellern (OEMs) durch. Die kartellrechtskonform ausgestalteten Gespräche dienen der Erfassung der geplanten Investitionen, der verbleibenden Lücken in der Flächen- und Bedarfsdeckung und dem künftigen Ladebedarf, um den Vorrang des privatwirtschaftlichen Ausbaus sicherzustellen. In diesen Gesprächen teilt die Industrie anonymisiert und in hinreichend aggregierter Form ihre Planung zum weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur und zum Hochlauf von</p> |  |  | <p>Wiederholung der Cleanroom Gespräche mit den PKW- und Nutzfahrzeug-Herstellern ist sinnvoll; allerdings wurden die aggregierten Informationen bereits beim letzten Mal entgegen dem Masterplan I (s. Maßnahme IV.3) den Marktteilnehmern nicht zur Verfügung gestellt. Daher muss nun sichergestellt werden, dass die Bereitstellung der Informationen für die Marktteilnehmer tatsächlich erfolgt.</p> <p>Mit Blick auf die Fahrzeuge ist v.a. kritisch, dass die aktuellen Hochlaufzahlen keine 15 Mio. BEV 2030 ermöglichen und dass wesentliche Rahmenbedingungen wegfallen (z.B. Umweltbonus, Innovationsprämie). Daher ist in den Cleanroom-Gesprächen zu diskutieren, welche Rahmenbedingungen geschaffen werden können,</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Überprüfung des Rechts-/Regulierungsrahmens zur Erreichung der Zielsetzung von 15 Mio. BEV; Aufsetzen Masterplan „15 Mio. BEV“ • Streichung Cleanroom Gespräche mit CPO aus wettbewerblichen Gründen • Bereitstellung der aggregierten Daten der PKW- und Nutzfahrzeug-Hersteller für die Marktteilnehmer |

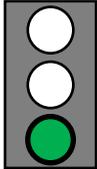
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|--|---|--------------------------------|
| | <p>Elektrofahrzeugen inkl. Parametern wie Akkugröße, Ladeleistung etc. mit.</p> <p>Bis: ab 2022 FF: BMDV, NLL</p> | | | <p>um den Fahrzeughochlauf, als wesentlichen Aspekt der Mobilitätswende zu beschleunigen.</p> <p>Kritisch ist die Ergänzung um die Ladesäulenbetreiber (CPO). Zum einen ist die Erwartungshaltung schwer zu erfüllen, da im Projektgeschäft Ladesäulenaufbau keine Stückzahlplanung wie bei der Fahrzeugproduktion möglich ist. Zum anderen ist v.a. zu beachten, dass das BMDV und die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur über das "Deutschlandnetz" mit dem privatwirtschaftlichen Ausbau in Konkurrenz treten. Die Bereitstellung wettbewerbsrelevanter Informationen durch die CPO an die Leitstelle ist daher aus kartellrechtlichen/ wettbewerblichen Gründen abzulehnen.</p> | |
| 8 | <p>Transparenz über alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte Das BMWK prüft bis Q2/2023, wie eine größtmögliche Transparenz über die öffentlich zugänglichen Ladepunkte bzw. Ladestellen für Pkw und Nutzfahrzeuge (Ladesäulenregister der BNetzA) erreicht werden kann und ob hierfür ggf. eine Anpassung der Ladesäulenverordnung (LSV) erforderlich ist.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMWK, BNetzA</p> |  |  | <p>Eine Änderung der LSV ist nicht erforderlich, da diese bereits eine Melde- und Anzeigepflicht für öffentliche Ladepunkte enthält. Insofern ist die Maßnahme zu streichen.</p> | <p>Streichung der Maßnahme</p> |

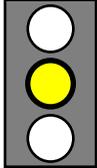
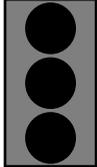
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|---|--|--|
| 9 | <p>Meldung privater Ladepunkte für Bedarfsermittlung öffentlicher Ladeinfrastruktur</p> <p>Für die Bedarfsplanung der öffentlichen Ladeinfrastruktur sind Informationen darüber, wie viele Ladevorgänge durch welche privaten Ladepunkte abgedeckt werden können, zentral. Die Meldepflicht privater Ladepunkte auf Niederspannungsebene beim Netzbetreiber gemäß NAV wird durch das BMWK bis Q2/2023 um eine regulative Grundlage dafür ergänzt, dass Anzahl und regionale Verteilung privater Ladepunkte unter Einbeziehung aller Spannungsebenen zum Zweck der Ladenetzplanung quartalsweise und in datenschutzkonformer Aggregation an die BNetzA gemeldet werden.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMWK</p> |  |  | <p>1) Zentrale Erfassung des Bestands an privaten Ladepunkten ist grundsätzlich wichtig.</p> <p>2) Die BNetzA kann eine regelmäßige Abfrage des Bestandes an Ladeinfrastruktur durchführen (analog dem aktuellen "Netzzustands- und Ausbaubericht"), allerdings liegen den Netzbetreibern nicht immer Informationen vor, ob es sich um private oder öffentliche Ladepunkte im Sinne der LSV handelt; weiterhin liegen den Netzbetreibern keine Informationen zu privater Ladeinfrastruktur in der Mittel- und Hochspannungs-Netzebene vor, da die Meldepflicht gemäß NAV ausschließlich für die Niederspannungs-Netzebene gilt</p> <p>3) Die Abfrage durch die BNetzA muss für alle Beteiligten (insbes. Netzbetreiber) so einfach wie möglich gehalten sein (digitale Datenabfrage und -übermittlung, Datenset einheitlich und leistbar durch die Netzbetreiber etc.), um den operativen Aufwand gering zu halten; eine halbjährliche Abfrage dürfte ausreichend sein</p> <p>4) In dem Zusammenhang sollte auch die kontinuierliche Datenbereitstellung von KfW / NLL an die Netzbetreiber über geförderte Ladesäulen gesichert sein (analog Masterplan I), damit diese die Dunkelziffer abschätzen und Maßnahmen zu deren Verringerung ergreifen können.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung der Ergebnisse der Abfrage für die Marktteilnehmer (Netzbetreiber, CPO) sowie Bereitstellung der aggregierten Ladesäulen-Förderdaten • Sicherstellung der Datenqualität durch die BNetzA (klar definierter Datensatz) • Sicherstellung einer einfach und digital umzusetzenden Meldung, um den operativen Aufwand gering zu halten • Fokussierung auf die Niederspannung • Maximal halbjährlicher Abfragerhythmus, da bereits jährliche Daten mit dem Monitoring-Bericht durch die BNetzA bei den Netzbetreibern abgefragt werden |

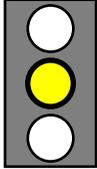
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|--|--|---|---|
| 10 | <p>Bereitstellung der Daten privater Ladepunkte für Ladenetzplanung</p> <p>Die BNetzA setzt die nötigen Prozesse für die Zurverfügungstellung der Daten privater Ladepunkte für die Ladenetzplanung gemäß obiger Maßnahme bis Q3/2023 um.</p> <p>Bis: Q3 2023 FF: BMWK, BNetzA</p> | | | <p>Die Ergebnisse der nach MN 9 vorgesehenen Abfrage müssen den Marktteilnehmern (Netzbetreibern, CPO) in aggregierter (anonymisierter) Form zur Verfügung gestellt werden. Dazu müssen außerdem die aggregierten Ladesäulen-Förderdaten bereitgestellt werden.</p> <p>Aus den Daten darf jedoch keine zentrale staatliche Planung eines Ladeinfrastrukturausbaus abgeleitet werden. Der bedarfsgerechte Ausbau erfolgt im Wettbewerb, so wie dies bereits erfolgreich läuft. Der Staat sollte dafür die notwendigen rechtlichen Rahmenbedingungen schaffen und – falls erforderlich – den Markt unterstützen. Eine zentrale Planung wird nicht zu bedarfsgerechten Ergebnissen führen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung aggregierter Daten der privaten Ladepunkte für die Marktteilnehmer (Netzbetreiber, CPO). • Keine zentrale „Ladenetzplanung“ |
| 11 | <p>Nutzung anonymisierter Maut-Daten für Bedarfsermittlung Lkw-Ladeinfrastruktur</p> <p>Das BMDV ermöglicht im Rahmen der gesetzlichen Regelungen bis Ende 2022 die Nutzung pseudo-anonymisierter Maut-Daten für Auswertungen zur Bedarfsplanung des Ladeinfrastrukturnetzes für Lkw.</p> <p>Bis: Ende 2022 FF: BMDV</p> | | | <p>Die Aufgabe des Staates sollte die Setzung der rechtlichen Rahmenbedingungen und – soweit nötig – die Unterstützung des Marktes sein.</p> <p>Der Anspruch einer zentralen Planung wird nicht einzulösen sein bzw. nicht zu bedarfsgerechten Ergebnissen führen. Entsprechend müssen die Daten den Marktteilnehmern in aggregierter (anonymisierter) Form zur Verfügung gestellt werden, damit diese in der Projektentwicklung / Identifikation geeigneter Standorte und zur Erstellung realistischer Angebote für Flächennutzung verwendet werden können. Nur so kann mit der Maßnahme ein Mehrwert generiert werden. Ansonsten bieten die Daten nur eine</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Bereitstellung der anonymisierten Maut-Daten auch für die Marktteilnehmer. |

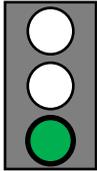
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|---|--|--|
| | | | | Orientierung für den Bund, stellen jedoch keinen Mehrwert für den Ladeinfrastrukturausbau dar. | |
| 12 | <p>Bereitstellung dynamischer Daten für Navigationssysteme Für die effiziente Planung von Ladestopps in Navigationssystemen, per Appo.ä. müssen u.a. die Verfügbarkeit, der Belegungszustand und der Ad-hoc-Preis von Ladepunkten in Echtzeit zur Verfügung stehen. Der regulative Rahmen wird unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verhandlungen zur AFIR möglichst bis Q2/2023 so angepasst, dass die CPOs dazu verpflichtet werden, diese Daten diskriminierungsfrei und kostenfrei in Echtzeit zur Verfügung zu stellen.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMDV, BMWK, BMJ</p> |  |  | <p>Dies ist entsprechend der AFIR Vorgaben europaweit einheitlich zu handhaben. V.a. aber ist es bereits vollständig in den Märkten etabliert. Es verursacht also nicht nur keinen Mehrwert, sondern greift auch in einen vorhandenen Markt mit hoher Datenqualität ein.</p> <p>Wichtig bei diesem Thema ist v.a. die Sicherstellung des wettbewerblichen Level-Playing-Field zw. den Marktteilnehmern. Es muss bspw. sichergestellt sein, dass im Navigationssystem bestimmte Ladesäulen nicht ausgeblendet werden oder dass Dienste von E-Mobilitätsdienstleistern nicht angeboten werden können.</p> <p>Essentielle Datenpunkte für eine effiziente Planung von Ladestopps beziehen sich auf das Fahrzeug bzw. die Fahrzeugbatterie. Um ein Level-Playing-Field für alle Marktteilnehmer zum Angebot von Navigationsdienstleistungen zu erreichen, müssen auch Fahrzeugdaten zur Verfügung gestellt werden.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Sicherstellung des wettbewerblichen Level-Playing-Field zw. den Marktteilnehmern. • Festlegung von Kriterien für die Datenqualität • Im Gegenzug Fahrzeugdatenbereitstellung für EMP/CPO für effiziente Ladestoppplanung durch nutzerpräferierte Navigationssysteme (bspw. Apps von E-Mobilitätsdienstleistern). Datenpunkte u.a. State of Charge (SOC), Status Vortemperatur, Geoposition des Fahrzeugs und weitere |
| 13 | <p>Bündelung Datenübermittlung und -bereitstellung BMDV, BMWK und BMJ prüfen gemeinsam unter Einbezug der BASt (Nationaler Zugangspunkt), der BNetzA (Ladesäulenregister) und des Bundeskartellamtes (Markttransparenzstelle), inwiefern die bestehenden Prozesse und ggf. regulativen Grundlagen zur Datenerhebung und -</p> |  |  | <p>Die europäischen Vorgaben sind einzuhalten, um einheitliche Services sicher zu stellen.</p> <p>Wichtig für die Marktteilnehmer ist, dass die Daten, die der BASt bereitgestellt werden, auch den E-Mobilitätsdienstleistern für ihre Services zur Verfügung gestellt werden.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Orientierung der Vorgaben zur Datenbereitstellung an den Vorgaben der AFIR. • Bereitstellung der Daten, die der BASt bereitgestellt werden, an die E-Mobilitätsdienstleister für ihre Services. |

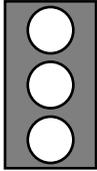
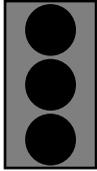
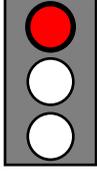
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|--|--|--|
| | <p>übermittlung der oben genannten statischen und dynamischen Daten über den Nationalen Zugangspunkt angepasst und ggf. durch eine Markttransparenzstelle ergänzt werden sollten. Es wird unter Berücksichtigung der zukünftigen Regelung in der AFIR bis Q2/2023 gemeinsam festgelegt, welche Daten welchen Anwenderinnen und Anwendern in welcher Form zur Verfügung gestellt bzw. veröffentlicht werden.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMDV, BMWK, BMJ</p> | | | | |
| 14 | <p>Konzept für finanzielle Unterstützung Auf Grundlage einer kritischen Bewertung der bisherigen Förderprogramme erstellt das BMDV bis Q1/2023 ein jährlich zu überprüfendes und ggf. anzupassendes Konzept für die effiziente, zielgenaue und schnelle finanzielle oder sonstige Unterstützung des vorauslaufenden Ausbaus der Ladeinfrastruktur. Dazu werden der Unterstützungsbedarf differenziert nach Anwendungsfällen und regionalen Gegebenheiten ermittelt und passgenaue Instrumente entwickelt, die dem Ziel dienen, wettbewerbliche Strukturen zu etablieren und staatliche Tätigkeiten auf das zur Sicherung eines vorauslaufenden Ausbaus einer flächendeckenden und bedarfsgerechten Ladeinfrastruktur erforderliche Mindestmaß zu beschränken.</p> <p>Bis: Q1/2023 FF: BMDV, NLL</p> |  |  | <p>Die geringe Abrufquote der Bundes-Förderprogramme für öffentliche Ladesäulen zeigt, dass diese dringend überarbeitet werden müssen, wenn sie den privatwirtschaftlichen Ausbau des Ladeangebots unterstützen sollen. Die Bundesförderung ist Stand heute kein primärer Treiber des Ausbaus. Daher begrüßen wir die geplante kritische Bewertung der bisherigen Förderprogramme.</p> <p>Es gilt das Förderprogramm radikal zu vereinfachen und zu entbürokratisieren. Vorbild muss die Einfachheit des KfW-Programms für private Wallboxen sein.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Einbeziehung der Branche in Bedarfsermittlung und Neukonzeptionierung • Vereinfachung und Entbürokratisierung der Bundes-Förderprogramme für öffentliche Ladesäulen orientiert am Vorbild des KfW-Förderprogramms für private Wallboxen. Konkrete Ansätze sind: <ol style="list-style-type: none"> a) Standardisierte Fördersätzen anstelle individuell gewährter Projektsätze mit dem Ziel der Kosteneffizienz und Prozessbeschleunigung. b) Beantragung der Förderung nach Inbetriebnahme (vgl. BAFA-Förderung für BEV/ PHEV) mit gesichertem Fördervolumen für Auszahlung z.B. bis 31.12.2025. c) Gesonderte Förderung des Netzan schlusses zu 50-100% bis 2025 oder bis zur Erreichung eines bestimmten |

| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|--|--|---|
| | | | | | Anteils an BEV-Pkw im Bestand. (vgl. BDEW 2022). d) Vereinfachte Beschaffungsaufgaben in Förderprogrammen zur Beschleunigung, falls beihilferechtlich möglich |
| 15 | <p>Förderung von PV-Anlage, Speicher und Wallbox BMDV und BMWK prüfen bis Q3/2022, ob und wie die Nutzung selbst erzeugten Stroms für das eigene Elektrofahrzeug bzw. die eigene Elektrofahrzeug-Flotte erleichtert werden kann. Dabei wird ein Programm für die Förderung eines Pakets aus PV-Anlage, Zwischenspeicher und einer steuerbaren und idealerweise bidirektionalen Wallbox angestrebt.</p> <p>Bis: Q3/2022 FF: BMDV, BMWK</p> |  |  | <p>Die Möglichkeit zum privaten Laden ist ein wesentlicher Schlüssel für den Erfolg der Elektromobilität. Diese sollte daher entsprechend unterstützt werden. Mit der angedachten Förderung wird dem Prosumer-Gedanken ganzheitlich Rechnung getragen. Da Prosumer einen entscheidenden Beitrag zur Energiewende darstellen und privates Geld investieren, begrüßen wir die geplante Förderung.</p> <p>Dennoch ist darauf hinzuweisen, dass das private Laden sowie das Arbeitgeberladen sehr umfangreiche Themen sind, mit der angedachten Förderung jedoch nur ein sehr kleiner Teil davon adressiert wird</p> <p>Um bestimmte Verbrauchergruppen nicht unverhältnismäßig zu bevorteilen, sollte als Alternative auch weiterhin Förderungen einzelner Komponenten, also Wallbox, Speicher oder PV-Anlage möglich bleiben.</p> <p>Darüber müssen weitere Aspekte des privaten Ladens betrachtet werden: 1) der Umsetzungsaufwand (Mehrparteienhäuser, Mietwohnungen)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Aufsetzen einer Bedarfsanalyse, wie privates Laden optimal unterstützt werden kann unter besonderer Berücksichtigung des Arbeitgeberladens. • Einbeziehung der Branche (Netzbetreiber, CPO) • Bei der Ausgestaltung der Förderung sollte die Novellierung des § 14a EnWG berücksichtigt und vorbereitet werden. Die BNetzA ist hierfür einzubeziehen. |

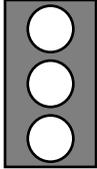
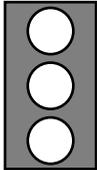
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|---|---|--|
| | | | | 2) die Kosten im Falle einer Ertüchtigung des Netzanschlusses oder der Haustechnik 3) die Möglichkeit zum Laden beim Arbeitgeber. | |
| 16 | <p>Finanzielle Unterstützung des Aufbaus in dicht besiedelten Gebieten</p> <p>Auf Grundlage der kommunalen Masterpläne (MN 22) und der Bedarfsanalyse und -planung stellt das BMDV bis Q2/2023 einen Finanzierungsrahmen mit Fokus auf Lademöglichkeiten für Nutzerinnen und Nutzer ohne eigenen Stellplatz insbesondere in dicht besiedelten Gebieten bereit (Quartiersladen). Das Programm berücksichtigt bestehende Bundes-Programme sowie die lokalen Förderaktivitäten aus den Bundesländern.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMDV</p> |  |  | <p>Der privatwirtschaftliche Aufbau von Ladesäulen hat auch in dicht besiedelten Gebieten Priorität. Aktuell sind keine Engpässe beim Ausbau in städtischen Gebieten erkennbar. Der Bedarf für ein Extra-Förderprogramm ist daher nicht erkennbar. Stattdessen sollte die Bundes-Förderprogramme grundsätzlich effizienter ausgestaltet werden (s. MN 14).</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich effizientere Ausgestaltung der Bundes-Förderprogramme (s. MN 14). • In den Innenstädten besteht v.a. ein Flächen- und Genehmigungsproblem; dies sollte prioritär angegangen werden. |
| 17 | <p>Ausschreibung weiterer Schnellladepunkte</p> <p>Das BMDV prüft die Ausschreibung von voraussichtlich rund 5000 weiteren öffentlich zugängliche Schnellladepunkten ab Ende 2023. Die genaue Anzahl wird dazu zuvor in einer Bedarfsanalyse ermittelt.</p> <p>Bis: Ende 2023 FF: BMDV</p> |  |  | <p>Klar abzulehnen; die Ausweitung des „Deutschlandnetz“-Programms ist ein Showstopper für den Markt; ein Bedarf ist (siehe Kritik des BKartA) nicht erkennbar.</p> <p>Kritisch mit Blick auf das „Deutschlandnetz“ ist zudem, dass die Kritikpunkte des BKartA bisher nicht aufgegriffen werden. D.h. die Sicherstellung, dass das „Deutschlandnetz“ nicht privatwirtschaftlichen Ausbau verdrängt, steht aus.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Streichung der Maßnahme • Mit Blick auf das „Deutschlandnetz“: Sicherstellung einer markt-/wettbewerbskonformen Ausgestaltung, um privatwirtschaftlichen Ausbau nicht zu verdrängen, was zu Lasten der Steuerzahlerinnen und -zahler, des Wettbewerbs und der E-Mobilistinnen und -mobilisten ginge |

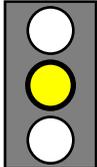
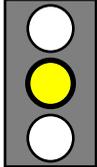
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- l. Entwik- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|--|--|
| 18 | <p>Ausschreibung auf Rastanlagen Die Autobahn GmbH wird bis Ende 2022 den für 2025 errechneten Bedarf an Pkw-Ladepunkten auf Rastanlagen ausschreiben, sofern die Konzessionäre auf bewirtschafteten Rastanlagen diesen Bedarf nicht selbstständig und verlässlich errichten. Für den weiteren Ausbau von Ladeinfrastruktur auf bewirtschafteten Rastanlagen ab 2025 wird die Autobahn GmbH mit der NLL bis Ende 2023 die jeweiligen Ladeinfrastrukturbedarfe für Pkw und Lkw ermittelt. Das BMDV prüft, ob ein Ausbau durch mehrere Betreiber an einem Rastplatz im Wettbewerb möglich ist.</p> <p>Bis: Ende 2022 FF: Autobahn GmbH</p> |  |  | <p>Der BDEW begrüßt eine weitere Öffnung der Rastanlagen des Bundes für den Ladesäulenausbau und Wettbewerb. Grundsätzlich führen Ausschreibungen zu Zeitverzögerungen sowie teilweise detaillierten Vorgaben, die an den Bedürfnissen der NutzerInnen vorbeigehen. Daher sollte auf eine Ausweisung der Flächen bspw. im FlächenTOOL gesetzt werden, um einen diskriminierungsfreien Zugang für alle Ladesäulенbetreiber und den Wettbewerb nutzerorientierter Konzepte sicher zu stellen. Die Ladesäulенbetreiber sind in der Lage, einen bedarfsgerechten Ausbau bis 2025 und darüber hinaus vorzunehmen. Dies geschieht am besten im wettbewerblichen Umfeld.</p> <p>Zudem sollte geprüft werden, wie die Autobahn GmbH als Standortverantwortliche Netzan-schlussbedarfe mehrerer Ladesäulенbetreiber bündeln und als zentraler Vertragspartner ggü. dem Netzbetreiber auftreten kann. Anschließend kann der angeschlossene Standort ggf. unter mehreren Ladesäulенbetreibern aufgeteilt werden. Dadurch erhalten Stromnetzbetreiber Planungssicherheit für vorausschauende Netz-entwicklung und CPOs einen schnelleren, effizienteren und bedarfsgerechten Netzan-schluss. Zudem besteht beim Ausbau durch mehrere Betreiber an einem Rastplatz die Möglichkeit von deutlichen Unterschieden bei den Netzan-schlusskosten unter den Anschlussnehmern. So sind die Kosten bei ersten Anfragenden i. d. R.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Die genaue Standortplanung und der Aufbau der Ladeinfrastruktur müssen privatwirtschaftlich erfolgen • Grundsätzlich sollte der Bedarf an Ladepunkten im Wettbewerb um die besten Lösungen im Interesse der Kundinnen und Kunden durch die Marktteilnehmer selbst analysiert und abgedeckt werden. • Anstelle von Ausschreibungen sollten die Flächen unbürokratisch den Marktteilnehmern z.B. über das FlächenTOOL angezeigt werden. • Grundsätzlich sollte die Autobahn GmbH entsprechende Flächen (Bestand oder an Bestand angrenzende Zusatzflächen) bereitstellen • Die Bedarfsermittlung sollten die Stakeholder, insbesondere Ladesäulенbetreiber, Netzbetreiber und Fahrzeughersteller, mit der Autobahn GmbH gemeinsam erarbeiten • Einschränkungen des privatwirtschaftlichen Ausbaus an den Rastanlagen durch das „Deutschlandnetz“-Programm sind zu vermeiden (bspw. Verzögerungen bei den Genehmigungen durch die Autobahn GmbH infolge der „D-Netz“-Ausschreibung). • Ein „Freigabestau“ durch parallele Bearbeitung des Deutschlandnetzes darf nicht entstehen – die Autobahn GmbH hat entsprechende Ressourcen zur Verfügung zu stellen, um die Freigaben in max. 1 Monat nach |

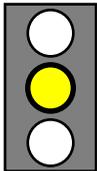
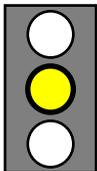
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|---|---|--|
| | | | | am niedrigsten, während der zuletzt Anfragende die höchsten Kosten hat, da die evtl. noch vorhandenen Leistungskapazitäten vom ersten Anschlussnehmer zu günstigeren Konditionen (ohne Netzbaumaßnahmen) in Anspruch genommen wurden. Dies kann durch einen zentralen Anschlussnehmer vereinfacht werden. | Antragstellung durch die Konzessionäre zu erteilen. <ul style="list-style-type: none"> • Technische Vorgaben, wie beim „Deutschlandnetz“ (z.B. Gleichzeitigkeitsfaktor 1 und mind. 200 kW/Ladepunkte) sind nicht nur für die Schaffung einer Redundanz für Reisewellen kritisch zu hinterfragen. • Prüfung, wie die Autobahn GmbH Netzanschlussbedarfe bündeln und als zentraler Vertragspartner den Netzanschluss rechtzeitig, vorausschauend, standortspezifisch und verbindlich beim Netzbetreiber bestellen kann. Empfohlen wird eine Planung über 2025 hinaus sowie eine Berücksichtigung von Ladeinfrastruktur für E-LKW. • Statt Ausschreibung wäre es sinnvoller, einfachere und unbürokratische Verfahren zu nutzen, um den Ausbau zu beschleunigen (z.B. anteilige Übernahme Netzanschlusskosten ohne Deckelung). |
| 19 | Vereinheitlichung von Genehmigungsprozessen an Autobahnen Die Autobahn GmbH des Bundes vereinheitlicht und beschleunigt ihre Planungs- und Freigabeprozesse für die Errichtung von Ladeinfrastruktur. Bis: Q2/2023 FF: Autobahn GmbH |  |  | Die Vereinheitlichung und Beschleunigung der Genehmigungsprozesse der Autobahn GmbH ist zu begrüßen. | |

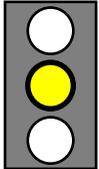
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|---|---|--|
| 20 | <p>Änderung der BAB-Konzessionsabgabenverordnung (BAB-KAbgV) Die Konzessionsabgabe für den Verkauf von Ladestrom auf Bundesautobahnen wird neu geregelt, um eine Vergleichbarkeit mit herkömmlichen Kraftstoffen herzustellen.</p> <p>Bis: Q3/2022 FF: BMDV</p> |  |  | <p>Diese Maßnahme darf nicht zu einer Verteuerung der Betriebsaufwendungen für die Ladeinfrastrukturbetreiber und damit zur Verteuerung des Ladestroms führen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Diese Maßnahme darf nicht zu einer Verteuerung der Betriebsaufwendungen für die Ladeinfrastrukturbetreiber und damit zur Verteuerung des Ladestroms führen. |
| 21 | <p>Gewährleistungsaufgabe der Länder für die Versorgung mit lokaler Ladeinfrastruktur BMDV, BMI und BMJ prüfen bis Ende 2022 die Möglichkeit einer gesetzlichen Verpflichtung der Länder, die Grundversorgung an lokaler Ladeinfrastruktur sicherzustellen, und die Frage, in welcher Weise und in welchem Umfang eine flankierende finanzielle Unterstützung durch den Bund geboten ist, insbesondere wenn trotz Flächenangebots keine ausreichenden privatwirtschaftlich tragbaren Ladeangebote absehbar sind.</p> <p>Bis: Ende 2022 FF: BMDV, BMJ, BMI</p> |  |  | <p>Klar abzulehnen, Ladesäulenausbau ist keine staatliche Gewährleistungsaufgabe, da er zuverlässig durch den Markt erfüllt wird. Es gibt keine sachliche Grundlage, die eine solche, den privatwirtschaftlichen Ausbau massiv einschränkende Maßnahme rechtfertigen könnte.</p> <p>Deutlich zielführender wäre eine grundsätzliche Öffnung der Flächen der öffentlichen Hand für den Ausbau des Ladeangebots, damit der Wettbewerb nicht nur auf den privatwirtschaftlichen Flächen des Einzelhandels stattfindet.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Streichung der Maßnahme • Diese Maßnahme ist klar abzulehnen, da der Ladeinfrastrukturausbau keine staatliche Gewährleistungsaufgabe ist, sondern zuverlässig durch den Markt erfüllt wird. • Anstelle dieser Maßnahme lieber öffentliche Flächen für den Wettbewerb öffnen. |
| 22 | <p>Kommunale Masterpläne Für einen zügigen und koordinierten Ladeinfrastruktur-Aufbau vor Ort ist es entscheidend, die lokalen Aktivitäten zu verstärken und zu bündeln. Die Kommunen oder Zusammenschlüsse von Kommunen werden deshalb gebeten, bis Q3/2023 Masterpläne für den Ladeinfrastrukturaufbau vor Ort zu erarbeiten; als Grundlage hierfür erstellt die NLL ein Muster. Inhalt der</p> |  |  | <p>Die Aufgabe des Staates sollte die Setzung der rechtlichen Rahmenbedingungen und – soweit nötig – die Unterstützung des Marktes sein.</p> <p>Der Anspruch einer zentralen Ladesäulenausbauplanung wird – auch auf kommunaler Ebene – nicht einzulösen sein bzw. nicht zu bedarfsgerechten Ergebnissen führen. Nur über einen Wettbewerb verschiedener</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Diese Maßnahme ist abzulehnen, da die Aufgabe des Staates das Setzen von rechtlichen Rahmenbedingungen ist. <p>Stattdessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fokussierung auf ganzheitliche kommunale Mobilitätskonzepte anstelle kommunaler Masterpläne für Ladeinfrastruktur. • Klärung der dafür erforderlichen finanziellen, personellen und / oder fachlichen |

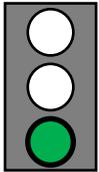
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|--|--|--|---|
| | <p>kommunalen Masterpläne sollen die lokalen Aufbauziele, insbesondere in dicht besiedelten Gebieten, sowie die zur Erreichung dieser Ziele erforderlichen koordinierenden, regulativen, finanziellen und weiteren Maßnahmen sein (u.a. Wettbewerbsprüfung, mögliche Ausschreibung, Flächenakquise, Einbindung lokaler Akteure, Ausweisung von Vorrangflächen, Änderung von Flächennutzungsplan und Stellplatzverordnung). Eine diskriminierungsfreie Vergabe muss dabei sichergestellt werden. Dabei sollen auch integrierte Ansätze für die verschiedenen Verkehrsträger, etwa in Mobilitätshubs mit Ladeinfrastruktur, berücksichtigt werden.</p> <p>Bis: Q3/2023 FF: BMDV, NLL, Länder, Kommunen</p> | | | <p>privatwirtschaftlicher Angebote kann ein den heterogenen Ladebedürfnissen entsprechendes Ladeangebot erreicht werden.</p> <p>Für die Ladesäulenbetreiber wie auch die Netzbetreiber viel wichtiger als kommunale Masterpläne zum Ladesäulenausbau sind kommunale Mobilitätskonzepte, die die Verkehrswende ganzheitlich adressieren und auch klarstellen, ob bzw. wo und wie elektrische PKW und Nutzfahrzeuge künftig zum Einsatz kommen sollen (bspw. autofreie Innenstadt, Ausbau ÖPNV etc.). In dem Zusammenhang sollten die Kommunen auch die Elektrifizierung ihres eigenen Fuhrparks einplanen. Auf der Basis kann sich das privatwirtschaftliche Ladeangebot zielgerichtet entwickeln.</p> <p>Die richtigerweise angedachte Ausweisung öffentlicher Flächen (bspw. im FlächenTOOL) und Anpassung der Stellplatzverordnung für private Flächen sollte grundsätzlich erfolgen, aber nicht nur im Rahmen kommunaler Mobilitätskonzepte.</p> <p>Bzgl. der Ausschreibung ist festzuhalten, dass diese ggü. einer Veröffentlichung der Flächen nicht vorteilhaft erscheint, da sie</p> <ol style="list-style-type: none"> den Ausbau erst einmal bremsen kann, ggf. den Wettbewerb reduzieren kann und durch die Vorgabe spezifischer Anforderungen (bspw. Farbe, Ladeleistung, Standorte, Anzahl) die Wahlfreiheit für die E-Mobilistinnen und -mobilisten einschränken kann. | <p>Unterstützungsbedarfe und Gewährleistung dieser durch den Bund / die Länder.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zeitnahe Ausweisung kommunaler Flächen bspw. im FlächenTOOL, um Projektentwickler für diese zu gewinnen. • Zeitnahe Anpassung der kommunalen Stellplatzverordnungen zur Erleichterung der Errichtung von öffentlich zugänglichen Ladesäulen auf privatwirtschaftlichen Flächen (Einzelhandel). |

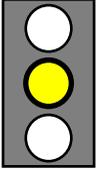
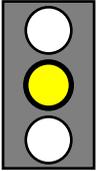
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|--|---|
| 23 | <p>Regionale Ladeinfrastrukturmanager/innen Die NLL wird bis Q2/2023 ca. 30 regionale Ladeinfrastrukturmanager/innen einstellen, die in ausgewählten Regionen die Kommunen vor Ort bei den multiplen Herausforderungen unterstützen und hierbei den „Instrumentenkasten“ an Beratungs-, Planungs- und Wissenstools in die Regionen tragen.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMDV, NLL</p> |  |  | <p>Mit Blick auf den Ausbau des Ladeangebots sind die Kommunen v.a. bei der Bereitstellung von öffentlichen Flächen, der Anpassung der Stellplatzverordnung sowie bei der Genehmigung von Ladesäulen gefordert.</p> <p>Vielversprechender für die Entscheidung vor Ort dürften daher v.a. sein:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Vereinfachung der Genehmigungsverfahren (= Reduktion des Verwaltungsaufwands) 2. Kommunikation von Best Practices (z.B. Single Point of Contact-Ansätze) bspw. durch die NLL, um die Kommunen in der Fläche mitzunehmen. 3. Fachliche und finanzielle Unterstützung der Kommunen bei der Entwicklung ihrer kommunalen Mobilitätskonzepte; dies werden 30 regionale „Ladeinfrastrukturmanagerinnen und -manager“ mit einem eingeschränkten Blick nur auf Ladeinfrastruktur nicht leisten können. | <ul style="list-style-type: none"> • Vereinfachung der Genehmigungsverfahren (= Reduktion des Verwaltungsaufwands) • Kommunikation von Best Practices (z.B. Single Point of Contact-Ansätze) bspw. durch die NLL, um die Kommunen in der Fläche mitzunehmen. • Fachliche und finanzielle Unterstützung der Kommunen bei der Entwicklung ihrer kommunalen Mobilitätskonzepte. |
| 24 | <p>Digitales Schulungsinstrument LadeLernTOOL Im Q3/2022 wird das digitale Schulungsinstrument LadeLernTOOL der NLL veröffentlicht. Dieses Instrument leistet den Transfer von Grundlagen- und Anwendungswissen über das Gesamtsystem Ladeinfrastruktur in die Kommunen. Es wird stetig erweitert und verbessert.</p> <p>Bis: Q3/2022 FF: BMDV, NLL</p> |  |  | <p>Fokussierung auf prioritäre Maßnahmen (Mobilisierung öffentlicher Flächen, Vereinfachung / Beschleunigung von kommunalen Genehmigungen für Ladesäulen und Stromverteilernezausbau, Entbürokratisierung der Förderung) wäre wünschenswert.</p> <p>Das Grundlagen- und Anwendungswissen sollte, wenn, dann das Gesamtsystem Elektromobilität umfassen und die Ladeinfrastruktur nicht isoliert betrachten.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Fokussierung auf prioritäre Maßnahmen (Mobilisierung öffentlicher Flächen, Vereinfachung / Beschleunigung von kommunalen Genehmigungen für Ladesäulen und Stromverteilernezausbau, Entbürokratisierung der Förderung) |

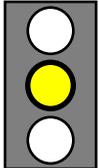
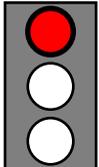
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|---|---|
| 25 | <p>ProzessTOOL für Genehmigungsverfahren Die NLL entwickelt bis Q3/2023 gemeinsam mit kommunalen Vertreterinnen und Vertretern ein digitales ProzessTOOL, in dem die maßgeblichen kommunalen Verfahren, Handlungsoptionen und rechtlichen Grundlagen im Zusammenhang mit der Errichtung von Ladeinfrastruktur, einschließlich des Genehmigungsprozesses und der diskriminierungsfreien Vergabe, transparent dargestellt werden. Dies soll zu einer einfachen Verfahrensbearbeitung entlang eines bundesweit möglichst einheitlichen Entscheidungsniveaus beitragen und darüber hinaus Kommunen sowie Betreiber beim raschen Kompetenzaufbau neuer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unterstützen.</p> <p>Bis: Q3/2023 FF: BMDV, NLL</p> |  |  | <p>Eine Vereinfachung und Beschleunigung der kommunalen Genehmigungen für Ladesäulen und Stromverteilernetzausbau ist dringend geboten. Diese Maßnahme (vgl. MN 26 und MN 23) sollte im Fokus stehen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Prioritärer Fokus auf Vereinfachung und Beschleunigung der kommunalen Genehmigungen für Ladesäulen und Stromverteilernetzausbau (Bauämter, Umweltämter etc.) |
| 26 | <p>Leitfaden für Optimierung und Beschleunigung von Genehmigungsprozessen Die NLL entwickelt bis Q2/2023 gemeinsam mit kommunalen Vertreterinnen und Vertretern einen Leitfaden für die Optimierung und Beschleunigung der Planungs- und Genehmigungsprozesse durch die Kommunen. Ziel ist eine möglichst weitgehende Digitalisierung und Vereinheitlichung. Gegenstand sind u.a. die Genehmigungsprozesse von Netzanschlüssen, die Prüfkriterien für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis für den Aufbau von Ladesäulen und die beschleunigte Anpassung von Bebauungsplänen für die Ausweisung von Ladeinfrastruktur.</p> |  |  | <p>Die Voraussetzungen für eine Vereinfachung und Beschleunigung der Genehmigungen für Ladesäulen und Stromverteilernetzausbau werden auf Landesebene mit den Landesbauordnungen gelegt; der Fokus der Bundesregierung sollte daher im ersten Schritt auf der Vereinfachung / Vereinheitlichung der Landesbauordnungen liegen.</p> <p>„Genehmigungsprozesse von Netzanschlüssen“ unterliegen nicht dem Verantwortungsbereich der Kommunen, sondern der Netzbetreiber.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Prioritärer Fokus muss auf Vereinfachung und Beschleunigung der kommunalen Genehmigungen für Ladesäulen und Stromverteilernetzausbau liegen und an den Landesbauordnungen ansetzen. • Dafür sollte ein Projekt unter FF des BMDV / NLL und unter Einbindung der Länder und Kommunen sowie der Branche (CPO und Netzbetreiber) zur Identifikation möglicher Lösungsansätze aufgesetzt werden. |

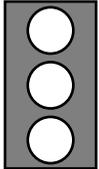
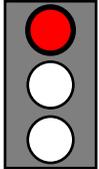
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|--|--|
| | Bis: Q2/2023 FF: NLL, Kommunen | | | Kommunen / Landesbauämter können allerdings kommunale Genehmigungsprozesse für den Stromverteilernetzausbau beschleunigen, von denen die Dauer von Netzbaumaßnahmen maßgeblich abhängt. | |
| 27 | Ausschreibungsmuster und -leitlinien für Kommunen Die NLL bereitet Ausschreibungsmuster und Leitlinien für kommunale Ausschreibungen für Ladeinfrastruktur vor und stellt diese den Kommunen bis Q2/2023 zur Verfügung. Bis: Q2/2023 FF: BMDV, NLL |  |  | Anstelle von Ausschreibungsmustern und -leitlinien, ist die Ausweisung öffentlicher Flächen (bspw. im FlächenTOOL) der einfachste Weg zur Unterstützung des Ausbaus des Ladeangebots (vgl. MN 22). Bzgl. einer Ausschreibung ist festzuhalten, dass diese ggü. einer Ausweisung der Flächen nicht vorteilhaft erscheint, da sie a) den Ausbau erst einmal bremsen kann, b) ggf. den Wettbewerb reduzieren kann und c) durch die Vorgabe spezifischer Anforderungen (bspw. Farbe, Ladeleistung, Standorte, Anzahl) ggfs. wettbewerbliche Gestaltungs- und Differenzierungsspielräume für CPO einschränken kann. Grundsätzlich müssen Ausschreibungen den Anforderungen der Monopolkommission und des Bundeskartellamtes genügen. | <ul style="list-style-type: none"> • Fokus auf Ausweisung öffentlicher Flächen (bspw. im FlächenTOOL) |
| 28 | Prüfung der eigenen Flächen durch den Bund Der Bund prüft bis Ende 2022 die grundsätzliche Eignung für die Errichtung öffentlich zugänglicher sowie nicht-öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für die Flächen in seinem Eigentum, wo öffentlich zugängliche sowie nicht-öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur errichtet werden kann. Diese meldet er an die NLL. |  |  | Diese Maßnahme ist grundsätzlich positiv, da die Verfügbarkeit geeigneter Flächen der zentrale Engpass im Ausbau des Ladeangebots darstellt. Die Ausweisung sollte über das FlächenTOOL erfolgen. Dennoch sieht der BDEW auch folgende kritische Punkte: | <ul style="list-style-type: none"> • Schnellstmögliche Identifizierung verfügbarer Flächen und transparente Ausweisung für alle Marktteilnehmer im FlächenTOOL, damit alle Projektentwicklerinnen und -entwickler sich auf potentielle Standorte bewerben können • Verzicht auf umfangreiche Vorprüfung, sondern schnelle Ausweisung der Flächen |

| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|--|--|
| | Bis: Ende 2022 FF: BMF, BImA | | | <ol style="list-style-type: none"> Die Prüfung der Flächen wurde schon im ersten Masterplan Ladeinfrastruktur (MP I) zugesagt und ist weiter offen (s. MN III.3); daher müssen verfügbare Flächen jetzt schnellstmöglich identifiziert und für alle Marktteilnehmer transparent im Flächen-TOOL ausgewiesen werden Es ist nicht nachzuvollziehen, warum die Flächen erst durch den Bund selbst geprüft werden und v.a. wie dies erfolgen wird, bevor sie dem Markt zur Verfügung gestellt werden. Aufgrund der heterogenen Ladebedürfnisse werden die Marktteilnehmer die Eignung öffentlicher Flächen für den Ausbau des Ladeangebots deutlich besser beurteilen können. Das Beispiel unbewirtschafteter Rastflächen, die nur im Rahmen des „Deutschlandnetzes“ ausgeschrieben wurden, zeigt, dass Flächen des Bundes teilweise nicht immer diskriminierungsfrei zur Verfügung gestellt werden; dies gilt es zur Unterstützung des privatwirtschaftlichen Ausbaus zu gewährleisten. Ein solches Vorgehen deutet sich auch in MN 29 an. | <ul style="list-style-type: none"> Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu den Flächen. |
| 29 | Verfahren zur Ausschreibung von Bundesflächen Für öffentlich zugängliche und nicht-öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur auf bundeseigenen Flächen veröffentlicht die BImA neue Ausschreibungen und führt bestehende fort. Bei den vorbereitenden Schritten bezieht sie die NLL ein. |  |  | Anstelle von Ausschreibungen, ist die Ausweisung öffentlicher Flächen (bspw. im Flächen-TOOL) der einfachste Weg zur Unterstützung des Ausbaus des Ladeangebots (vgl. MN 27). | <ul style="list-style-type: none"> Schnelles Ausweisen von verfügbaren Flächen im Flächen-TOOL, statt zeitaufwendiger Ausschreibungen Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu den Flächen |

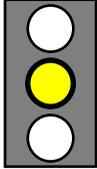
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|--|---|---|
| | Bis: Ende 2022 FF: BMDV, BMF | | | Bzgl. der Ausschreibung ist festzuhalten, dass diese ggü. einer Ausweisung der Flächen nicht vorteilhaft erscheint, da sie <ul style="list-style-type: none"> a) den Ausbau erst einmal bremsen kann, b) ggf. den Wettbewerb reduzieren kann und c) durch die Vorgabe spezifischer Anforderungen (bspw. Farbe, Ladeleistung, Standorte, Anzahl) ggfs. wettbewerbliche Gestaltungs- und Differenzierungsspielräume für CPO einschränken kann. Es muss sichergestellt sein, dass die Flächen des Bundes den privatwirtschaftlichen Ausbau unterstützen. | |
| 30 | <p>Ladeinfrastruktur an Behördenparkplätzen</p> <p>Im Rahmen seiner Kapazitäten stellt der Bund Ladeinfrastruktur für Gäste und Beschäftigte auf den Parkplätzen seiner Behörden zur Verfügung. Bis Ende 2025 sollen möglichst 25% der Stellplätze jeder Behörde Lademöglichkeiten aufweisen. Das BMI wird eine einheitliche Vorgabe zur Errichtung und Betrieb von Ladeinfrastruktur zur privaten Nutzung insbesondere zur Abrechnung des Ladestroms für Bundesbedienstete und -beschäftigte erstellen.</p> <p>Bis: Ende 2025 FF: BMI, BMF</p> |  |  | <p>Es ist gut, wenn der Bund auf seinen eigenen Parkplätzen bei der E-Mobilität vorangeht. Eine Ausweitung auf die Landesbehörden wäre wünschenswert.</p> <p>Unklar ist, wie mit öffentlich zugänglichen Behördenparkplätzen (vergleichbar mit denen des Einzelhandels) umgegangen wird. Hier wäre durchaus die Errichtung öffentlich zugänglicher Ladesäulen denkbar. Auch diese Parkplätze sollten daher im FlächenTOOL ausgewiesen und dem Wettbewerb zugänglich gemacht werden. Vorgaben sollten nur in Abstimmung mit der Branche (CPO) gemacht werden, damit diese nicht an den realen Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer vorbeigehen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Öffnung öffentlich zugänglicher Behördenparkplätze für die Errichtung privatwirtschaftlicher Ladesäulen analog zu den Parkflächen des Einzelhandels. • Ausweisung der Flächen im FlächenTOOL • Die Rahmensetzung durch das BMI sollte sich an den Anwendungsfällen und Angeboten am Markt ausrichten. • Die Abrechnung des Ladestroms für Bundesbedienstete und -beschäftigte darf keine Abweichung zu allgemeinen Regelungen für Arbeitgeber-Laden darstellen (keine 2-Klassen-Nutzerbedingungen) |

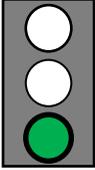
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|--|---|---|
| 31 | <p>Ladeinfrastruktur an Verkehrsknotenpunkten Das BMDV prüft bis Ende 2022, wie der Aufbau von Ladeinfrastruktur an Verkehrsknotenpunkten wie z.B. Bahnhöfen, Flughäfen und ZOBs sowie Mitfahrerparkplätzen beschleunigt werden kann.</p> <p>Bis: Ende 2022 FF: BMDV</p> |  |  | <p>Zeitnahe Ausweisung der Flächen im Flächen-TOOL wünschenswert; bzgl. der Flächen von Unternehmen im Bundesbesitz müssten diese bereits durch MN 28 adressiert sein. Bei Landes-Unternehmen sollte es sich ebenso verhalten.</p> <p>Der Prüfauftrag allein reicht dabei nicht aus, die Umsetzung und Bereitstellung von Flächen ist entscheidend.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Verzicht auf umfangreiche Vorprüfung, sondern schnelle Ausweisung der Flächen • Klarstellung, wie der Bund die Umsetzung der Maßnahme sicherstellt • Damit alle Projektentwickler sich auf potentielle Standorte bewerben können sowie aus Transparenzgründen, sollten die Flächen im FlächenTOOL ausgewiesen werden. • Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu den Flächen |
| 32 | <p>Konzept für die Deckung des Flächenbedarfs entlang der Autobahnen. Das BMDV wird bis Ende 2023 mit Unterstützung der NLL und unter enger Einbeziehung der Autobahn GmbH ein Konzept für die Erschließung neuer Flächen entlang der Autobahnen für die Errichtung von Ladestationen für Pkw und Lkw erarbeiten. Dabei wird auch der Aufwand für einen Netzanschluss berücksichtigt. Im Anschluss daran wird die Prüfung konkreter Flächen beginnen.</p> <p>Bis: Ende 2023 FF: BMDV</p> |  |  | <p>Diese wichtige Maßnahme für den Ladesäulenausbau, v.a. für E-LKW wird unterstützt. Für mehr Verbindlichkeit sollte sie nicht nur als unverbindliches „Konzept“ formuliert werden.</p> <p>Für E-PKW – vgl. MN 18 – ist weniger ein Konzept des BMDV erforderlich, sondern eine schnellstmögliche Identifizierung und Bereitstellung der erforderlichen Flächen. Etwaige neu identifizierte Flächen sollten den Marktteilnehmern unbürokratisch z.B. über das FlächenTOOL angezeigt werden.</p> <p>Für E-LKW besteht der Bedarf der Marktteilnehmer v.a. darin, dass die seitens des Bundes geplanten Standorte entlang der Bundesautobahn zeitnah benannt werden und v.a., dass die Autobahn GmbH für diese bereits einen Netzanschluss bestellt, der auf die geschätzten Leistungsbedarfe ausgelegt ist, um später Engpässe aufgrund kurzer Vorlaufzeiten zu vermeiden (vgl. MN 18).</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Die Bearbeitung der Maßnahme sollte dringend zeitlich vorgezogen werden und der Fokus sollte auf der Identifikation von Standorten liegen. Eine Konzepterstellung bis Ende 2023 und anschließende Flächenprüfung geht zu Lasten des ohnehin schon sehr engen Zeitfensters für den Aufbau von E-LKW-Ladeinfrastruktur. • Der Bund / die Autobahn GmbH müssen zeitnah die Standorte, an denen E-LKW geladen werden sollen, ausweisen und für diese einen entsprechenden Netzanschluss beantragen. • Die Branche (CPO, NB) ist bei der Konzepterstellung einzubeziehen. • Grundsätzlich sollte die Autobahn GmbH dem Flächenbedarf der Ladesäulenbetreiber entsprechen. • Anstelle von Ausschreibungen sollten die Flächen unbürokratisch den |

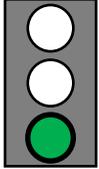
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|---|--|--|
| | | | | | Marktteilnehmern z.B. über das Flächen- TOOL angezeigt werden. |
| 33 | <p>Prüfung der eigenen Flächen durch die Länder und Kommunen Die Länder und Kommunen werden gebeten, ihre Liegenschaften bis Ende 2023 dahingehend zu prüfen, ob Ladeinfrastruktur errichtet werden kann und verfügbare Flächen an die NLL oder, sofern rechtlich möglich, an das FlächenTOOL zu melden.</p> <p>Bis: Ende 2023 FF: Länder</p> |  |  | <p>Diese Maßnahme ist grundsätzlich sehr positiv, da die Verfügbarkeit geeigneter Flächen der zentrale Engpass im Ausbau des Ladeangebots darstellt.</p> <p>Bewertung vgl. MN 28.</p> | <ul style="list-style-type: none"> Die Maßnahme muss deutlich früher als Ende 2023 umgesetzt werden; Ausweisung verfügbarer Flächen bis Ende 2022 Verzicht auf umfangreiche Vorprüfung, sondern schnelle Ausweisung der Flächen Damit alle Projektentwickler sich auf potentielle Standorte bewerben können sowie aus Transparenzgründen, sollten die Flächen im FlächenTOOL ausgewiesen werden. Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zu den Flächen. Klarstellung, wie die Umsetzung der Maßnahme sichergestellt wird |
| 34 | <p>Roadmap Digitalisierung des Gesamtsystems Ladeinfrastruktur Das BMDV und das BMWK entwickeln gemeinsam bis Q2/2023 mit den Stakeholdern eine Roadmap, die aufzeigt, welche weiteren Schritte der Digitalisierung erfolgen müssen, um ein für alle Nutzerinnen und Nutzer komfortables und attraktives Gesamtsystem Ladeinfrastruktur zu realisieren. Dazu werden der Zielzustand für die Integration von Ladeinfrastruktur, Fahrzeug und Nutzung definiert, Schlüsselanwendungen identifiziert und der nötige öffentlich und diskriminierungsfrei zugängliche Datenraum sowie standardisierte Übermittlungs- und Kommunikationsprotokolle beschrieben.</p> |  |  | <p>Die Vorgabe von Komfortfunktionen sowie die Definition eines Zielzustands bzw. von Schlüsselanwendungen und Standards ist nicht vorrangige Aufgabe des Staates. Diese erfolgen im Wettbewerb, wo die besten Lösungen für die Kundinnen und Kunden entstehen.</p> <p>Die Digitalisierung wird in dem aktuellen Marktstadium mit sehr großer Dynamik durch den Wettbewerb im Markt beschleunigt. Die von den E-Mobilistinnen und -mobilisten wirklich nachgefragten Produkte und Services werden sich entsprechend im Wettbewerb durchsetzen.</p> <p>Zwingend erforderlich dafür und Aufgabe des Staates ist die Schaffung der wettbewerblichen Rahmenbedingungen für die Nutzung der</p> | <ul style="list-style-type: none"> Die öffentliche Hand sollte als Kernaufgabe die Schaffung der wettbewerblichen Rahmenbedingungen für die Nutzung der digitalen Technologien und Daten begreifen und wettbewerbliche Differenzierungsmerkmale den Marktteilnehmern überlassen. |

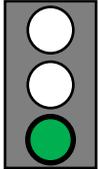
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|---|---|--|
| | <p>Unter anderem werden diese Anwendungen und deren Auswirkungen auf den Wettbewerb näher analysiert:</p> <ul style="list-style-type: none"> • „Plug & Charge“ und ähnliche Konzepte • Barrierefreiheit von Ladeinfrastruktur • Reservierbarkeit von Ladeinfrastruktur <p>Aspekte der Datensicherheit, der Datenqualität und energiewirtschaftliche Mess- und Steuerungsvorgänge sind Teil der Betrachtung.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMDV, BMWK, NLL</p> | | | <p>digitalen Technologien und Daten anstelle von Technologievorgaben.</p> <p>Grundsätzlich muss der Fokus auf Maßnahmen liegen, die den Ladesäulenausbau unterstützen.</p> | |
| 35 | <p>Cybersicherheit</p> <p>Aufgrund der zunehmenden Bedeutung für die Mobilität prüfen BMDV, BMWK und BMI bis Q2/2023, ob zusätzliche Maßnahmen zum Schutz vor Cyberangriffen notwendig sind.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMDV, BMWK, BMI</p> |  |  | <p>Cybersicherheit ist ein wichtiger Aspekt für die Ladesäulenbetreiber und insbesondere für die Stromnetzbetreiber und wird daher unterstützt. Die Thematik fällt jedoch in die Umsetzung der europäischen NIS 2.0-Richtlinie in deutsches Recht, die Anpassung von EnWG und KritisV sowie die Entwicklung des neuen IT-Sicherheitskatalogs. Auswirkung und Bedarf im Rahmen dieser Maßnahme sind daher unklar und nicht zu bewerten.</p> <p>Einbeziehung der Branche (CPO und Netzbetreiber) notwendig.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Klarstellung der Zielrichtung der Maßnahme im Rahmen des Masterplans vor dem Hintergrund der laufenden Anpassung des Rechtsrahmens auf europäischer und deutscher Ebene • Einbeziehung der Branche (CPO und Netzbetreiber) notwendig. |
| 36 | <p>Mehr Transparenz bei der Netzplanung u. a. mit Netzkarten</p> <p>Die Planung von Ladestandorten mitsamt der dafür notwendigen Netzanbindung erfolgt umso effizienter, je mehr Informationen über Stromleitungen und Anschlusskapazitäten zur Verfügung stehen. Im Rahmen der Netzausbauplanung</p> |  |  | <p>Mit der EnWG Osternovelle hat die Bundesregierung ein umfassendes Paket u.a. zur Unterstützung des Netzanschlussprozesses verabschiedet. Dieses Paket gilt es nun im Markt umzusetzen.</p> <p>Mit Blick auf den angenommenen Mehrwert von Netzkarten bei der Netzplanung sei zur</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Streichung der Maßnahme • Umsetzung der Maßnahmen zum Netzanschlussprozess aus der EnWG Osternovelle |

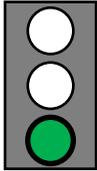
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- l. Entwik- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|--|--|--|------------------|
| | <p>müssen die nach § 14d EnWG verpflichteten Verteilnetzbetreiber Netzkarten der Hoch- und Mittelspannungsebene erstellen. Das BMWK wird bis Q3/2023 Vorschläge für gesetzliche Anpassungen unterbreiten, damit diese künftig in einem einheitlichen digitalen Format vorgehalten werden. Außerdem wird darauf hingewirkt, dass diese Karten an zentraler Stelle wie der im § 14e EnWG vorgesehenen gemeinsamen Internetplattform bereitgestellt werden. Die auf diese Weise zur Verfügung gestellten Daten können u.a. für Standortentscheidungen im Bereich der Ladeinfrastrukturplanung sowie von der NLL zur Verbesserung ihrer Instrumente zur Bedarfsplanung genutzt werden.</p> <p>Bis: Q3/2023 FF: BMWK</p> | | | <p>Einordnung und zum Erwartungsmanagement u.a. darauf hingewiesen, dass</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) die Standortentscheidung durch die Ladesäulenbetreiber nicht anhand der Auslastung des Stromnetzes erfolgt; vielmehr folgt das Netz dem Bedarf der Kundinnen und Kunden. Eine frühzeitige Beantragung des Netzanschlusses ist entscheidend; 2) statische Netzkarten nicht für die Ausbauplanung von Ladeinfrastruktur und Standortentscheidung geeignet sind, da sie eine Momentaufnahme der Stromnetze darstellen, die sich durch Netzanschlussgesuche beständig ändert; 3) eine technische und finanzielle Bewertung zum Anschluss von Ladeinfrastruktur an das Stromnetz hoch komplex ist, abhängig von der jeweiligen Situation vor Ort und umfangreiches Fachwissen erfordert, weshalb der Netzanschluss mit dem zuständigen Netzbetreiber abzustimmen ist; 4) Daten über das Stromnetz inkl. Trassenverlauf und Netzauslastung sensible Daten über systemkritische Stromnetzinfrasturktur umfassen und daher nur in geschützten Kreisen einsehbar sein dürfen; 5) die Standortplanung durch die Ladesäulenbetreiber erfolgt und eine zentrale Planung nicht zu bedarfsgerechten Ergebnissen führen wird. | |

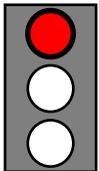
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|--|--|
| 37 | <p>Elektromobilität in der Netzplanung berücksichtigen und Kommunikationsprozesse vertiefen</p> <p>Um Verteilernetzbetreiber dabei zu unterstützen, bei der Netzausbauplanung und der Erstellung von Regionalszenarien sektorübergreifende Entwicklungen wie den Hochlauf der Elektromobilität zu berücksichtigen, wird die NLL u.a. Bedarfsprognosen für die Ladeinfrastruktur und – in Abstimmung mit der Industrie – Ergebnisse aus den Cleanroom-Gesprächen zur Verfügung stellen. Dadurch können auch die Voraussetzungen für die Herstellung des Netzanschlusses verbessert werden. BMWK, BMDV und NLL werden vor diesem Hintergrund unter Berücksichtigung bestehender Prozesse bis Ende 2022 ein Eckpunktepapier für einen Kommunikationsprozess erstellen, um den Austausch und die Wissensbündelung zwischen allen relevanten Akteuren zu verstärken.</p> <p>Bis: Ende 2022 FF: BMWK</p> |  |  | <p>Grundsätzlich ein positiver Punkt. Insbesondere die Bedarfsannahmen zum Hochlauf der Elektromobilität (PKW und LKW) und Standortplanung für öffentliche Ladeparks der NLL, v.a. für E-LKW, wären dabei für die Netzplanung hilfreich.</p> <p>Der BDEW gibt jedoch zu bedenken, dass die Maßnahme inhaltlich bereits weitgehend geklärt ist und v.a. ihrer Umsetzung harrt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Bereits im Rahmen des ersten Masterplans Ladeinfrastruktur hatte das BMVI dem BMWi zugesagt, dass die Daten geförderter Ladesäulen und Wallboxen sowie Bedarfsprognosen den Netzbetreibern zur Verfügung gestellt werden sollen (s. BMWi 2020). Diese Maßnahme ist trotz mehrfacher Nachfrage der Branche weiterhin offen. Seitens des KBA wurde sie dagegen umgesetzt. 2) Dasselbe gilt für die Bereitstellung der aggregierten Ergebnisse aus den ersten Clean Room Gesprächen mit den PKW-Herstellern aus dem Jahre 2020 (s. BMVI 2019 MN IV.2). <p>Wichtiger ist stattdessen, dass die Netzbetreiber befähigt werden, einen vorausseilenden Netzausbau umzusetzen. Dafür benötigen sie möglichst frühzeitig Informationen über den finalen Standort und den erforderlichen Leistungsbedarf. Hierzu muss das BMWK einen entsprechenden Regulierungsrahmen erarbeiten, damit auch die nötigen Ressourcen durch die Netzbetreiber zur Verfügung gestellt werden können.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Zeitnahe Umsetzung der im Rahmen des Masterplan I zugesagten Maßnahme IV.2 sowie der Vereinbarung von BMWi und BMVI zur Datenbereitstellung für die Netzplanung. • Einbindung der Netzbetreiber als spätere Nutzer der Bedarfsprognosen bei der Definition der Inhalte der Maßnahme und deren Umsetzung erforderlich; sie können die NLL als fachliche Experten unterstützen • Befähigung der Netzbetreiber für einen vorausschauenden Netzausbau durch frühzeitige Information über die finalen Standorte bzw. verbindliche Bestellung der erforderlichen Leistungsbedarfe sowie die Schaffung eines entsprechenden Regulierungsrahmens |

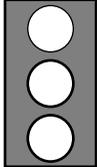
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|--|--|
| 38 | <p>Digitales Antragsverfahren für Netzanschlüsse vereinheitlichen</p> <p>Mit der jüngsten Novelle der NAV wurde eine stärkere Digitalisierung und Standardisierung des Netzanschlussverfahrens auf den Weg gebracht. Damit soll auch die Installation privater Ladeinfrastruktur im Massenmarkt beschleunigt werden. Da Schnellladestandorte in der Regel an die Mittelspannung angeschlossen werden, unterbreitet das BMWK bis Q3/2023 einen Vorschlag für Regelungen, um Antragsverfahren für Netzanschlüsse auch in diesem Bereich weiter zu digitalisieren und zu vereinheitlichen.</p> <p>Bis: Q3/2023 FF: BMWK, BNetzA</p> |  |  | <p>Richtiger Punkt; Prüfauftrag für Digitalisierung und Standardisierung des reinen Antragsverfahrens (Schnittstelle Kunde-Netzbetreiber / Posteingang) wird begrüßt.</p> <p>Einbindung der Branche durch das BMWK erforderlich.</p> <p>Mit der EnWG Osternovelle hat die Bundesregierung bereits ein umfassendes Paket u.a. zur Unterstützung des Netzanschlussprozesses verabschiedet. Dieses Paket gilt es nun im Markt umzusetzen.</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, dass die nachgelagerte Netzanschlussprüfung und -errichtung sowie der ggf. notwendige Netzausbau mit den dazugehörigen Genehmigungsprozessen ebenfalls zeitlichen Aufwand im Netzanschlussprozess bedeuten. Zudem ist insbesondere der Aufbau von Schnellladesäulen ein Projektgeschäft, das eine gute Interaktion zw. CPO und Netzbetreiber im jeweiligen Projekt erfordert.</p> <p>Die Ausarbeitung des Vorschlags sollte zur Klärung der erzielbaren Mehrwerte schneller bearbeitet werden. Nach Vorlage eines Regelungsvorschlags – wie geplant Q3/2023 – müsste die Implementierung bei den Netzbetreibern folgen, die weitere Zeit in Anspruch nehmen wird. Es bedarf daher eines deutlich ambitionierteren Zeitplans, um das Beschleunigungspotential zu heben.</p> <p>Der Prüfauftrag sollte zur Klärung der erzielbaren Mehrwerte schneller bearbeitbar sein.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Diese Maßnahme ist ausdrücklich zu begrüßen, der Prüfauftrag muss jedoch spätestens zum Anfang 2023 abgeschlossen sein, da die Implementierung bei den Netzbetreibern ebenfalls weitere Zeit in Anspruch nehmen wird. • Einbeziehung der Branche (Netzbetreiber und CPO) zwingend erforderlich, um bereits laufende Digitalisierungsprozesse zu unterstützen. |

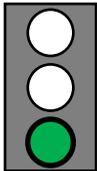
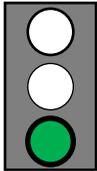
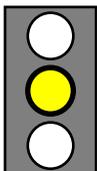
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|---|---|
| 39 | <p>Mehr Transparenz beim Netzanschluss Informationspflichten der Netzbetreiber zur Dauer und zu den zu erwartenden Kosten eines Netzanschlusses im Nieder- sowie Mittelspannungsbereich können für mehr Transparenz sorgen und der Bewertung möglicher Ladestandorte dienen. Das BMWK prüft bis Q1/2023, ob hierfür Anpassungen des Rechtsrahmens notwendig und möglich sind. Zu dieser Prüfung zählen Möglichkeiten zur Verpflichtung der Netzbetreiber in der Nieder- und Mittelspannung, einem Anschlussuchenden bereits vor der Beauftragung Angaben zu Kosten und Dauer mitzuteilen, sowie zu Umsetzungsfristen für die Bereitstellung des Netzanschlusses zumindest für bestimmte Prozessschritte bzw. zur Definition von Regelfällen für Netzanschlüsse.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMWK</p> |  |  | <p>Der BDEW unterstützt den Prüfauftrag für das BMWK. Folgende Punkte sind zu beachten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Netzbetreiber bieten bereits heute häufig kostenlos unverbindliche Grobkostenangebote und Beratungen zum Netzanschluss, insbesondere für größere Projekte an, welche Kapazitäten in Anspruch nehmen. • Die Marktteilnehmer (NB und CPO) sind sich bewusst darüber, dass mehrere Anfragen für einen Standort den Ressourcenaufwand/ die Kosten deutlich steigern können. • Im Rahmen der Maßnahme muss durch das BMWK in Zusammenarbeit mit der BNetzA geprüft werden, ob den Netzbetreibern die entsprechend erforderlichen Ressourcen, v.a. mit Blick auf den regulatorischen Rahmen, für die Umsetzung zur Verfügung stehen; sollte das nicht der Fall sein, muss der Bund sofortige Maßnahmen ergreifen, die es Netzbetreibern ermöglichen, schnellstmöglich Ressourcen aufzubauen. • Angaben zu Dauer und Kosten können nur in Form einer unverbindlichen Grobkostenkalkulation angegeben werden, da diese Werte von der Situation vor Ort sowie prozessbeteiligten Dritten (z.B. Genehmigungsbehörden) abhängen. • Nieder- und Mittelspannung müssen zwingend separat betrachtet werden, da es sich bei Ladeinfrastruktur in der Niederspannung um einen Massenprozess und bei | <ul style="list-style-type: none"> • Die Maßnahme ist ausdrücklich zu begründen; der Prüfauftrag des BMWK sollte deutlich früher als Q2 2023, möglichst bis Ende 2022, abgeschlossen werden • Fokussierung zunächst auf die Mittelspannung. • Einbeziehung der Branche (Netzbetreiber und CPO) zwingend erforderlich. • Die Genehmigung für Netzaus-/umbau in der Nieder- und Mittelspannung muss beschleunigt und vereinfacht werden; auch dafür ist ein Prüfauftrag erforderlich inkl. Einbeziehung der Netzbetreiber und Kommunen, der ebenfalls bis Ende 2022 abgeschlossen sein sollte (s. MN 26) • Regulatorische Unterstützung der Netzbetreiber bei der Bewältigung der zunehmenden Anzahl an Netzanschlussgesuchen (Ressourcenaufbau) |

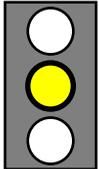
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|--|--|--|
| | | | | Ladeinfrastruktur in der Mittelspannung um individuelles Projektgeschäft mit entsprechend höherem individuellen Prüfaufwand beim Netzbetreiber handelt. | |
| 40 | <p>Technische Anschlussbedingungen vereinheitlichen Ladeinfrastrukturbetreiber, die in mehreren Netzgebieten tätig sind, müssen oft unterschiedliche Anschlussbedingungen berücksichtigen, was zu Ineffizienzen und Verzögerungen führen kann. Die BNetzA berichtet erstmals bis Q3/2023 und danach anlassbezogen, in welchen der für die Ladeinfrastruktur relevanten Bereichen die Technischen Anschlussbedingungen weiter vereinheitlicht werden können. Hierbei werden die Netzbetreiber und Ladeinfrastrukturunternehmen eng eingebunden.</p> <p>Bis: Q3/2023 FF: BNetzA</p> |  |  | <p>Vorab-Hinweis: Für ein einheitliches Verständnis sollte durchgängig der marktübliche Begriff Ladesäulenbetreiber oder Ladepunktbetreiber (CPO) statt „Ladeinfrastrukturbetreiber“ genutzt werden.</p> <p>Uneinheitliche TABs für Umspannstationen sind derzeit und absehbar bis 2025 einer der Treiber für steigende Kosten und längere Umsetzungsdauer beim Ausbau der Schnellladeinfrastruktur in Deutschland. Hier steckt ein mögliches Optimierungspotenzial für den weiteren Ausbau zur Senkung der Stückkosten beim CPO, was wiederum Mittel für den weiteren Ausbau freisetzt. Inhaltlich ist das Thema richtig und wichtig, daher begrüßt der BDEW den Prüfauftrag für die BNetzA. Das BMWK sollte ebenfalls federführend berücksichtigt werden. Der Zeitstrahl für die Prüfung möglicher Vereinheitlichungsansätze sollte gestrafft werden. Das ist vor allem vor dem Hintergrund notwendig, dass neue TAB-Vorgaben diverse formale Prozesse (Befassung der einschlägigen Gremien, formale Anpassungen TAB-Musterwortlaut, formale Anpassungen bei netzbetreiberspezifischen TAB-Vorgaben) nach sich ziehen, die einen erheblichen Zeitbedarf in Anspruch nehmen werden. Insofern wäre mit einer Implementierung im Markt nicht vor 2025 zu rechnen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Prüfauftrag wird ausdrücklich begrüßt • Federführung beim BMWK unter Einbindung BNetzA • Durchführung Bestandsaufnahme zur Identifikation relevanter und wirkungsvoller Handlungsbedarfe bei Optimierung und Vereinheitlichung der Technischen Anschlussbedingungen (TAB) bis Ende 2022 • Zunächst Fokussierung auf Mittelspannung und die erforderlichen Umspannstationen • Einbeziehung der Branche (Netzbetreiber und CPO) + VDE/FNN zwingend erforderlich. • Überprüfung von Abweichungen netzbetreiberspezifischer TAB von den Muster-TAB auf deren Notwendigkeit durch BNetzA oder ein von ihr beauftragtes Gremium |

| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- l. Entwik- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|--|---|
| | | | | <p>Die Branche (Netzbetreiber und CPO inkl. des VDE/FNN als TAR-Verantwortliche) müssen mit einbezogen werden, insbesondere, da bereits beim VDE/FNN Maßnahmen zur Überarbeitung der Technischen Anschlussregeln laufen. Zudem muss bei den Lösungsansätzen sichergestellt werden, dass sie ganzheitliche Lösungen darstellen und nicht Kosten bzw. Nutzen einseitig verteilen.</p> <p>Im ersten Schritt sollte möglichst zeitnah eine Bestandsaufnahme gemacht werden, um zu evaluieren, wo konkreter Handlungsbedarf bei der Optimierung und Vereinheitlichung der TAB besteht. Dadurch werden eine Priorisierung und Bewertung von TAB-Maßnahmen erst möglich. Dabei ist eine differenzierte Betrachtung von Nieder- und Mittelspannung erforderlich.</p> | |
| 41 | <p>Steuerbarkeit, Flexibilitätsmodelle und bidirektionales Laden</p> <p>Das BMWK erarbeitet bis Q2/2023 Vorschläge, wie die Einbindung von Fahrzeugbatterien in das Stromnetz verbessert werden kann. Neben rechtlichen und technischen Rahmenbedingungen für die Netz- und Systemintegration von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen und Netzanschlüssen auf Niederspannungsebene (§ 14a EnWG) sind auch attraktive Flexibilitäts- und Geschäftsmodelle für Prosumer, die ihre Fahrzeugbatterien für das Stromsystem zur Verfügung stellen, gleichermaßen von Bedeutung. Dabei prüft das BMWK auch, inwiefern Maßnahmen zur Verbesserung der Netzzustandsüberwachung ergriffen werden</p> |  |  | <p>Die BNetzA ist bereits mit der Ausgestaltung des § 14a EnWG beauftragt worden. In dem Rahmen sollte auch die Frage des bidirektionalen Ladens geklärt werden.</p> <p>Der BDEW begrüßt, dass die Bundesregierung mit der Festlegungskompetenz der BNetzA dieses für die Integration des privaten Ladens zu Hause in das Stromnetz so wichtige Maßnahme zumindest auf legislativer Ebene geklärt hat.</p> <p>Die Umsetzung durch die BNetzA sollte den in der NPM ausgearbeiteten Branchenkonsens zu diesem Thema berücksichtigen (s. NPMAG 5).</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Streichung der Maßnahme, da diese durch die Bundesregierung bereits erledigt ist • Bei der Umsetzung von § 14a EnWG muss bidirektionales Laden berücksichtigt werden. • Fragen abseits von § 14a EnWG zum bidirektionalen Laden (z.B. Technische Anschlussrichtlinien, rechtliche Fragestellungen, MaKo, Bilanzierung etc.) sind unter Leitung des BMWK zusammen mit der BNetzA und der Energiewirtschaft insb. Netzbetreiber anhand eines energiewirtschaftlichen Modells zu klären und gesetzlich zu fixieren |

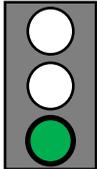
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|---|--|---|
| | <p>sollten. Ziel sind eine Netz- und Systemintegration der Elektromobilität unter Wahrung der Nutzerbedürfnisse, die Unterstützung des Ausbaus der erneuerbaren Energien und die Ermöglichung der bevorstehenden Umsetzung des EU-Legislativpakets „Fit for 55“.</p> <p>Zudem prüft das BMWK in enger Abstimmung mit dem BMDV, welche rechtlichen und technischen Anpassungen notwendig sind, um das bidirektionale Laden insbesondere im nicht-öffentlichen Raum zu ermöglichen, dabei Mehrwerte für Nutzer zu schaffen und netzdienlich zu gestalten.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMWK</p> | | | | |
| 42 | <p>Definition Ladestation und/oder mobiler Speicher als Letztverbraucher</p> <p>Das BMWK, BMF und BMDV prüfen bis Q1/2023 gemeinsam, ob und in welchen Fällen eine Präzisierung und eine Vereinheitlichung des Letztverbraucherbegriffs in bestehenden Regularien sinnvoll und möglich ist, auch um Anreize für das bidirektionale Laden zu setzen.</p> <p>Bis: Q1/2023 FF: BMWK, BMF, BMDV</p> |  |  | <p>Im ersten Masterplan wurde eine Anpassung des Letztverbraucherbegriffs im EEG in Analogie zum EnWG zugesagt, allerdings nicht umgesetzt (s. BMVI 2019 MN I.2). Dieser Punkt ist durch die Abschaffung der EEG-Umlage nun hinfällig. Zudem wurden in der gesetzlich verabschiedeten Osternovelle des EnWG Speicher gerade erst als eigenständige Säule des Energiesystems definiert.</p> <p>Bei der in dieser Maßnahme gewählten Formulierung ist unklar, was konkret mit Blick auf die Letztverbraucherdefinition erfolgen soll.</p> <p>Klar ist:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Das EnWG ist und muss weiter bei der Letztverbraucherdefinition das führende Gesetz sein, wenn die europäische | <ul style="list-style-type: none"> • Streichung der Maßnahme • Letztverbraucherdefinition im EnWG muss die führende Größe bleiben, um die europäische Anschlussfähigkeit des deutschen E-Mobilitäts-Marktmodells zu gewährleisten. • Diskussion kann nicht ausschließlich aus Sicht der Elektromobilität geführt werden, sondern betrifft auch andere Geschäftsmodelle; Einbeziehung der Branche (NB, CPO, EMP) in die Diskussion zwingend erforderlich. |

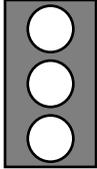
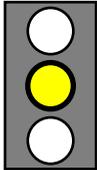
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|--|---|
| | | | | Anschlussfähigkeit des deutschen E-Mobilitäts-Marktmodells weiter gewährleistet werden soll. 2. Wenn der Letztverbraucherbegriff über alle gesetzlichen Regelungen vereinheitlicht werden soll, hat dies auch Auswirkungen auf andere Geschäftsmodelle, in denen Speicher zum Einsatz kommen, und nicht nur auf die Ladeinfrastruktur. Daher kann von der Elektromobilität ein Diskussionsbeitrag geleistet werden, dieser muss sich aber in andere Diskussionen eingliedern. Der BDEW lehnt diese Maßnahme entsprechend ab. | |
| 43 | Erarbeitung von Fallbeispielen zum Begriff des „Ladepunktbetreibers“ Der Markt und die Geschäftsmodelle für den Aufbau und den Betrieb von Ladeinfrastruktur sind sehr vielfältig. Wer die Rolle des Ladepunktbetreibers (CPO) im konkreten Fall ausübt, ist nicht immer direkt ersichtlich. Mit der Funktion des Ladesäulenbetreibers sind diverse Rechte und Pflichten verbunden, die z.B. für die Anmeldung der Ladeinfrastruktur bei der BNetzA und für den Treibhausgas-Quotenhandel wichtig sind. Die NLL wird in Zusammenarbeit mit der Branche und unter Beteiligung von BMWK und BNetzA für wichtige Geschäftsmodellkonstellationen die Rolle des Ladepunktbetreibers exemplarisch erörtern und typische Fallbeispiele erarbeiten. Bis: Ende 2022 |  |  | Der BDEW sieht hier keinen Klärungsbedarf. Zudem ist die Zuordnung der Maßnahme zur Netzintegration nicht nachvollziehbar. | <ul style="list-style-type: none"> • Streichung der Maßnahme • Sollten hier Unklarheiten beim BMDV und BMWK bestehen, sollten diese mit der Branche (CPO und EMP) geklärt werden. |

| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|---|--|--|
| | FF: BMWK, BMDV | | | | |
| 44 | <p>Vereinheitlichung der Beschilderung für Elektrofahrzeuge</p> <p>Das Elektromobilitätsgesetz hat bisher nicht zu einer einheitlichen Beschilderung für Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur innerhalb einer Kommune, in verschiedenen Kommunen und an den Autobahnen geführt. Außerdem wird gegen das Falschparken an Ladesäulen nur unzureichend vorgegangen. Das BMDV wird eine Vereinheitlichung der Beschilderung unter Einbeziehung der Länder weiter vorantreiben.</p> <p>Bis: laufend FF: BMDV</p> |  |  | <p>Insbesondere die Beschilderung entlang der Autobahnen (nicht erst auf Rasthöfen) hat hier eine hohe Bedeutung und auch Signalwirkung für den Markt. Zu erörtern ist dabei auch, inwiefern Ladestandorte in direkter Autobahnnähe (z.B. 2 km) – aber nicht auf Rasthöfen – entlang der Autobahnen zu beschildern sind.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Einbeziehung der Branche (CPO, EMP) • Fokus auf Beschilderung an Autobahnen auch für Autohöfe und Ladestandorte in unmittelbarer Umgebung |
| 45 | <p>Nebenanlagen für Ladeinfrastruktur verkehrsfrei</p> <p>Das BMWWSB prüft bis Q2/2023 gemeinsam mit den Ländern die Möglichkeit, in der Musterbauordnung der Länder die Errichtung der erforderlichen Nebenanlagen (u. a. Überdachungen, Nebengebäude, Transformatoren) für Ladeinfrastruktur verkehrsfrei zu stellen.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMWWSB, Länder</p> |  |  | <p>Richtige Maßnahme.</p> <p>Der Fokus auf bauordnungsrechtlicher Ebene ist richtig. Das BMWK und die Branche (NB und CPO) müssen eingebunden werden. Die Verkehrsfreiheit auch von Schnellladeinfrastruktur wurde im Vergleich zum vorherigen Entwurf gestrichen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Zeitliche Beschleunigung bis Ende 2022 • Einbeziehung der Branche (CPO, NB) u.a. zur Konkretisierung der erforderlichen Nebenanlagen • Bei der Netzinfrastuktur sollte der Fokus in der Mittel- und Niederspannung liegen • Eigener Prüfauftrag an das BMWK für Netzinfrastuktur • Verkehrsfreiheit muss weiterhin auch für Ladeinfrastruktur gelten, nicht nur für Nebenanlagen |
| 46 | <p>Studie zu Immissionen von Ladestandorten</p> <p>Die NLL gibt in enger Abstimmung mit dem BMUV eine Studie in Auftrag, die die Umweltwirkung (insbesondere Lärm, aber auch andere Störungen) von Lade-Hubs in Abhängigkeit ihrer Größe und Ladeleistung, verfügbarer Technik auf</p> |  |  | <p>Anstelle einer Studie, sollten v.a. zeitnah Handlungsoptionen erarbeitet werden, wie diese Thematik i.S. einer Unterstützung des Ausbaus des Ladeangebots gelöst wird.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Anstelle einer Studie, sollten v.a. zeitnah Handlungsoptionen erarbeitet werden, wie diese Thematik i.S. einer Unterstützung des Ausbaus des Ladeangebots gelöst wird. |

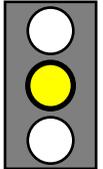
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- l. Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|--|--|---|--|
| | <p>Fahrzeug- und Ladesäulenseite (z.B. Lüfter), bau-licher Maßnahmen, verkehrlicher Aspekte wie dem Zu- und Abfahrtsverkehr und ggf. weiterer Eigenschaften untersucht. Ziel der Studie ist erstens aufzuzeigen, wie Lade-Hubs und Fahrzeuge beschaffen sein müssen, um mit bisheriger Im-missionsschutzregulierung vereinbar zu sein und zweitens, welche regulativen Anpassungen einer näheren Prüfung unterzogen werden sollten.</p> <p>Bis: Ende 2022 FF: NLL, BMUV</p> | | | | |
| 47 | <p>Leitfaden für Nutzung gewerblicher Parkplätze außerhalb der Öffnungszeiten Das BMDV wird gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern des HDE und der kommunalen Spitzenverbände eine Arbeitsgruppe gründen, die bis Q2/2023 einen Best-Practice-Leitfaden für eine praktikable und rechtsichere Nutzung von Ladeinfrastruktur auf gewerblichen Parkplätzen außerhalb der Öffnungszeiten durch Dritte entwickeln. Dabei werden vertrags-, haftungs-, lärm-schutzrechtliche und andere Regularien berücksichtig.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMDV, NLL</p> |  |  | <p>Maßnahme sinnvoll für eigentlich öffentlich zu-gängliche Ladepunkte.</p> <p>Allerdings sollte anstelle eines Leitfadens der Rechtsrahmen eine Nutzung des Ladeangebots außerhalb der Öffnungszeiten gewährleisten. Der Fokus sollte entsprechend auf der Ergän-zung / Anpassung des Rechtsrahmens liegen.</p> <p>Einbeziehung der Ladesäulenbetreiber fehlt.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Einbeziehung der Branche (CPO) • Fokussierung auf Anpassung des Rechtsrah-mens anstelle von Leitfaden |

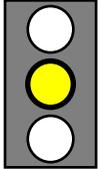
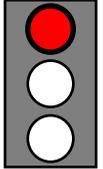
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|--|--|---|--|
| 48 | <p>Überarbeitung GEIG Nach Abschluss der Revision der EU-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD) initiiert das BMWK eine Evaluation des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) und erarbeitet eine Anpassung des GEIG mit dem Ziel, Gebäude vorausschauend und zukunftsicher auf den Ausbau von ausreichender Ladeinfrastruktur vorzubereiten</p> <p>Bis: 2023 FF: BMWSB, BMWK, BMDV</p> | | | <p>Der BDEW begrüßt diese Maßnahme.</p> <p>Empfehlenswert ist die Einbindung der Verbände ZVEI und ZVEH ab einem frühen Stadium. Weiter sollten Experten aus DKE und VDE/FNN den Prozess mitgestalten, da es sinnvoll ist, die normative Seite mit zu berücksichtigen. Auch könnten eventuell Normierungslücken offenbart werden. Im Zuge der Begleitung sind Entscheidungen schneller und zielgerichteter umsetzbar.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Einbeziehung der betreffenden Verbände (ZVEI, ZVEH) sowie der Normierungsseite (DKE, VDE/FNN) |
| 49 | <p>Aufbau von Ladeinfrastruktur auf Stellplätzen in Bruchteileigentum Die NLL erarbeitet unter Einbezug des BMJ bis Ende 2023 einen Leitfaden für Gemeinschaften (§§ 741 ff, 1008 ff BGB), in dem Lösungsansätze für den Umgang mit verschiedenen rechtlichen Konstellationen und tatsächlichen (z. B. mehrere Personen sind Eigentümer eines als Parkplatz ist Gemeinschaftseigentum genutzten Grundstücks) beim Einbau von Lademöglichkeiten adressiert werden.</p> <p>Bis: Ende 2023 FF: NLL, BMJ</p> | | | | |
| 50 | <p>Vereinfachung und Ertüchtigung Hausanschluss sowie digitale und elektrische Gebäudeinfrastruktur BMWK, BMDV und BMWSB prüfen gemeinsam bis Q2/2023, wie die Ertüchtigung des Hausanschlusses vereinfacht und die elektrische und</p> | | | <p>Auswirkungen auf Netzanschluss- und Messkonzepte unklar.</p> <p>Die Federführung sollte beim BMWK liegen; Beitrag des BMDV erschließt sich hier nicht.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Einbindung DKE und VDE/FNN zwingend erforderlich • Die Federführung muss beim BMWK liegen |

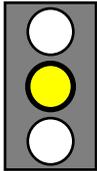
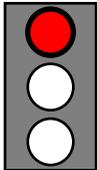
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- l. Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|--|--|--|--|
| | <p>digitale Infrastruktur insbesondere von Mehrfamilienhäusern unterstützt werden kann, um den neuen Anforderungen durch die Elektrifizierung des Verkehrs, der Digitalisierung der Energiewende sowie der dezentralen Energieversorgung und -speicherung gerecht zu werden. Bestandteil der Prüfung ist auch, ob eine Förderung erforderlich ist und wie diese ausgestaltet werden kann.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMDV, BMWK, BMWSB</p> | | | <p>Zwingende Einbindung der Standardisierungsorganisationen DKE sowie VDE/FNN erforderlich.</p> <p>Insbesondere mit Blick auf Quartierslösungen ist zu dem die Einbindung der Branche (Netzbetreiber, Messstellenbetreiber, CPO) erforderlich.</p> | |
| 51 | <p>Nutzung von PV-Strom auch für Fahrzeuge Dritter</p> <p>Nach der Umsetzung der aktuell laufenden Anpassung im Energierecht (insb. Abschaffung der EEG-Umlage zum 1. Juli 2022) bis spätestens Q1/2023 werden BMWK und BMDV gemeinsam prüfen, ob weitere Maßnahmen erforderlich sind, um die Weitergabe eigenen PV-Stroms an Dritte ohne Netznutzung für das Laden von Elektrofahrzeugen unbürokratisch zu gestalten.</p> <p>Bis: Q1/2023 FF: BMWK, BMDV, BMF</p> |  |  | <p>Vor-Ort-Versorgung würde erheblich vereinfacht werden. Dies darf aber nicht nur für das Laden von Fahrstrom gelten.</p> <p>Beitrag BMDV unklar, da originäres BMWK-Thema.</p> <p>Hinweis: Aus Gründen des Verbraucherschutzes wird abgerechneter Strom eichrechtskonform gemessen und abgerechnet werden müssen.</p> <p>Aus Sicht des BDEW ist insofern zu prüfen, ob weitere Regelungsänderungen u.a. mit Blick auf das Steuerrecht und Messwesen erforderlich sind. Dabei sind verschiedene Anwendungsfälle, wie z.B. die Abgabe von PV-Strom von Lade-Hub-Dächern an Autofahrer zu prüfen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> MN 51 und MN 52 sollten als grundsätzlicher Prüfauftrag des steuerrechtlichen Rahmens unter FF des BMF und unter Einbindung der Branche (CPO, EMP) zusammengeführt werden. |

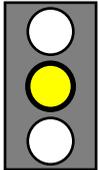
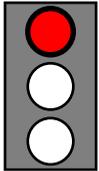
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- l. Entwik- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|---|--|
| 52 | <p>Überarbeitung Umsatzsteuer für den Betrieb von Ladeinfrastruktur</p> <p>Aktuell verlieren Hausverwaltungen, die den Fahrstrom der Bewohnerinnen und Bewohner eines Mehrfamilienhauses oder einer Wohnanlage über die Nebenkostenabrechnung abrechnen, ihr Umsatzsteuerprivileg. Hausverwaltungen beauftragen daher Dritte mit dem Betrieb der Ladeinfrastruktur und erhöhen damit die Kosten für die Nutzerinnen und Nutzer. Inwieweit das Umsatzsteuerrecht im Rahmen der verbindlichen unionsrechtlichen Vorgaben so angepasst werden kann, dass eine Umsatzsteuerbefreiung für derartige Leistungen in Betracht kommen kann und die Übertragung der Abrechnung durch die Hausverwaltung auf Betreiber unnötig wird, wird BMF nach Ergehen der hierzu aktuell noch ausstehenden Rechtsprechung prüfen, möglichst bis Q2/2023.</p> <p>Bis: Möglichst Q2/2023 FF: BMF</p> |  |  | | <ul style="list-style-type: none"> MN 52 und MN 51 sollten als grundsätzlicher Prüfauftrag des steuerrechtlichen Rahmens unter FF des BMF und unter Einbindung der Branche (CPO, EMP) zusammengeführt werden. |
| 53 | <p>Bedarfsanalyse und Ausbauplanung der Ladeinfrastruktur für Lkw</p> <p>Das BMDV wird den langfristigen und standort-spezifischen Bedarf (bis mindestens 2035) für den Aufbau von Ladeinfrastruktur und den resultierenden Strombedarf ermitteln. Diese Informationen werden Investoren und insbesondere Netzbetreibern für die Planung des Stromnetzes zur Verfügung gestellt. Der Aufbau von Ladeinfrastruktur für Lkw und Pkw sollte intelligent</p> |  |  | <p>Die Intention der Maßnahme zur Schaffung einer Grundlage für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für E-LKW und zur Unterstützung der Netzbetreiber bei der Entwicklung des Stromnetzes wird begrüßt. Für notwendig erachtet und ebenso begrüßt wird auch eine gemeinsame Betrachtung von PKW und LKW bei der standort-spezifischen Bedarfsanalyse für Ladeinfrastruktur und der übergreifenden Netzanschlussleistung.</p> | <ul style="list-style-type: none"> Die Identifikation der künftigen Standorte und die Bestellung des Netzanschlusses auf Basis einer ersten Bedarfsschätzung haben oberste Priorität. Die Bedarfsanalyse muss unter Einbeziehung der Branche (LKW-Hersteller, Netzbetreiber, CPO) erfolgen und in ein ganzheitliches Mobilitätskonzept für den Schwerlastverkehr eingebettet sein. |

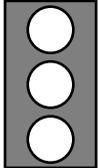
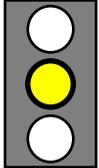
| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- l. Entwik- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|--|--|---|---|
| | <p>zusammengedacht und bedarfsgerecht vollzogen werden.</p> <p>Bis: Ende 2022 FF: BMDV, NLL</p> | | | <p>Jedoch greifen die in der Maßnahme vorgesehene Bedarfsplanung und der daraus resultierende Energiebedarf zu kurz für eine effektive Entwicklung des Stromnetzes.</p> <p>Erläuterung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Entscheidend für die Stromnetzentwicklung ist nicht der standortspezifische Strombedarf (kWh), sondern der Leistungsbedarf (kW) bezogen auf die installierte Leistung und Netzanschlussleistung - Netzbetreiber benötigen eine verbindliche Bestellung von Anschlussleistung für die Herstellung eines Netzanschlusses und Planung des vorgelagerten öffentlichen Stromnetzes. Eine Bedarfsanalyse reicht hierfür nicht aus - Ladeleistungen von PKW- und LKW-Ladeinfrastruktur müssen je Standort aus betrieblichen und sicherheitstechnischen Gründen gemeinsam betrachtet und über einen gemeinsamen Netzanschluss bereitgestellt werden. - Für einen effizienten Netzanschluss ist die Summenleistung aller Kundenanlagen entscheidend. Daher bedarf es eines ganzheitlichen Standortkonzeptes. - Wegen der zu erwartenden sehr hohen Ladeleistungen aus gleichzeitiger PKW- und LKW-Ladung über einen gemeinsamen Anschluss ist davon auszugehen, dass hierfür neue Umspannwerke mit einer Anbindung | <ul style="list-style-type: none"> • Bedarfsanalyse und Ausbauplanung sollten auch für das Szenario einer Vollelektrifizierung des Schwerlastverkehrs (2045) vorgenommen werden • Ergebnis der Bedarfsanalyse sollte neben dem standortspezifischen Strombedarf unbedingt die erforderliche installierte Leistung der Ladeinfrastruktur und die Netzanschlussleistung enthalten • Rechtzeitige, vorausschauende, verbindliche und standortspezifische Bestellung der erforderlichen Netzanschlussleistung beim zuständigen Netzbetreiber. Hierfür braucht es einen klaren Vertragspartner, der beim Netzanschluss in Vorleistung geht, bspw. die Autobahn GmbH. • Eine Netzanschlussbestellung muss unabhängig davon nach wie vor stets bedarfsgetrieben erfolgen. • Regulatorische Prüfung der Finanzierung der Kosten für Netzanschluss und Ausbau des vorgelagerten Stromnetzes |

| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|--|---|---|--|--|
| | | | | <p>an das Hochspannungsnetz zu errichten sind. Diese Umspannwerke sind in der Regel als Kunden- bzw. Letztverbraucher-Anlage nicht Teil der öffentlichen Versorgung und daher nicht vom Netzbetreiber, sondern vom Betreiber der Ladeinfrastruktur zu finanzieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Die Realisierung von Netzanschlüssen mit hohen Anschlussleistungen (MW) kann mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Daher ist eine zusätzliche Bedarfsanalyse und Ausbauplanung für das Szenario einer Vollelektrifizierung des Schwerlastverkehrs (2045) sinnvoll, um Kosten und Wartezeiten bei einem stufenweisen Netzanschluss zu vermeiden. <p>Zu beachten ist, dass die Kosten für den Netzanschluss und den Ausbau des vorgelagerten Stromnetzes für Ladeinfrastruktur an Raststätten voraussichtlich bei nur einer kleinen Anzahl an ländlichen Verteilnetzbetreibern entstehen werden, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Netzentgelte. Hier gilt es ein Ungleichgewicht zwischen den Netzbetreibern zu vermeiden.</p> | |
| 54 | <p>Finanzierung von Ladeinfrastruktur für Lkw Das BMDV und das BMWK entwickeln bis spätestens Q1/2023 geeignete Finanzierungs- und Fördermaßnahmen für die Ladeinfrastruktur für Lkw auf Betriebsgeländen, an Umschlagpunkten, in Gewerbegebieten und an Lade-Hubs.</p> |  |  | <p>Erfolgsentscheidend und zeitkritisch für einen möglichst zeitnahen Aufbau eines Ladeangebots für E-LKW ist die Identifikation der Standorte und die Bestellung des Netzanschlusses Die Übergabe-Station am Netzanschluss liegt in der Regel im Eigentum des Betreibers der Ladeinfrastruktur. Abhängig vom erforderlichen</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Priorisierung der Identifikation der künftigen Standorte und der Bestellung des Netzanschlusses auf Basis einer ersten Bedarfsermittlung • Bei der Finanzierung Fokus auf den Netzanschluss |

| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehrwert Ladesäulen-Ausbau | Unterstützung markt. Entwicklung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|--|---|
| | Bis: Q1/2023 FF: BMDV, BMWK | | | Leistungsbedarf und dem jeweiligen Standort kann auch die Anbindung an das Hochspannungsnetz mittels eines Umspannwerks notwendig sein. Bei der Finanzierung sollte daher insbesondere eine Finanzierung des Netzanschlusses berücksichtigt werden. Damit würde der Bund bereits einen signifikanten finanziellen Beitrag für die E-LKW-Ladesäulenbetreiber entlang der Fernverkehrsachsen leisten. Dies müsste entsprechend bei den Fördermaßnahmen für öffentliche E-LKW-Ladesäulen an anderen Standorten berücksichtigt werden. | |
| 55 | Konzept für den Aufbau eines initialen Ladenetzes für Lkw Das BMDV wird mit der Autobahn GmbH des Bundes und der NLL bis Ende 2022 ein Konzept für den Aufbau eines initialen, skalierbaren Ladefrastrukturnetzes für Lkw entlang des Fernverkehrsnetzes erstellen. Bis: Ende 2022 FF: BMDV, NLL, Autobahn GmbH |  |  | Erfolgsentscheidend und zeitkritisch für einen möglichst zeitnahen Aufbau eines Ladeangebots für E-LKW entlang der Fernverkehrswege ist die Identifikation der Standorte und die Bestellung des Netzanschlusses auf Basis einer ersten Bedarfsermittlung durch die Autobahn GmbH. Damit wären bereits die wesentlichen Punkte für ein „Konzept für den Aufbau eines initialen Ladenetzes für LKW“ adressiert. | <ul style="list-style-type: none"> • Im Rahmen des Konzeptes Priorisierung der Identifikation und Öffnung von Flächen für die künftigen Standorte und die Bestellung des Netzanschlusses auf Basis einer ersten Bedarfsschätzung • Einbindung der Branche bei der Konzeptarbeit, (CPO, Netzbetreiber) zur Identifikation und Behebung bestehender Hemmnisse |
| 56 | User Journey und Use Cases für E-Lkw Bis Q3/2022 entwickelt die NLL in Zusammenarbeit mit weiteren Akteuren eine „User Journey E-Lkw“ auf Basis einer Use-Case-Landschaft für schwere Nutzfahrzeuge, um ein nutzerorientiertes Zielbild für das zukünftige Laden zu entwickeln. Bis: Q3/2022 FF: NLL |  |  | Ein Mehrwert für die Marktteilnehmer ist nicht erkennbar, da diese durchaus in der Lage sind, geeignete Use Cases und User Journeys für die von ihnen gewählten Kundengruppen, Standorten und Ladeservices zu entwickeln. | <ul style="list-style-type: none"> • Streichung der Maßnahme |

| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|--|---|--|
| 57 | <p>Muster-Layouts für Anordnung an Ladeinfrastruktur-Standorten für Lkw</p> <p>Das BMDV und die NLL erstellen gemeinsam mit der Autobahn GmbH und den Stakeholdern bis Q2/2023 Muster-Layouts über die Anordnung der Ladepunkte, Stellplätze und Trafos an den Standorten von Ladeinfrastruktur für Lkw. Diese werden in die relevanten Regularien, wie etwa den Empfehlungen für Rastanlagen an Straßen überführt.</p> <p>Bis: Q2/2023 FF: BMDV, NLL, Autobahn GmbH</p> |  |  | <p>Ein wesentlicher Mehrwert für die Marktteilnehmer ist nicht erkennbar, da diese durchaus in der Lage sind, geeignete Use Cases und User Journeys für die von ihnen gewählten Kundengruppen, Standorten und Ladeservices zu entwickeln.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Solche Muster Layouts sollten nur die generell für den LKW-Verkehr notwendigen Bedürfnisse berücksichtigen und nicht zu einer Überregulierung der Stellplatzplanung führen. • Die Branche (CPO, Netzbetreiber) muss bei der Erarbeitung mit einbezogen werden. |
| 58 | <p>Ausschreibung eines initialen Ladenetzes für Lkw</p> <p>Auf Basis des Konzeptes (s.o.) wird das BMDV gemeinsam mit der Autobahn GmbH bis Ende Q4/2023 eine erste Ausschreibung zur Errichtung des initialen Ladenetzes veröffentlichen.</p> <p>Bis: Q4/2023 FF: BMDV, Autobahn GmbH</p> |  |  | <p>Der Aufbau des E-LKW-Ladeangebots ist wie bei den PKW nicht Aufgabe des Staates. Eine staatliche Ausschreibung ist dann sinnvoll, wenn absehbar ist, dass es keine Investoren für diese Projekte gibt. Andernfalls führt eine solche Ausschreibung zu Zeitverzug und der Einschränkung des Wettbewerbs.</p> <p>Zudem kann eine Ausschreibung, wie z.B. das „Deutschlandnetz“, dazu führen, dass es zu einer unverhältnismäßig hohen Anzahl von Netzanschlussanfragen bei den Netzbetreibern kommt. Da von multiplen Anfragen für Ladeinfrastruktur pro Standort/Suchraum immer nur ein Bruchteil tatsächlich realisiert wird, führt eine Ausschreibung zu deutlichem Mehraufwand bei den Netzbetreibern und bindet die ohnehin begrenzten operativen Ressourcen.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Fokussierung auf die Identifikation der künftigen Standorte und die Bestellung des Netzanschlusses auf Basis einer ersten Bedarfsschätzung • Wenn möglich, muss der privatwirtschaftliche Ausbau Vorrang haben. Dies wird beim Aufbau des E-LKW-Ladeangebots der Fall sein. • Einbeziehung der Branche (Netzbetreiber und CPOs) in die Konzepterstellung • Rechtzeitige, vorausschauende, verbindliche und standortspezifische Bestellung der erforderlichen Netzanschlussleistung beim zuständigen Netzbetreiber. Dabei ist darauf zu achten, dass die Netzanschlussleistung bedarfsgerecht bestellt und ausgelegt wird. Für die verbindliche Bestellung braucht es einen klaren Vertragspartner, der beim |

| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- Entwick- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|--|--|
| | | | | <p>Da bereits das Interesse der Marktteilnehmer am E-LKW-Lademarkt absehbar ist, wird aus Sicht des BDEW eine Ausschreibung nicht der richtige Weg sein, um das E-LKW-Ladeangebot aufzubauen.</p> <p>Stattdessen sollte der Bund schnell und pragmatisch den Aufbau unterstützen.</p> | <p>Netzanschluss in Vorleistung geht, bspw. die Autobahn GmbH.</p> |
| 59 | <p>Standardisierung Lkw-Laden Die OEMs entwickeln gemeinsam mit den betreffenden Normungsinstanzen bis Ende 2023 Standards für alle wesentlichen Schritte entlang des Ladeprozesses von Lkw. Dazu gehört etwa die Ladetechnik (z.B. Ladebrücken) sowie der MCS-Standard. Die Industrie stellt ausreichend Fachpersonal sowie Test- und Versuchskapazitäten für MCS-Normung und Standardisierung zur Verfügung.</p> <p>Bis: Ende 2023 FF: OEM</p> |  |  | <p>Der MCS-Standard liegt bereits vor.</p> <p>Die Standardisierung erfolgt nicht allein durch die LKW-Hersteller, sondern unter Einbezug der Ladetechnikhersteller und Ladepunktbetreiber.</p> | <p>Die Standardisierung muss unter Einbeziehung der Ladetechnikhersteller und Ladepunktbetreiber erfolgen.</p> |
| 60 | <p>Einheitliche Bezahlssysteme für E-Lkw Sofern in der AFIR keine Vorgaben hierzu getroffen werden, werden sich alle relevanten Akteure (insb. OEM, CPO und Logistikbetreiber) bis 2023 auf ein einheitliches Bezahlssystem einigen. Sollte dies nicht gelingen, wird der Bund im Jahr 2024 prüfen, ob hierzu eine gesetzliche Regelung notwendig ist.</p> <p>Bis: Ende 2023 FF: Industrie</p> |  |  | <p>Die rechtliche Regelung in der Ladesäulenverordnung (LSV) ist in dieser Thematik grundsätzlich ausreichend.</p> <p>V.a. aber gibt es keine Hinweise für einen Regelungsbedarf oder den Bedarf einer „Industrieab-sprache“. Das Thema Bezahlssysteme ist in der Logistik auch mit einer hohen Kostensensitivität. Entsprechend ist im Markt ein einheitliches Vor-gehen zu erwarten.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Streichung der Maßnahme |

| Nr. | Maßnahme Entwurf 08.07.2022 | Mehr- wert La- desäu- len-Aus- bau | Unter- stützung markt- l. Entwik- lung | BDEW Bewertung | BDEW Forderungen |
|-----|---|---|---|--|---|
| 61 | <p>Ladeinfrastruktur an ZOB Das BMDV entwickelt bis Ende 2023 ein Konzept für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für Fernbusse an zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) und ggf. weiteren Standorten.</p> <p>Bis: Ende 2023 FF: BMDV</p> |  |  | <p>Zum Depotladen gibt es bereits Angebote im Markt und einen intensiven Austausch der an solchen Lösungen interessierten Marktteilnehmer. Ein Mehrwert eines BMDV-Konzepts ist nicht erkennbar.</p> | |
| 62 | <p>Kontinuierliches Monitoring und Prüfung der Standardisierung und des Aufbaus von Ladeinfrastruktur für Lkw Das BMDV etabliert bis Ende 2022 einen Prozess, in dem die laufende technische Entwicklung, die Standardisierungsprozesse und der Aufbau der Ladeinfrastruktur für Lkw kontinuierlich begleitet werden. Ziel ist die frühzeitige Identifikation von Koordinations- und Regulierungsbedarfen sowie eine Abstimmung mit der laufenden Entwicklung der AFIR.</p> <p>Bis: Ende 2022 FF: BMDV</p> |  |  | <p>Es gelten hier dieselben Aussagen wie bei MN 5.</p> <p>Für ein solches Monitoring muss der Wille erkennbar sein, die Marktentwicklung zu verstehen und zu unterstützen. D.h., das Monitoring muss auch anerkennen können, dass die Marktentwicklung positiv ist.</p> <p>Voraussetzung sind belastbare Maßstäbe, anhand derer die Entwicklung beurteilt wird. 1 Mio. Ladepunkte bspw. können da kein Maßstab sein.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Einbeziehung von BMWK und Bundeskartellamt. • Einbeziehung der Branche in die Konzepterstellung • Einbeziehung der Branche in die etwaige Diskussion von Maßnahmen. |