

## **Antwort der Bundesregierung**

### **auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/5053 –**

#### **Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung**

##### Vorbemerkung der Fragesteller

Ein erster Entwurf des Masterplans Ladeinfrastruktur II wurde am 8. Juli 2022 veröffentlicht (vgl.: [https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/pm-048-anlage.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/K/presse/pm-048-anlage.pdf?__blob=publicationFile)). Am 19. Oktober 2022 und damit mehr als drei Monate später beschloss das Bundeskabinett schließlich den vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) vorgelegten Masterplan Ladeinfrastruktur II (vgl.: <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/079-wissing-masterplan-ladeinfrastruktur-2.html>). Hier wurde nach Ansicht der Fragesteller sehr viel Zeit verloren.

„Der Masterplan Ladeinfrastruktur II schafft die Grundlage für eine flächen-deckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Pkw- und Lkw-Ladeinfrastruktur. Unser Ziel: den Ausbau von Ladeinfrastruktur beschleunigen, den Ladeprozess vereinfachen und so den Umstieg für die Menschen erleichtern“, so der Bundesminister für Digitales und Verkehr, Dr. Volker Wissing (vgl. <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/079-wissing-masterplan-ladeinfrastruktur-2.html?nn=13326>). Ob die genannten Ziele erreicht werden können, ist allerdings nach Auffassung der Fragsteller völlig offen, da Schritte zu einer Entbürokratisierung fehlen, Prüfaufträge dominieren und viele Fragen rund um die vom BMDV vorgeschlagenen 68 Maßnahmen offenbleiben.

1. Warum wurde der Masterplan Ladeinfrastruktur II erst am 19. Oktober 2022 vom Kabinett beschlossen, nachdem der Entwurf bereits am 8. Juli 2022 vorgestellt wurde?
  - a) Wann fanden Gespräche des BMDV mit welchen externen Interessenvertretern statt?
  - b) Wann wurden die Abstimmungsverfahren zwischen den beteiligten Ressorts der Bundesregierung abgeschlossen?

Die Fragen 1 bis 1b werden gemeinsam beantwortet.

Im August und September 2022 erfolgte ein Beteiligungs- und Dialogprozess mit Ländern, Kommunen, Verbänden, Wirtschaft und Industrie sowie Verbrauchervertretungen.

CPO, EMP und Ladetechnik	23. August 2022
Energiewirtschaft und Netzbetreiber	24. August 2022
Verbraucher und Anwender	26. August 2022
Lkw und Logistik	30. August 2022
Pkw-Hersteller	31. August 2022
Akteure vor Ort	2. September 2022
Bundesländer	5. September 2022
Kommunen	6. September 2022

Anschließend wurden die Abstimmungsverfahren zwischen den beteiligten Ressorts der Bundesregierung abgeschlossen.

2. Ist das im Masterplan Ladeinfrastruktur II erwähnte Ziel von 1 Million Ladepunkten bis zum Jahr 2030 als fester Zielwert zu verstehen, oder plant die Bundesregierung, den Zielwert dynamisch an den tatsächlichen Bedarf anzupassen?

Mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur II verfolgt die Bundesregierung eine Gesamtstrategie für den Aufbau eines flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastrukturnetzes. Zur Bedarfsermittlung werden Zielkorridore basierend u. a. auf dem Fahrzeug-Hochlauf und den erwarteten Entwicklungen im Technikbereich (Ladegeschwindigkeit, Batteriegröße etc.) ermittelt und regelmäßig aktualisiert. Ein weiterer Faktor ist die installierte Ladeleistung. Der Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur hängt ferner davon ab, wie viel nicht-öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur vorhanden ist. Entsprechend erfolgt ein regelmäßiges Ausbau-Monitoring der Ladeinfrastruktur in Deutschland.

3. Wie plant die Bundesregierung sicherzustellen, dass das Stromnetz, das für die Ladeinfrastruktur benötigt wird, vorhanden ist?
  - a) Mit welchem Energiebedarf rechnet die Bundesregierung?
  - b) Aus welchen Quellen wird der Strom nach Vorstellung der Bundesregierung in den nächsten drei Jahren zur Verfügung stehen?
  - c) Mit welchen Akteuren steht das BMDV im Austausch, sodass der Netzausbau und soweit erforderlich die Ertüchtigung bestehender Netze vorausschauend gelingen wird?

Die Fragen 3 bis 3c werden gemeinsam beantwortet.

Für das Ziel von 15 Millionen Elektrofahrzeugen im Pkw-Bereich werden im Jahr 2030 rund 50 Terawattstunden (TWh) Strom benötigt. Insgesamt geht die Bundesregierung bis zum Jahr 2030 von einem Anstieg des Bruttostromverbrauchs in Deutschland auf 680 bis 750 TWh aus. Für die Deckung des zusätzlichen Strombedarfs ist der Ausbau der erneuerbaren Energien zentral. Dementsprechend sehen das novellierte Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) sowie das Windenergie-auf-See-Gesetz einen Ausbau der erneuerbaren Energien im Stromsektor bis zum Jahr 2030 auf 115 Gigawatt (GW) Wind an Land, 30 GW Wind auf See sowie 215 GW Photovoltaik vor, um bis zum Jahr 2030 mindestens 80 Prozent des Stromverbrauchs mit erneuerbaren Energien zu decken. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) steht regelmäßig mit allen Ressorts und weiteren relevanten Akteuren in Kontakt.

4. Wann sind die nächsten bilateralen Gespräche der Bundesregierung mit anderen EU-Mitgliedstaaten zum Ausbau der Ladeinfrastruktur geplant?

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

5. Soll die Mineralölwirtschaft (vgl. fünfte Maßnahme) nach Vorstellung der Bundesregierung lediglich die Flächen an Tankstellen zur Verfügung stellen oder die Ladeinfrastruktur auch selbst errichten und betreiben?
6. Wie hat die Bundesregierung mit Blick auf die aktuellen technischen Entwicklungen (z. B. höhere Reichweiten bei Elektrofahrzeugen und leistungsstärkere Ladesäulen) den Bedarf für die in der fünften Maßnahme formulierten Zielwerte der Mineralölwirtschaft berechnet?

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung verfolgt eine Gesamtstrategie zur Flächen- und Bedarfsdeckung im Bereich Ladeinfrastruktur. Die in Maßnahme fünf genannten Zielwerte beruhen auf einer Entscheidung der Konzertierte Aktion Mobilität aus dem Jahr 2020. Die Errichtung und der Betrieb von Ladeinfrastruktur sind eine unternehmerische Aufgabe.

7. Plant die Bundesregierung derzeit Anpassungen der Ladesäulenverordnung (LSV), und wenn ja, welche?
  - a) Plant die Bundesregierung, bereits vor dem Abschluss der Verhandlungen auf EU-Ebene über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) Maßnahmen zu ergreifen, und wenn nein, warum nicht?
  - b) Welche Position vertritt die Bundesregierung auf EU-Ebene im Hinblick auf die EU-Verordnung AFIR?

Für welche konkreten Ziele setzt sich die Bundesregierung ein, und welche Forderungen lehnt sie ab?
  - c) Setzt sich die Bundesregierung auf EU-Ebene für eine begleitende Rohstoffstrategie ein, und wenn ja, wie ist der aktuelle Stand?

Die Fragen 7 bis 7c werden gemeinsam beantwortet.

Vor dem Abschluss der Verhandlungen über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) sind keine Maßnahmen geplant.

Die Bundesregierung strebt ambitionierte und umsetzbare Ziele sowie einen zügigen Abschluss der Trilog-Verhandlungen zur AFIR an, um Planungssicherheit für den Infrastrukturaufbau zu gewährleisten.

In den Ratsverhandlungen setzte sich die Bundesregierung dafür ein, dass die nutzerfreundliche Regelung zum einheitlichen Bezahlssystem der Ladesäulenverordnung (LSV) auch auf EU-Ebene übernommen wird. Die Bundesregierung lehnt eine Verpflichtung zur Nachrüstung von bestehenden Infrastrukturen ab.

Die Europäische Kommission (EU-KOM) hat einen Legislativvorschlag zur Unterstützung der nachhaltigen Rohstoffversorgung angekündigt, den sogenannten Critical Raw Materials Act. Schwerpunkte sollen in den Bereichen Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen (in der EU und außerhalb) sowie beim Recycling und der Kreislaufwirtschaft liegen. Die Bundesregierung unter-

stützt diese Initiative und hat mit Frankreich dazu erste Positionen abgestimmt und an die EU-Kommission sowie die Mitgliedstaaten übergeben. Die EU-Kommission plant, den Vorschlag Ende März 2023 vorzulegen.

8. Wie hoch sind die Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds, mit denen die Bundesregierung derzeit für den Aufbau von Ladeinfrastruktur kalkuliert (vgl. Kapitel 3.3)?
  - a) Für welche konkreten Maßnahmen werden die Mittel durch die Bundesregierung eingesetzt?
  - b) Sind nach Ansicht der Bundesregierung diese Mittel ausreichend, und wenn nein, wie soll nach Auffassung der Bundesregierung die verbleibende Differenz finanziert werden?

Die Fragen 8 bis 8b werden gemeinsam beantwortet.

Mit Beschluss des Haushaltsgesetzes 2023 sind rund 10,1 Mrd. Euro (2023 bis 2026) in Kapitel 6092 – Titel 893 02 (Zuschüsse zur Tank- und Ladeinfrastruktur) vorgesehen, davon sind circa  $\frac{2}{3}$  für den Aufbau von Ladeinfrastruktur eingeplant.

Die Finanzierung einzelner Maßnahmen bzw. der Umfang der benötigten Mittel sind abhängig vom Ergebnis der jeweiligen Prüfung der Maßnahmen.

9. Wird die 15. Maßnahme „Förderung von PV-Anlage, Speicher und Wallbox“ des ersten Regierungsentwurfs des Masterplans Ladeinfrastruktur II in einem anderen Kontext umgesetzt, und wenn nein, was ist der Grund für die Streichung der Maßnahme im finalen Masterplan Ladeinfrastruktur II?
  - a) Welche weiteren Förderprogramme plant die Bundesregierung?
  - b) Wie plant das BMDV, das Laden am Arbeitsplatz weiter voranzutreiben?
  - c) Wann wird die Bundesregierung die Öffentlichkeit über weitere Förderprogramme informieren?

Die Fragen 9 bis 9c werden gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung verfolgt eine Gesamtstrategie zur Flächen- und Bedarfsdeckung im Bereich Ladeinfrastruktur. Auf Grundlage einer kritischen Bewertung der bisherigen Förderprogramme erstellt das BMDV bis Ende erstes Quartal 2023 ein jährlich zu überprüfendes und ggf. anzupassendes Konzept für die effiziente, zielgenaue und schnelle finanzielle oder sonstige Unterstützung des vorauslaufenden Ausbaus der öffentlich und nicht öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur sowie dafür notwendiger Voraussetzungen (z. B. Leitungsinfrastruktur). Die Bewertung umfasst alle Anwendungsfälle, also auch das Laden beim Arbeitgeber. Die Bundesregierung informiert die Öffentlichkeit sodann rechtzeitig und umfassend über neue Förderprogramme.

10. Warum müssen nach den Plänen der Bundesregierung ein LadeLern-TOOL, ein ProzessTOOL und ein Leitfaden entstehen, und warum müssen auch lokale Masterpläne angefertigt werden (vgl. 24. Maßnahme), obwohl regionale Ladeinfrastrukturmanager die Kommunen unterstützen?
  - a) Wie können nach Ansicht der Bundesregierung Parallelstrukturen verhindert werden?

- b) Könnte an dieser Stelle bürokratischer Mehraufwand vermieden werden?
- c) Warum dauert die Entwicklung des ProzessTOOLS bis Ende 2023 (vgl. 27. Maßnahme)?

Die Fragen 10 bis 10c werden gemeinsam beantwortet.

Die oben erwähnten Maßnahmen werden von der Bundesregierung gebündelt als Maßnahmenpaket betrachtet. Derzeit werden Synergie- und Integrationspotentiale geprüft, um Parallelstrukturen und Mehraufwand von vornherein zu vermeiden. Die regionalen Ladeinfrastrukturmanager werden bei der Unterstützung der Kommunen auf das StandortTOOL, FlächenTOOL, LadeLernTOOL, ProzessTOOL und lokale Masterpläne zurückgreifen. Kommunale Verfahren, Handlungsoptionen und rechtliche Grundlagen im Zusammenhang mit der Errichtung von Ladeinfrastruktur, einschließlich der Genehmigungs- und Vergabeprozesse sind sehr heterogen. Die Entwicklung des ProzessTOOLS wird daher bis Ende 2023 dauern.

- 11. Warum dauert die Prüfung, wie der Aufbau von Ladeinfrastruktur an Verkehrsknoten beschleunigt und unterstützt werden kann, bis zum dritten Quartal 2023 (vgl. 34. Maßnahme)?
- 12. Warum ist es der Bundesregierung nicht möglich, mit der Erschließung konkreter Flächen entlang der Autobahnen bereits vor dem dritten Quartal 2023 zu beginnen (vgl. 35. Maßnahme)?

Die Fragen 11 und 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Sowohl beim Aufbau von Ladeinfrastruktur an Verkehrsknoten als auch bei der Erschließung konkreter Flächen entlang der Autobahnen sind unterschiedliche Akteure zu beteiligen.

- 13. Wie plant die Bundesregierung, das bidirektionale Laden voranzutreiben (vgl. z. B. 47. Maßnahme)?
  - a) Welche Hindernisse gibt es derzeit, die dem bidirektionalen Laden im Wege stehen?
  - b) Welche rechtlichen, technischen, steuerlichen und wirtschaftlichen Regelungsmöglichkeiten werden von der Bundesregierung geprüft, um Hemmnisse zu beseitigen, und bis wann wird diese Prüfung abgeschlossen sein?

Die Fragen 13 bis 13b werden gemeinsam beantwortet.

In Umsetzung von Maßnahme 47 wird die Bundesregierung bis Quartal 2/2023 insbesondere prüfen, an welcher Stelle „mobile Speicher“ Eingang in den Rechtsrahmen finden sollten und wie ein netz- und marktdienliches Rückspeisen aus mobilen Speichern angereizt werden kann.

- 14. Warum ist es nicht möglich, bereits vor dem dritten Quartal 2023 einen Leitfaden zu entwickeln, um die Nutzung gewerblicher Parkplätze außerhalb der Öffnungszeiten zu gewährleisten (vgl. 52. Maßnahme)?

Die Umsetzung der Maßnahme erfordert die Abstimmung mit dem Handel sowie mit Ländern und Kommunen. Der Leitfaden soll einer praktikablen und rechtssicheren Nutzung von Ladeinfrastruktur auf gewerblichen Parkplätzen

außerhalb der Öffnungszeiten dienen und bedarf daher einer sorgfältigen Prüfung von u. a. vertrags-, haftungs- und lärmschutzrechtlichen Regularien.

15. Welche Gesetzesvorhaben als Folge des Masterplans Ladeinfrastruktur II plant die Bundesregierung in den nächsten zwölf Monaten?
  - a) Welche Maßnahmen sollen prioritär umgesetzt werden?
  - b) Hat die Bundesregierung bereits damit begonnen, bürokratische und gesetzliche Hürden abzubauen, um den Aufbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen, und wenn ja, was wurde bisher getan?
16. Plant die Bundesregierung Anpassungen im Bau- und Immissionsrecht, und wenn ja, welche?

Die Fragen 15 bis 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

In Kapitel 3.8 des Masterplans sind bauordnungsrechtliche Fragen angesprochen. Für das Bauordnungsrecht sind sowohl für die Gesetzgebung als auch für den Vollzug die Länder zuständig. Änderungen des bundesgesetzlich geregelten Bauplanungsrechts sind im Zusammenhang mit dem Masterplan Ladeinfrastruktur II nicht geplant und dort auch nicht angesprochen. Es wird darauf hingewiesen, dass mit dem Baulandmobilisierungsgesetz vom 14. Juni 2021 (BGBl. I, S. 1802) Änderungen zugunsten der Elektromobilität in § 1 Absatz 6 Nummer 9 und § 9 Absatz 1 Nummer 11 des Baugesetzbuches erfolgt sind. Anpassungen im Immissionsschutzrecht sind derzeit nicht geplant.

17. Was hat die Bundesregierung bisher getan, um Genehmigungsprozesse zu beschleunigen?
  - a) Welche Hürden bestehen weiterhin?
  - b) Welche weiteren Schritte sind geplant?
18. Wann findet die nächste Evaluierung des Masterplans Ladeinfrastruktur II statt?

Die Fragen 17 bis 18 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Maßnahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur II werden kontinuierlich evaluiert. Dies erfolgt unter anderem in der Interministeriellen Steuerungsgruppe Ladeinfrastruktur.

19. Plant die Bundesregierung, den Masterplan Ladeinfrastruktur II schnellstmöglich umzusetzen, und wenn ja, was ist für die nächsten drei Monaten geplant, und welche Punkte müssen nach Ansicht der Bundesregierung prioritär angegangen werden?

Die Bundesregierung plant, den Masterplan Ladeinfrastruktur II schnellstmöglich umzusetzen. Die Aufgaben, Ziele, Zuständigkeiten und der jeweilige Zeitplan sind den einzelnen Maßnahmen zu entnehmen.

20. Anhand welcher Beispiele wird deutlich, dass das BMDV Innovationen im gesamten Verkehrsbereich unterstützt (bitte einzeln begründen)?

Durch zahlreiche Förderprogramme werden Entwicklung nachhaltiger Technologien im Mobilitätsbereich gefördert.

21. Welche weiteren Schritte plant die Bundesregierung, um die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 um 48 Prozent gegenüber dem Jahr 1990 zu reduzieren?
- Wann stellt die Bundesregierung ihr sektorenübergreifendes Klimaschutzprogramm vor?
  - Warum dauern die Abstimmungen noch an, und wird hier nach Ansicht der Bundesregierung Zeit verloren?
  - Benötigt Deutschland nach Ansicht der Bundesregierung E-Fuels, um Emissionen bei der Pkw-Bestandsflotte einzusparen, und wenn nein, warum verzichtet die Bundesregierung auf Emissionseinsparpotenzial bei der PKW-Bestandsflotte?

Die Fragen 21 bis 21c werden gemeinsam beantwortet.

Im Fokus der Klimaschutzpolitik im Verkehrssektor stehen insbesondere Maßnahmen, die langfristig hohe Treibhausgaseminderungspotentiale erwarten lassen. Hierzu zählen beispielsweise der Ausbau der Elektromobilität, die Förderung der Schiene und des öffentlichen Personennahverkehrs, die Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie die Digitalisierung der Mobilitätssysteme. Maßstab für die Erarbeitung des Klimaschutz-Sofortprogramms sind die Vorgaben des Bundes-Klimaschutzgesetzes. Die Beratungen über das Klimaschutz-Sofortprogramm sind noch nicht abgeschlossen, jedoch wurden in der Zwischenzeit viele Maßnahmen bereits vorbereitet, auf den Weg gebracht oder beschlossen. Bezogen auf die Pkw-Bestandsflotte können die verschiedenen Erfüllungsoptionen für die THG-Quote, darunter auch E-Fuels und fortschrittliche Biokraftstoffe, zur Minderung der Treibhausgasemissionen des Verkehrssektors beitragen.

22. Welche Bezahltechnologie beabsichtigt die Bundesregierung zum verpflichtenden Standard für öffentlich nutzbare Ladesäulen zu machen?

Gemäß den Vorgaben der novellierten Ladesäulenverordnung (LSV), die am 1. Januar 2022 in Kraft getreten ist, müssen Betreiber von Ladesäulen, die ab dem 1. Juli 2023 erstmalig in Betrieb genommen werden, sicherstellen, dass beim spontanen Laden mindestens eine kontaktlose Bezahlung durch Vorhalten einer gängigen Debit- und Kreditkarte möglich ist.

Das aktuell laufende EU-Gesetzgebungsverfahren zur Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) soll u. a. europaweite Vorgaben für ein einheitliches Bezahlssystem für das Ad-hoc-Laden an Ladesäulen umfassen.

Die Bundesregierung setzte sich bereits in den ratsinternen Verhandlungen zur AFIR dafür ein, dass die nutzerfreundliche Regelung zum einheitlichen Bezahlssystem der LSV auf EU-Ebene übernommen wird und hat diese Linie bislang auch in den laufenden Trilogverhandlungen verfolgt. Die Bundesregierung setzt sich zudem dafür ein, dass Bezahlvorgänge an Ladesäulen künftig von der sogenannten starken Kundenauthentifizierung im Sinne der Richtlinie (EU) 2015/2366 (Zweite Zahlungsdiensterichtlinie) ausgenommen werden. Zahlungsdienstleister müssen eine starke Kundenauthentifizierung insbesondere

dann verlangen, wenn der Zahler einen elektronischen Zahlungsvorgang auslöst oder wenn er online auf sein Zahlungskonto zugreift.

Das Gesetzgebungsverfahren zur AFIR wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023 abgeschlossen werden.

23. Wie will die Bundesregierung die erforderliche Cybersicherheit, also den Schutz vor Angriffen auf Ladesäulen und ihre Betriebs- und Bezahlsoftware, sicherstellen?
24. Welche Standards für Cybersicherheit verlangt die Bundesregierung zukünftig von den Betreibern von öffentlichen und privaten Ladesäulen?

Die Fragen 23 und 24 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Cybersicherheit von Ladeinfrastruktur ist in Maßnahme 38 des Masterplans adressiert. Bis zum ersten Quartal 2024 werden BMDV, das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz sowie das Bundesministerium des Innern und für Heimat zusätzliche Bedarfe und Standards zum Schutz vor Cyberangriffen prüfen.

25. Sieht die Regierung die Gefahr einer Oligopolisierung oder Monopolisierung des Markts für Betreiber öffentlich zugänglicher Ladesäulen?
26. Welche Vorkehrungen zur Verhinderung oligopolistischer oder regional monopolistischer Betreiberstrukturen trifft die Bundesregierung bereits zu Beginn des stark wachsenden Markts für öffentliche Ladesäulen?

Die Fragen 25 und 26 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Die Bundesregierung strebt im Bereich der Ladeinfrastruktur einen wettbewerbsorientierten Markt an, der eine bedarfsgerechte und kosteneffiziente Versorgung im Sinne der Verbraucherinnen und Verbraucher sicherstellt. Funktionierende Märkte sind vor dem Hintergrund des hohen Stellenwerts der Ladeinfrastruktur aus Sicht der Bundesregierung für die Erreichung der Klimaschutzziele von größter Bedeutung. Das Bundeskartellamt arbeitet gegenwärtig an einer Sektoruntersuchung zur Ladeinfrastruktur, deren Ergebnisse die Bundesregierung nach ihrer Fertigstellung analysieren wird.