

Antwort der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/1637 –

Neuer Masterplan Ladeinfrastruktur des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

In einer Pressemitteilung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) vom 18. März 2022 heißt es: „Um den Aufbau an Ladepunkten zu beschleunigen, arbeiten wir an einer Neuauflage des Masterplans Ladeinfrastruktur“ (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/K/wissing-projekte-100-tage.html>). Bereits 2019 war eine Neuauflage des Masterplans Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorgesehen. Um ein neues Projekt der Bundesregierung handelt es sich demnach nicht. Im Gegensatz zum Deutschen Bundestag kennen Medienvertreter anscheinend bereits den Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur II des BMDV. Laut Presseberichten finden sich darin 74 Vorschläge, mit denen das Ziel, 1 Million Ladepunkte bis zum Jahr 2030 zu errichten und 15 Millionen vollelektrische Pkw auf die deutschen Straßen zu bringen, erreicht werden soll (vgl. <https://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/elektromobilitaet-masterplan-ladeinfrastruktur-mit-planwirtschaft-zum-stromtanknetz/28176844.html>). Ferner umfasst der Entwurf des BMDV drei Ebenen: den Nutzerfokus auf die Ladeorte, den Nutzerfokus auf das Ladeerlebnis sowie den Flächen- und Betreiberfokus auf die Rahmenbedingungen (vgl. <https://www.electrive.net/2022/03/23/masterplan-ladeinfrastruktur-ii-74-massnahmen-fuer-mehr-ladepunkte>).

Absehbar ist, dass auch mit einem neuen Masterplan Ladeinfrastruktur die Elektromobilität in naher Zukunft nicht flächendeckend in Deutschland zu finden sein wird. Die derzeitige Pkw-Bestandsflotte muss daher mitgedacht werden. Auch im Jahr 2030 werden noch rund 30 Millionen Pkw mit einem Verbrennungsmotor auf deutschen Straßen fahren (<https://www.tagesschau.de/wirtschaft/unternehmen/antriebswende-verbrennerverbot-greenpeace-elektroautos-klimaziel-kfz-co2-emissionen-101.html> sowie <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/1202904/umfrage/anteil-der-elektroautos-am-pkw-bestand-in-deutschland/#:~:text=Im%20Jahr%202020%20lag%20der,11%2C55%20Millionen%20Fahrzeugen%20entsprechen>). Zusätzlich zu der Elektromobilität sollten daher nach Ansicht der Fragesteller alle Lösungen gefördert werden, die die Klimabilanz des motorisierten Individualverkehrs verbessern, beispielsweise regenerative Kraftstoffe. Es geht nicht um ein Entweder-oder, sondern um ein Sowohl-als-auch der uns zur Verfügung stehenden Technologien.

Nach Auffassung der Fragesteller ist es im Hinblick auf die Elektromobilität entscheidend, realistische Ausbauziele zu formulieren, wie dies mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur 2019 geschehen ist. Eine sinnvolle Fortschreibung und eine Förderung aller Technologien sind nach Auffassung der Fragesteller eine Perspektive für alle Nutzer individueller Mobilitätsangebote. Die Bundesregierung hat nach Auffassung der Fragesteller bisher zudem keine konkreten Vorschläge oder präzisen Festlegungen hinsichtlich der Bezahlbarkeit und Umsetzbarkeit getroffen.

1. Wann wird die Bundesregierung den Ausschuss für Verkehr des Deutschen Bundestages über die Evaluierung und Neuauflage des Masterplans Ladeinfrastruktur informieren?
2. Welche Abteilungen, Unterabteilungen und Referate im BMDV sind mit der Erstellung des Masterplans Ladeinfrastruktur befasst, und mit welchen Arbeitseinheiten in welchen weiteren Ressorts der Bundesregierung (einschließlich Bundeskanzleramt) wird der Masterplan Ladeinfrastruktur abgestimmt?
16. Wie soll die interministerielle Arbeitsgruppe, die das BMDV gründen und leiten wird (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/ein-master-plan-fuer-bund-laender-und-kommunen>), zusammengesetzt sein, welche Aufgaben wird sie haben, und werden Tätigkeitsberichte veröffentlicht oder dem Deutschen Bundestag zugänglich gemacht?

Die Fragen 1, 2 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Überarbeitung des Masterplans Ladeinfrastruktur unter Federführung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ist ein ressortübergreifender Prozess innerhalb der Bundesregierung, insbesondere mit denjenigen Organisationseinheiten, die mit den Themen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur befasst sind. Der Deutsche Bundestag wird informiert.

3. Welche Unternehmen, Verbände und sonstigen Interessengruppen wurden bei der Erarbeitung des Masterplans Ladeinfrastruktur angehört bzw. miteinbezogen?

Es wird ein Beteiligungs- und Dialogprozess mit Vertreterinnen und Vertretern aus Ländern, Kommunen, Verbänden, Wirtschaft und Industrie stattfinden.

4. Hält die Bundesregierung an dem Ziel fest, 15 Millionen rein elektrisch betriebene Elektroautos und 1 Million öffentlich zugängliche Ladepunkte im Jahr 2030 zu erreichen?
Mit welchen Kosten wird gerechnet?
5. Ist das Ziel der Bundesregierung, 15 Millionen rein elektrisch betriebene Elektroautos und 1 Million öffentlich zugängliche Ladepunkte im Jahr 2030 zu erreichen, am tatsächlichen Bedarf orientiert und damit volkswirtschaftlich effizient?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es ist Ziel der Bundesregierung, dass im Jahr 2030 mindestens 15 Millionen vollelektrische Pkw in Deutschland zugelassen sind. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist eine wichtige Voraussetzung für dieses Ziel. Die Bundesregie-

rung arbeitet daran, den vorauslaufenden Ladeinfrastrukturausbau zu beschleunigen.

Im Übrigen wird auf die Antwort der Bundesregierung zu den Fragen 3 bis 7 auf Bundestagsdrucksache 20/928 verwiesen.

6. Entwickelt sich die Anzahl der zugelassenen Elektroautos in Deutschland entsprechend der Verfügbarkeit von öffentlichen und privaten Ladepunkten?

Die Verfügbarkeit einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur sowohl im öffentlich zugänglichen als auch im nicht öffentlichen Bereich ist eine wichtige Voraussetzung, damit mehr Elektrofahrzeuge zugelassen werden. Sowohl im Bereich der Elektrofahrzeuge als auch im Bereich der Ladeinfrastruktur zeigt sich eine starke Wachstumsdynamik.

7. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte empfiehlt die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur zu errichten?

Inwiefern werden die Empfehlungen berücksichtigt?

Die Anzahl der Ladepunkte (LP) für die Bedarfsdeckung hängt von der Ladeleistung der jeweiligen LP, also dem Verhältnis von Normalladepunkten, Schnellladepunkten und High Power Charging-LP, ab.

8. Wie viele Normal- und Schnellladepunkte gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung aktuell in Deutschland, und wie viele davon sind einsatzfähig?

Zum 1. April 2022 wurde der Betrieb von 50 203 Normalladepunkten und 8 723 Schnellladepunkten gemäß § 5 Absatz 1 der Ladesäulenverordnung (LSV) gegenüber der Bundesnetzagentur (BNetzA) angezeigt.

9. Wo wurde in den vergangenen Jahren nach Kenntnis der Bundesregierung die Ladeinfrastruktur schwerpunktmäßig aufgebaut und gefördert (privater bzw. öffentlicher Aufstellort)?

Der Bund fördert den Ausbau der Ladeinfrastruktur seit dem Jahr 2017 im Rahmen mehrerer Förderprogramme sowohl im Bereich der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur als auch im Bereich der nicht öffentlichen Ladeinfrastruktur für private, gewerbliche und kommunale Antragssteller.

Die folgende Tabelle enthält die Entwicklung der Anzahl der öffentlich zugänglichen LP in den vergangenen Jahren.

Jahr	2018	2019	2020	2021	bis 1. April 2022
Anzahl öffentlich zugängliche LP	19.143	29.890	41.600	55.843	58.926

Im Bereich der nicht öffentlichen Ladeinfrastruktur besteht keine Pflicht zur Anzeige der Inbetriebnahme gegenüber der Bundesregierung.

10. In welchen Kommunen steht nach Kenntnis der Bundesregierung keine öffentliche Ladeinfrastruktur zur Verfügung (bitte nach Ländern und Landkreisen aufschlüsseln)?

Der BNetzA liegen gemäß LSV Meldungen über 30 560 öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen und 58 926 öffentlich zugängliche LP vor, die zum 1. April 2022 in Betrieb waren. Jeder der 401 Kreise und kreisfreien Städte verfügt über öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen im Kreis- oder Stadtgebiet.

Um die Ergebnisse übersichtlich darstellen zu können, wurde auf eine Einzelaufzählung der 6 335 Gemeinden ohne gemeldete öffentlich zugängliche Ladeeinrichtungen verzichtet.

Die LSV ermöglicht keine vollumfängliche Erhebung aller öffentlich zugänglichen LP. Normalladepunkte, mit Inbetriebnahme vor dem 17. März 2016 sowie Ladepunkte mit bis zu 3,7 kW Ladeleistung werden von der Anzeigepflicht der LSV nicht erfasst.

Land	Anzahl Gemeinden ohne öffentlich zugängliche Ladeeinrichtung
Baden-Württemberg	281
Bayern	946
Berlin	-
Brandenburg	272
Bremen	-
Hamburg	-
Hessen	89
Mecklenburg-Vorpommern	615
Niedersachsen	521
Nordrhein-Westfalen	7
Rheinland-Pfalz	1.950
Saarland	4
Sachsen	212
Sachsen-Anhalt	124
Schleswig-Holstein	827
Thüringen	487

11. Berücksichtigt die Bundesregierung Möglichkeiten des induktiven Ladens in ihrer Planung?

Das BMDV unterstützt Projekte zur Erforschung und Entwicklung von induktiven Ladelösungen, die eine Implementation ermöglichen.

12. Wie stellt sich die Bundesregierung das Gesamtsystem Ladeinfrastruktur 2030 vor, und was ist unter den drei Ebenen dieses Gesamtsystems zu verstehen?
13. Was versteht die Bundesregierung unter einem „Ladeerlebnis“?
Wie soll dieses erreicht werden?
15. Was meint die Bundesregierung mit einer „gemeinsamen digitalen Umgebung für Elektromobilität“, und worin besteht die Koordinierungsarbeit der Bundesregierung (<https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/ein-masterplan-fuer-bund-laender-und-kommunen>)?

Die Fragen 12, 13 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die zitierten Aussagen und Formulierungen entsprechen nicht dem aktuellen Stand.

14. Wie sollen nach Auffassung der Bundesregierung konkret Genehmigungs- und Netzanschlussverfahren vereinheitlicht, vereinfacht und verkürzt werden?

Die Bundesregierung will Hemmnisse in Genehmigungsprozessen bei der Netzinfrastruktur und den Netzanschlussbedingungen abbauen und prüft unter Beteiligung der Akteure. Erste Maßnahmen zur Beschleunigung von Netzanschlussverfahren auf Verteilnetzebene sind im sogenannten Osterpaket enthalten. Der Fokus liegt auf einer Digitalisierung und Standardisierung der Prozesse.

Der Entwurf des § 14e Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) sieht einen zentralen Einstieg in den Netzanschlussprozess über eine gemeinsame Internetplattform der Verteilnetzbetreiber vor. Der Entwurf zu §§ 6, 19 der Niederspannungsanschlussverordnung enthält Vorgaben zur Standardisierung und Digitalisierung des Anschlussverfahrens von Verbrauchern in der Niederspannung. Auch im Hinblick auf Netzanschlussbegehren nach § 8 des Erneuerbare-Energien-Gesetzes prüft die Bundesregierung eine Anpassung des Verfahrens mit dem Ziel einer Beschleunigung des Prozesses.

17. Wie und bis wann soll das „Standorttool“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur weiterentwickelt werden?

Die Funktionalitäten des „StandortTOOLS“ sind Gegenstand laufender Weiterentwicklungen. Ein Schwerpunkt dieser Weiterentwicklung ist die verbesserte Nutzbarkeit für die Planungen von Ländern und Kommunen sowie der Verteilnetzbetreiber und Ladeinfrastrukturbetreiber. Diese Funktionalitäten wird das „StandortTOOL“ voraussichtlich im Jahr 2023 zur Verfügung stellen.

18. Wie soll die Netzplanung verbessert werden, und inwieweit werden Kommunen und kommunale Stadtwerke einbezogen?
19. Wie sollen private Ladepunkte in die Netzplanung integriert werden?

Die Fragen 18 und 19 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Hochlauf der Elektromobilität und der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur entwickelt sich zu einem wesentlichen Treiber des Netzausbaubedarfs im Verteilnetz. Die Bundesregierung hat mit der Novelle des EnWG in § 14d einen Vorschlag für eine stärker integrierte und vorausschauende Verteilnetzplanung vorgelegt. Nach dieser Vorschrift haben Verteilnetzbetreiber Netzausbaupläne auf Grundlage von Regionalszenarien zu erarbeiten. Diese am Langfristziel der Klimaneutralität ausgerichteten Szenarien beinhalten auch Annahmen zur Entwicklung anderer Sektoren. Die Netzbetreiber werden damit verpflichtet, auch exogene Entwicklungen wie den Hochlauf der Elektromobilität zu berücksichtigen, die Einfluss auf den Netzausbaubedarf haben. Das schließt neben dem erwarteten Zubau privater Ladepunkte auch Vorhaben der kommunalen Gebietskörperschaften und von deren Stadtwerken ein, soweit letztere das örtliche Stromnetz nicht ohnehin selbst betreiben.

20. Mit welchen Kosten für den Ausbau örtlicher Stromverteilstromnetze zur Steigerung der Leistungskapazitäten für den Ausbau der Ladeinfrastruktur rechnet die Bundesregierung?

Es wird auf den Bericht der BNetzA verwiesen (abrufbar unter: www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/NetzentwicklungUndSmartGrid/ZustandAusbauVerteilernetze2021.pdf?__blob=publicationFile&v=3).

21. Beabsichtigt die Bundesregierung, den Ausbau örtlicher Verteilstromnetze mit einem eigenen Förderprogramm zu unterstützen?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung setzt den Anreiz für den Netzausbau mit der Maßgabe eines effizienten Mitteleinsatzes. So wird angemessene Rendite für den Kapitaleinsatz zugelassen und der Netzausbau durch die Netznutzer refinanziert. Eine über den Rahmen der Anreizregulierung hinausgehende Finanzierung aus Haushaltsmitteln ist nicht vorgesehen.

22. Wie sollen die Verfügbarkeit der Ladesäulen, deren Belegung und der aktuelle Preis transparent für alle Nutzer einsehbar werden, sodass die Verbraucher- und Nutzerfreundlichkeit verbessert wird?
33. Hat die Bundesregierung geplant, die Bezahlvorgänge an der Ladesäule zu vereinfachen und nutzerfreundlicher zu gestalten?

Wenn ja, welche Maßnahmen sind in diesem Jahr geplant?

Die Fragen 22 und 33 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mit der jüngsten Novelle der LSV, die zum 1. Januar 2022 in Kraft getreten ist, wurde ein einheitliches Bezahlssystem für das spontane Laden an öffentlich zugänglichen Ladesäulen (sog. Ad-hoc-Laden) eingeführt. Ab dem 1. Juli 2023 muss mindestens das kontaktlose Bezahlen mit einer gängigen, physischen Kredit- und Debitkarte ermöglicht werden. Dies soll verbraucherfreundliches Laden und Bezahlen an allen öffentlich zugänglichen Ladestationen in Deutschland ermöglichen.

Die Verhandlungen über den Vorschlag der Europäischen Kommission zur Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (AFIR) haben u. a. Regelungen zur Aus-

gestaltung des Bezahlvorgangs sowie zur Bereitstellung statischer und dynamischer Daten zum Gegenstand. Die Bundesregierung setzt sich in diesem Rahmen für Transparenz und Nutzerfreundlichkeit im Sinne der auf nationaler Ebene in der LSV verankerten Lösung ein.

23. Wie sind nach Auffassung der Bundesregierung die bisherigen Förderprogramme des Bundes für Ladeinfrastruktur zu verbessern, und wann sollen weitere Förderprogramme veröffentlicht werden?

Die Bundesregierung prüft bestehende Programme kontinuierlich auf Effizienz und Effektivität.

24. Plant die Bundesregierung, die Förderbedingungen (bei Anschaffung eines Elektroautos) an den Bestellzeitpunkt anstatt an die Auslieferung des Fahrzeugs (viel zu lange Lieferzeiten) zu koppeln?
25. Plant die Bundesregierung, die Abwicklung der aktuellen Förderungen (Umweltbonus und Innovationsprämie) zu verändern, indem sie die Abwicklung ähnlich wie damals bei der Abwrackprämie gestaltet, oder wird sie trotz der derzeitigen Lieferverzögerungen (vgl. hierzu die Berichterstattung unter <https://www.welt.de/motor/news/article238021767/Dieses-Jahr-wird-es-eng-Lieferzeiten-von-Elektroautos.html>) daran festhalten, dass die Förderungen der Elektroautos erst nach der Autozulassung bewilligt werden?
26. Plant die Bundesregierung, aufgrund des enormen Kaufinteresses (vgl. zum wachsenden Marktanteil von Elektroautos die Mitteilung des Kraftfahrtbundesamtes unter https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/AlternativeAntriebe/2022/pm03_2022_Antriebe_12_21_komplett.html?snn=3662144) eine Beschleunigung im Auslieferungsprozess zu fördern, und wenn ja, wie?

Die Fragen 24 bis 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Förderung für elektrisch betriebene Fahrzeuge soll ab 1. Januar 2023 degressiv ausgestaltet und so reformiert werden, dass sie nur für Kfz ausgegeben wird, die nachweislich einen positiven Klimaschutzeffekt haben.

Die Bundesregierung hat dafür ein neues Förderdesign für den Umweltbonus erarbeitet. Nach Auffassung der Bundesregierung muss das neue Förderdesign daneben insbesondere die aktuelle und künftige Marktentwicklung sowie die verfügbaren Haushaltsmittel berücksichtigen und als Massenantragsverfahren so unbürokratisch wie möglich bleiben. Das neue Förderdesign befindet sich in der Abstimmung.

Die Bundesregierung hat auf die bestehenden Auslieferungsschwierigkeiten der Fahrzeughersteller reagiert und die Förderbedingungen für Käuferinnen und Käufer angepasst. Die Innovationsprämie, also die Verdopplung des Bundesanteils am Umweltbonus, zur Unterstützung der Anschaffung elektrischer Fahrzeuge wurde deshalb nicht wie zuvor vorgesehen am 31. Dezember 2021 beendet, sondern bis zum 31. Dezember 2022 fortgeführt.

27. Plant die Bundesregierung, die Nachrüstung von Pkws mit Verbrennungsmotoren hin zum Elektroauto zu fördern?

Pkw mit Verbrennungsmotoren, die zu elektrisch betriebenen Fahrzeugen umgerüstet wurden, sind förderfähig.

28. Wird es eine Verlängerung bzw. Neuauflage der Förderprogramms für Wallboxen geben?

Wenn ja, wie wird diese ausgestaltet sein, und ab wann wird sie verfügbar sein?

Wenn nein, warum nicht?

Eine Wiederauflage dieser Förderrichtlinie ist nicht geplant. Das Förderprogramm hatte eine starke Anschubwirkung für die Elektromobilität und hat dazu beigetragen, die Produkte und Dienstleistungen zu etablieren.

29. Wie viele Anträge auf monatliche Teilbescheinigungen sind in diesem Jahr im Rahmen der Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen – 38. Bundesimmissionschutzverordnung (38. BImSchV) – und der damit zusammenhängenden Möglichkeit, die in batterieelektrischen Straßenfahrzeugen verwendeten Strommengen im Rahmen des Quotenhandels der Treibhausgasminderungsquote im Sinne des Ladeinfrastrukturausbaus zu veräußern, beim Umweltbundesamt eingegangen (bitte nach Betreibern von öffentlich zugänglichen Ladesäulen und von nichtöffentlich zugänglichen Ladesäulen unterscheiden), und wie viel CO₂-Äquivalente wurden dadurch eingespart?

Anträge für das Verpflichtungsjahr 2021 konnten bis zum 28. Februar 2022 gestellt werden. Anträge für das laufende Verpflichtungsjahr 2022 können mit neuer Rechtslage seit dem 1. Januar 2022 bis zum 28. Februar 2023 gestellt werden.

Für das Verpflichtungsjahr 2021 gingen im Jahr 2022 beim Umweltbundesamt (UBA) 506 Anträge von Stromanbietern ein. Bescheinigt wurden mit diesen 506 Anträgen Strommengen von rund 315 Gigawattstunden oder 1,1 Petajoule. Die Treibhausgasemissionen dieser Strommengen wurden mit rund 66 679 t CO₂-Äquivalent bescheinigt. Die Minderung gegenüber dem Einsatz von reinem, fossilen Kraftstoff in Verbrennungsmotor beträgt etwa 36 831 t CO₂-Äquivalent. Enthalten waren Anträge, die sowohl gemeinsame Mitteilungen für öffentliche Ladepunkte und andere Fälle machten, als auch Anträge, die jeweils Mitteilungen für öffentliche Ladepunkte oder für andere Fälle machten. Von den Anträgen für das Verpflichtungsjahr 2021 enthielten 461 Anträge Strommengen, die über öffentliche Ladepunkte entnommen wurden (insgesamt rund 226 GWh). 368 Anträge enthielten Mitteilungen für Strom aus öffentlichen Ladepunkten und andere Fälle (insgesamt rund 89 GWh).

Abschließende Darstellungen über bescheinigte Mengen für 2022 sind noch nicht möglich. Die Meldung erfolgt im jeweiligen Fall für die Strommenge, die im gesamten Verpflichtungsjahr in Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb eingesetzt wurde. Eine Teilbescheinigung monatlicher Mengen erfolgt nicht.

30. Plant die Bundesregierung, die Elektrifizierung der Taxiflotte zu fördern, und wenn ja, in welcher Form?

Der Bund unterstützt mit mehreren Förderrichtlinien sowohl die Elektrifizierung von Flottenfahrzeugen im gewerblichen und kommunalen Bereich als auch die Errichtung von öffentlich zugänglicher und nicht öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Diese Förderangebote richten sich auch an Taxiflotten.

31. Wird es eine Förderung für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge geben?

Wenn ja, wie wird diese ausgestaltet sein, und ab wann wird sie verfügbar sein?

Wenn nein, warum nicht?

Betrieblicher Ladeinfrastruktur für Nutzfahrzeuge wird in Kombination mit einer Fahrzeugförderung über die Richtlinie über die Förderung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit alternativen, klimaschonenden Antrieben und dazugehöriger Tank- und Ladeinfrastruktur für elektrisch betriebene Nutzfahrzeuge gefördert. Weitere Maßnahmen sind Gegenstand der laufenden Abstimmungen zum Masterplan Ladeinfrastruktur.

32. Wie werden die Länder und Kommunen in die Pläne der Bundesregierung einbezogen, und wie koordiniert und finanziert die Bundesregierung den Aufbau der Ladeinfrastruktur?

Die Bundesregierung steht im kontinuierlichen Austausch mit Ländern und Kommunen u. a. durch den regelmäßig stattfindenden Bund-Länder-Strategiekreis zu den Themen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur sowie regelmäßig stattfindende gemeinsame Workshop-Reihen. Auch im Rahmen der Überarbeitung des Masterplans Ladeinfrastruktur werden Länder und kommunale Spitzenverbände eingebunden.

34. Wird es eine Preisregulierung geben, sodass der Preis für das Laden an allen Ladepunkten einheitlich geregelt ist, und welche Anpassungen welcher Rechtsgrundlagen und Gesetze sind in diesem Zusammenhang von der Bundesregierung geplant?

Die Bundesregierung plant keine Preisregulierung für Ladestrom.

