

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 20/3162 –**

**Regierungsentwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur II des
Bundesministeriums für Digitales und Verkehr**

Vorbemerkung der Fragesteller

Der am 8. Juli 2022 veröffentlichte erste Regierungsentwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur II des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) zielt darauf ab, den Aufbau der Ladeinfrastruktur und gleichzeitig den Markthochlauf der Elektromobilität voranzutreiben (vgl. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/048-masterplan-ladeinfrastruktur-2.html>). Die 62 dort beschriebenen Maßnahmen und der damit verbundene Zeitplan lassen die Fragesteller allerdings daran zweifeln, dass die Ziele des Koalitionsvertrags erreicht werden und der Markthochlauf die Elektromobilität mit Tempo beschleunigen wird.

1. Bis wann soll der Masterplan Ladeinfrastruktur II finalisiert werden?
2. Welche Akteure und Interessenvertreter aus welchen Bereichen wurden bei der Erarbeitung des Masterplans Ladeinfrastruktur II in welcher Form beteiligt?
3. Welche weiteren Abstimmungsprozesse sind geplant?
10. Warum ist es nicht möglich, die erweiterte Version des StandortTOOLs bereits bis zum Ende des Jahres 2022 zu entwickeln?
11. Welche Funktionen umfasst die erweiterte Version des StandortTOOLs (bitte alle Funktionen angeben)?
12. Hat die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) externe IT-Experten das StandortTOOL evaluieren lassen?
13. Auf welcher Grundlage kam die Bundesregierung zu dem Ergebnis, dass die Maßnahmen (z. B. StandortTOOL, FlächenTOOL, ProzessTOOL, regionale Mobilitätsmanager), Konzeptionen (beispielsweise kommunale Masterpläne) und Prüfaufträge tatsächlich dazu dienen, den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen?

18. Hält die Bundesregierung an einer Vollförderung der Ladeinfrastruktur (durch Erweiterung des Deutschlandnetzes) bei der angespannten Haushaltsslage des Bundes fest (Maßnahme 17)?
19. Auf welcher Grundlage entscheidet die Bundesregierung auch vor dem Hintergrund des Ergebnisses der Sektoruntersuchungen des Bundeskartellamtes und der Monopolkommission, dass in Deutschland bereits ein funktionierender Markt für Ladesäulen bestehe (vgl. „Prestigeprojekt könnte noch scheitern“, Handelsblatt, 2. August 2022, S. 8), über die Notwendigkeit und den Umfang einer Vollförderung der Ladeinfrastruktur?
20. Auf welche Art und Weise soll die Autobahn GmbH des Bundes ihre Planungs- und Freigabeprozesse für die Errichtung von Ladeinfrastruktur vereinheitlichen und beschleunigen (Maßnahme 19)?
21. Plant die Bundesregierung, Regulierungen abzubauen, damit der Ausbau der Ladeinfrastruktur beschleunigt wird?
22. Bis wann erstellt die NLL ein Muster für die kommunalen Masterpläne, und warum wird nicht angestrebt, die kommunalen Masterpläne bereits bis zum Ende des ersten Quartals 2023 zu finalisieren (Maßnahme 22)?
23. Nach welchen Parametern entscheidet die NLL, wo die regionalen Ladeinfrastrukturmanager in Deutschland eingesetzt werden sollen?
24. Welche Voraussetzungen müssen die Kommunen erfüllen, damit ein Ladeinfrastrukturmanager sie unterstützt?
25. Wie wird die Arbeit der Ladeinfrastrukturmanager durch die Bundesregierung bewertet?
26. Warum wird erst bis zum zweiten Quartal 2023 ein Leitfaden für die Optimierung und Beschleunigung von Genehmigungsprozessen entwickelt, und warum wird erst ein Leitfaden entwickelt, anstatt umgehend Prozesse zu digitalisieren?
27. Welche Schritte sind nach Auffassung der Bundesregierung nötig, damit schnellstmöglich mehr Flächen für die Ladeinfrastruktur zur Verfügung gestellt werden, und welche Vorschläge der Industrie hat die Bundesregierung bei der Planung berücksichtigt?
28. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, damit ausreichend Ladesäulen an Verkehrsknotenpunkten zur Verfügung stehen werden?
29. Welche Möglichkeiten zu einer verpflichtenden Meldung von Flächen der öffentlichen Hand innerhalb dieses Jahres sieht die Bundesregierung anstelle von unverbindlichen Prüfaufträgen bis teilweise Ende 2023 vor (Maßnahmen 28, 33)?
30. Warum brauchen das BMDV und die NLL 1,5 Jahre, um das Konzept für die Deckung des Flächenbedarfs entlang der Autobahnen (Maßnahme 32) zu erarbeiten?
31. Mit welchen Interessenvertretern wird die Roadmap entwickelt (Maßnahme 34), und werden Studien durchgeführt und Fahrer von E-Pkw befragt, um diese Roadmap zu optimieren?

36. Welche Erwägungen liegen der Entscheidung der Bundesregierung zu grunde, die Bedürfnisse der Kunden (z. B. Maßnahme 34 zur Vorgabe von Funktionen wie der Reservierbarkeit von Ladepunkten) insbesondere im Rahmen der Erstellung der Roadmap durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr, das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz und die Interessenvertreter teilweise selbst zu evaluieren und die Evaluierung nicht alleine den Marktakteuren zu überlassen?
44. Hält die Bundesregierung Netzkarten als strategische Standortbewertung von Ladeinfrastruktur für geeignet und aussagekräftig, und wenn ja, warum (Maßnahme 36)?
45. Werden zentrale Akteure (z. B. Verteilnetzbetreiber) in die Erarbeitung des Eckpunktepapiers (vgl. Maßnahme 37) einbezogen, und wenn ja, wie?
46. Warum werden aus Sicht der Fragesteller langwierige Netzanschlussverfahren, fehlende Digitalisierung der Netzanschlussprozesse und unterschiedliche technische Anschlussbedingungen (TAB) (Maßnahmen 38 bis 40) nicht prioritär behandelt und behoben?
53. Wann werden durch die Bundesregierung welche Förderprogramme (z. B. auch über die Maßnahme 15 hinaus) der Öffentlichkeit vorgestellt?

Die Fragen 1 bis 3 sowie die Fragen 10 bis 13, 18 bis 21, 23 bis 29, 33 bis 36, 44 bis 46 und 53 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Überarbeitung des Masterplans Ladeinfrastruktur unter Federführung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) ist ein laufender Prozess innerhalb der Bundesregierung. Derzeit erfolgt ein Beteiligungs- und Dialogprozess mit Ländern, Kommunen, Verbänden, Wirtschaft und Industrie sowie Verbrauchervertretenen. Nach einer abschließenden Ressortabstimmung wird der Masterplan Ladeinfrastruktur II durch das Bundeskabinett beschlossen. Bis zum Beschluss des Masterplans Ladeinfrastruktur II durch das Bundeskabinett unterliegen die Maßnahmen und Inhalte Änderungs- und Anpassungsvorbehalten. Eine „Vollförderung“ ist weder Bestandteil gegenwärtiger noch zukünftig geplanter Maßnahmen der Bundesregierung. An der Entwicklung und technischen Umsetzung des StandortTOOLs der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur waren externe IT-Dienstleister beteiligt.

4. Wie definiert die Bundesregierung das „Ladeerlebnis“ (vgl. S. 4 des Masterplans Ladeinfrastruktur II, https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/pm-048-anlage.pdf?__blob=publicationFile)?
5. Welche Unsicherheiten gibt es aktuell nach Auffassung der Bundesregierung hinsichtlich des „Ladeerlebnisses“, und wie geht die Bundesregierung mit diesen Unsicherheiten um?
37. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um sicherzustellen, dass für alle Altersklassen das Laden problemlos funktioniert?
38. Welche Hürden beim Laden werden aktuell ggf. festgestellt, wie wird mit diesen Hürden umgegangen, und bis wann sollen die Hürden beseitigt werden?

Die Fragen 4, 5, 37 und 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Das öffentlich verfügbare Thesenpapier „Einfach Laden“ der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) beschreibt bestehende Hürden und die idealtypische Ausgestaltung des Ladevorgangs aus Nutzerperspektive.

6. Welche Organisationseinheit innerhalb der Bundesregierung leitet die interministerielle Steuerungsgruppe Ladeinfrastruktur (ISLa) federführend?

Die interministerielle Steuerungsgruppe (ISLa) ist eine Maßnahme im Rahmen der laufenden Fortschreibung des Masterplans Ladeinfrastruktur. Das BMDV und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) werden die gemeinsame Federführung der ISLa innehaben.

7. Welche Interessenvertreter werden in welchen Abständen in die Arbeit der ISLa einbezogen, und wer entscheidet über die Auswahl dieser Interessenvertreter?

Die ISLa wird ein Gremium innerhalb der Bundesregierung. Nach Aufnahme der Geschäfte wird sie entsprechend des inhaltlichen Bedarfs externe Vertreterinnen und Vertreter aus Ländern, Kommunen, Verbänden, Wirtschaft und Industrie sowie Verbrauchervertretenungen beratend hinzuziehen.

8. Wann und in welchen Abständen wird der Deutsche Bundestag ggf. durch die Bundesregierung über die Arbeit der ISLa informiert?

Die ISLa wird nach Aufnahme der Geschäfte in angemessener Form über ihre Arbeit informieren.

9. Was plant die Bundesregierung für die zweite Jahreshälfte des Jahres 2022, um einen abgestimmten und ambitionierten Fahrplan für den Ladeinfrastrukturaufbau mit den Nachbarländern Deutschlands abzustimmen (Maßnahme 3)?
30. Wurden durch die Bundesregierung Gespräche mit EU-Mitgliedstaaten geführt, um sich darüber auszutauschen, welche Flächen und welche Plätze bestmöglich für die Ladeinfrastruktur genutzt werden können?
31. Gibt es Staaten, die der Bundesregierung hinsichtlich der Ladeinfrastruktur als Vorbild dienen?

Die Fragen 9, 30 und 31 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung setzt auf gegenseitigen Wissensaustausch im regelmäßigen Dialog mit internationalen Partnern, vor allem den Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowohl im Rahmen des Rates der Europäischen Union als auch im bilateralen Austausch.

14. Nach welchen messbaren Kriterien wird der Erfolg der Arbeit der NLL durch die Bundesregierung bewertet?

Im Rahmen der Beauftragung der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur erfolgt ein regelmäßiges und umfassendes Berichtswesen zu sämtlichen relevan-

ten Aktivitäten der NLL, so dass eine laufende Evaluierung und Steuerung durch das BMDV erfolgt.

15. Hat die NLL nach Auffassung der Bundesregierung nach erfolgreichem Markthochlauf über 2025 hinaus eine Daseinsberechtigung, und wenn ja, welche, und mit welchem Personal- und Kostenumfang ist dies verbunden?

Im Auftrag des BMDV führt die NLL Bedarfsprognosen, Analysen und Evaluierungen der Maßnahmen des Bundes, technische und verkehrsplanerische Einschätzungen und koordinierende Aufgaben mit Ländern, Kommunen, Verbänden, Wirtschaft und Industrie sowie Verbrauchervertreterungen durch. Diese Tätigkeiten bleiben im Grundsatz auch über das Jahr 2025 hinaus notwendig, so wie auch der Markthochlauf der Elektromobilität auf der Fahrzeugseite über das Jahr 2025 hinaus anhalten wird.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 32 verwiesen.

16. Wie viele Mitarbeiter sind derzeit in der NLL beschäftigt, und wie viele weitere Mitarbeiter widmen sich dem Thema Elektromobilität in der NOW GmbH und im BMDV (bitte aufschlüsseln)?

Im Bereich „Batterieelektrische Elektromobilität und Ladeinfrastruktur“ der NOW GmbH sind gegenwärtig 52 Mitarbeitende fest beschäftigt, davon 36 Beschäftigte in der NLL. Im für die Themen Elektromobilität und Ladeinfrastruktur zuständigen Referat des BMDV sind derzeit zehn Beschäftigte tätig.

17. Ist ein weiterer Mitarbeiteraufwuchs im Bereich Elektromobilität im BMDV, in der NLL bzw. bei der NOW geplant, und wenn ja, in welchem Umfang (bitte die Planung entsprechend aufschlüsseln)?

Die Entwicklung des Personalbedarfs und der Stellenbesetzung orientiert sich an Art und Umfang zukünftiger Aufgaben sowie an den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln. Für das zuständige Referat im BMDV sind drei weitere Planstellen im Haushalt 2022 vorgesehen.

22. In welchem Verhältnis steht die Maßnahme 21 (Gewährleistungsaufgabe der Länder für die Versorgung mit lokaler Ladeinfrastruktur) zu den bestehenden Regelungen im Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) sowie der EU-Binnenmarkt-Richtlinie Strom, die ein mögliches Tätigwerden von Netzbetreibern als regulierten Ladeinfrastrukturbetreibern nur in Ausnahmefällen (regionales Marktversagen) vorsehen?

Auf Basis welcher Erkenntnisse und welcher Methodik wurde festgestellt, dass eine Gewährleistungsaufgabe für die Länder notwendig ist?

Nach § 7c des Energiewirtschaftsgesetzes (EnWG) dürfen Betreiber von Elektrizitätsverteilernetzen aus entflechtungsrechtlichen Gründen grundsätzlich weder Eigentümer von Ladepunkten für Elektromobile sein noch diese Ladepunkte entwickeln, verwalten oder betreiben. Mit der Vorschrift wurde Artikel 33 Absatz 2 bis 4 der Richtlinie (EU) 2019/944 umgesetzt. Die Richtlinie gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, unter bestimmten Bedingungen eine vorübergehende Ausnahme von dem Verbot zu regeln, wovon der Gesetzgeber mit § 7c Absatz 2 und 3 Gebrauch gemacht hat. Dieser Rahmen ist zu beachten und europarechtlich vorgegeben.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 10 bis 13, 18 bis 21, 23 bis 29, 33 bis 36, 44 bis 46 und 53 verwiesen.

32. Bis wann soll Deutschland nach Auffassung der Bundesregierung zum „globalen Leitmarkt für E-Mobilität“ werden?

Dieses Ziel steht im zeitlichen Bezug zum Jahr 2030.

39. Plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um dem Umstand, dass derzeit zu wenige Parkplätze für Lkws an Bundesautobahnen zur Verfügung stehen und nach Auffassung der Fragesteller der Ausbau von Ladeinfrastruktur für Pkws, aber insbesondere auch für Lkws den Raum auf Parkplätzen an Bundesautobahnen weiter einschränken wird, entgegenzuwirken?

Die Bundesregierung erhöht seit Jahren kontinuierlich die Anzahl der Lkw-Stellplätze auf Rastanlagen, um der steigenden Nachfrage gerecht zu werden. Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für Pkws und Lkws auf Rastanlagen werden dabei die jeweiligen Optimierungspotentiale der Flächenausnutzung konsequent genutzt, um eine möglichst hohe Anzahl von Lkw-Parkflächen zu erhalten bzw. zu schaffen.

40. Wie viele öffentlich zugängliche Ladesäulen (für Pkw und Lkw) sind derzeit barrierefrei, welche Vorgaben zur Barrierefreiheit plant die Bundesregierung, und werden Nachrüstungen an den Ladesäulen notwendig?

Im Auftrag des BMDV führt die NLL derzeit Untersuchungen zur Barrierefreiheit der Ladeinfrastruktur durch.

41. Wie viele öffentlich zugängliche Ladepunkte sollen bis zum Ende des Jahres 2022 errichtet werden, um die im Koalitionsvertrag vereinbarten eine Million Ladepunkte zu erreichen?
42. Wie viele Ladepunkte sollen ab dem Jahr 2023 pro Jahr errichtet werden?

Die Fragen 41 und 42 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Der vorauslaufende Ausbau der Ladeinfrastruktur muss sich an der dynamischen Markthochlaufentwicklung der Elektrofahrzeuge sowie deren Batteriegrößen orientieren. Die Dynamik der Hochlaufentwicklung erfordert eine regelmäßige Evaluation und Anpassung der Bedarfsprognosen. Die Anzahl der Ladepunkte hängt von der Ladeleistung der jeweiligen Ladepunkte, also dem Verhältnis von Normalladepunkten, Schnellladepunkten und HPC-Ladepunkten (High Power Charging über 150 Kilowatt) ab sowie vom Verhältnis der Ladevorgänge im öffentlichen wie nicht öffentlichen Bereich ab. Die NLL überarbeitet daher derzeit die Studie „Ladeinfrastruktur nach 2025/2030: Szenarien für den Markthochlauf“, die eine Aktualisierung der Bedarfsprognosen und Ausbauszenarien bis zum Jahr 2030 auf der Basis des aktuellsten Datenstandes enthält.

43. Wie will die Bundesregierung sicherstellen, dass sensible Daten über systemkritische Stromnetzinfrastruktur nicht missbräuchlich verwendet werden können?

Die Betreiber Kritischer Infrastrukturen müssen die IT-Sicherheitsanforderungen nach § 11 Absatz 1a und 1b EnWG erfüllen. Darunter fallen sämtliche Netzbetreiber und Energieanlagenbetreiber nach § 10 Absatz 1 des BSI-Gesetzes. Anlagen oder Systeme zur Steuerung/Bündelung elektrischer Leistung, worunter auch Ladeinfraukturbetreiber und Direktvermarkter fallen können, müssen die IT-Sicherheitsanforderungen nach § 8a Absatz 1 des BSI-Gesetzes erfüllen.

47. Was plant die Bundesregierung, um den Aufbau der Ladeinfrastruktur für E-Lkw entlang der Autobahnen zu ermöglichen und zu beschleunigen?

Im Rahmen der Umsetzung des Gesamtkonzeptes klimafreundliche Nutzfahrzeuge hat das BMDV im letzten Jahr eine Ad-hoc-Task-Force zum Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur für schwere E-Nutzfahrzeuge im Fernverkehr durchgeführt. Die im Rahmen dieses Stakeholder-Prozesses identifizierten Handlungsbedarfe sind in den Masterplan Ladeinfrastruktur II eingeflossen. Eine zentrale Maßnahme ist die Ausschreibung eines initialen Ladenetzes für Lkw im nächsten Jahr.

48. Wie viele E-Lkw wurden nach Kenntnis der Bundesregierung bisher im Jahr 2022 zugelassen, und mit wie vielen Zulassungen plant die Bundesregierung bis zum Jahr 2030 (bitte pro Jahr angeben)?
49. Gibt es für die Bundesregierung (analog zu den angestrebten 15 Mio. E-Pkw) eine Zielgröße für E-Lkw?

Fragen 48 und 49 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Für den schweren Straßengüterverkehr sieht das Klimaschutzprogramm 2030 vor, dass 2030 etwa ein Drittel der Fahrleistung elektrisch oder auf Basis strombasierter Kraftstoffe erfolgen soll. Darüber hinaus gibt es kein Ziel zur Zulassung von E-Lkw. Zum 1. Januar 2022 waren in Deutschland 1 678 E-Lkw ab 3,5 Tonnen zugelassen. Davon 1 662 vollelektrische Lkw und 16 Hybrid-Lkw. Bis zum 1. August 2022 sind 89 weitere vollelektrische Lkw zugelassen worden. Aufgrund der Fahrzeugförderung des BMDV-Förderprogramms für „Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastrukturen (KsNI“ wird der Markthochlauf bei den elektrischen Lkw deutlich an Dynamik gewinnen.

50. Gibt es bisher Kalkulationen der Bundesregierung darüber, wie viel Strom die bis zum Jahr 2030 zugelassenen E-Pkw und E-Lkw jeweils benötigen, und plant die Bundesregierung konkrete Maßnahmen, um sicherzustellen, dass dieser Strom auch zur Verfügung steht?

Bei einem erwarteten E-Pkw-Bestand von 15 Millionen Fahrzeugen und einem Anteil der elektrischen Fahrleistung im Nutzfahrzeuggbereich von 30 Prozent gehen die Prognosen der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur für das Jahr 2030 von einem Strombedarf von rund 74 Terrawattstunden aus.

51. Mit welchen Forderungen bringt sich die Bundesregierung auf EU-Ebene bei der Verordnung über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) ein bzw. hat sie sich eingebracht?

Die Bundesregierung hat sich für eine ambitionierte Ausgestaltung des Verordnungsvorschlages über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe eingesetzt. Kernanliegen der Bundesregierung sind die Umwandlung der bestehenden Richtlinie in eine Verordnung und die verbindliche Festlegung von Anforderungen an die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe zur Schaffung von Investitionssicherheit und Verbraucherfreundlichkeit.

52. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung ggf. über den Masterplan Ladeinfrastruktur II hinaus für notwendig, um den Markthochlauf der Elektromobilität zu beschleunigen?

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans Ladeinfrastruktur II erstellt die Bundesregierung eine umfassende und ressortübergreifende Gesamtstrategie für die Beschleunigung des Auf- und Ausbaus der Ladeinfrastruktur. Auch über diesen Rahmen hinaus wird die Bundesregierung notwendige Maßnahmen zur Beschleunigung des Markthochlaufs der Elektromobilität umsetzen.