

## Antwort

### der Bundesregierung

#### auf die Kleine Anfrage der Fraktion der CDU/CSU – Drucksache 20/7144 –

#### Umsetzung des Masterplans Ladeinfrastruktur II

##### Vorbemerkung der Fragesteller

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektroautos geht nach Ansicht der Fragesteller langsamer voran als von der Bundesregierung geplant. Die Energieversorger fordern bereits, das Ziel aufzugeben, bis zum Jahr 2030 in Deutschland 1 Million öffentliche Ladepunkte für Elektroautos zu schaffen (vgl.: [www.welt.de/wirtschaft/plus244876548/Elektromobilitaet-Energie-Lobby-rueckt-vom-Millionenziel-bei-Ladesaeulen-ab.html](http://www.welt.de/wirtschaft/plus244876548/Elektromobilitaet-Energie-Lobby-rueckt-vom-Millionenziel-bei-Ladesaeulen-ab.html)).

Die fehlenden Ladepunkte, hohe Strompreise und lange Lieferzeiten verunsichern nach Auffassung der Fragesteller potenzielle Käuferinnen und Käufer. „Der Masterplan Ladeinfrastruktur II schafft die Grundlage für eine flächendeckende, 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. [bm.dv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/079-wissing-masterplan-ladeinfrastruktur-2.html?nn=13326](https://www.bm.dv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2022/079-wissing-masterplan-ladeinfrastruktur-2.html?nn=13326)). Seit dem Beschluss des Masterplans Ladeinfrastruktur II am 19. Oktober 2022 wurde allerdings weniger umgesetzt als angekündigt. Es fehlt laut Ansicht der Fragesteller an Tempo. Viele Fragen rund um die Maßnahmen bleiben nach Ansicht der Fragesteller weiterhin offen.

1. Hält es die Bundesregierung weiterhin für zeitgemäß, bis zum Jahr 2030 1 Million öffentlich zugängliche Ladepunkte in Deutschland schaffen zu wollen?
4. Wie viele Ladesäulen müssen pro Monat in den nächsten Jahren gebaut werden, um das von der Bundesregierung gesteckte Ziel zu erreichen?
5. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung hinsichtlich der Fahrzeugverfügbarkeiten und Anschaffungskosten, um das Ziel zu erreichen, dass 15 Millionen Elektroautos bis zum Jahr 2030 auf Deutschlands Straßen fahren werden?

6. Wächst nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Elektroautos schneller als das Ladenetz?

Die Fragen 1, 4, 5 und 6 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hält an ihren Zielen im Bereich Elektromobilität und Ladeinfrastruktur fest.

Aktuell sind bereits mehr als zwei Millionen elektrische Pkw in Deutschland zugelassen, davon mehr als 1,1 Millionen mit rein batterieelektrischem Antrieb. Die Absatzzahlen batterieelektrischer Fahrzeuge steigen kontinuierlich an. Im Mai 2023 betrug der Anteil rein batterieelektrischer Pkw an den Neuzulassungen 17,3 Prozent. Die Zahl der neu zugelassenen Pkw mit rein batterieelektrischem Antrieb war im Mai 2023 46,6 Prozent höher als im Vorjahresmonat.

Die Bundesregierung unterstützt den weiteren Fahrzeughochlauf batterieelektrischer Pkw mit Fördermaßnahmen wie z. B. mit dem im Zeitverlauf degressiv ausgestalteten Umweltbonus oder im Rahmen der Förderrichtlinie Elektromobilität. Die von der Automobilindustrie in Deutschland angebotenen Pkw mit batterieelektrischem Antrieb nehmen stetig zu. Gleichzeitig ist auch eine tendenzielle Abnahme der Mehrkosten von Elektrofahrzeugen gegenüber Verbrennern zu beobachten.

Damit der Fahrzeughochlauf die zu beobachtende Dynamik weiter fortsetzen und steigern kann, betrachtet die Bundesregierung die Verfügbarkeit ausreichender Lademöglichkeiten als eine notwendige Voraussetzung. Die Bundesregierung verfolgt daher das Ziel des Ausbaus einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur. Neben der Anzahl der Ladepunkte ist auch die jeweilige Ladeleistung ein entscheidender Faktor für die Beurteilung des verfügbaren Angebots der Ladeinfrastruktur wie auch des Bedarfs.

2. Wie viele Ladesäulen gab es im Jahr 2022 (bitte nach Normalladern und Schnellladern aufschlüsseln)?
3. Wie viele Ladesäulen wurden in den ersten Monaten des Jahres 2023 (Januar bis Mai 2023) gebaut (bitte separat nach Normalladern und Schnellladern aufschlüsseln)?

Die Fragen 2 und 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die folgende Tabelle enthält die Zahl der öffentlich zugänglichen Ladepunkte, die zum jeweiligen Datenstand bei der Bundesnetzagentur gemeldet waren. Die aktuellste derzeit verfügbare Auswertung liegt für den Datenstand zum 1. März 2023 vor.

Datum	01.01.2022	01.01.2023	01.02.2023	01.03.2023
Normalladepunkte	50.375	68.554	69.925	70.695
Schnellladepunkte	9.285	13.073	13.261	14.378
Ladepunkte insgesamt	59.660	82.351	83.186	85.073

7. In wie vielen Städten und Gemeinden in Deutschland gibt es noch keine öffentlichen Ladestationen (bitte die Gemeinden einzeln tabellarisch auflisten)?
8. a) In wie vielen Städten und Gemeinden gibt es keine Schnellademöglichkeiten (bitte die Gemeinden einzeln tabellarisch auflisten)?

Die Fragen 7 und 8a werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Mit Datenstand zum 1. März 2023 ist in 5 750 Städten und Gemeinden keine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur in Betrieb, in 8 807 Städten und Gemeinden ist keine öffentlich zugängliche Schnellladeinfrastruktur in Betrieb. (Datengrundlage: Ladesäulenregister, BNetzA)

Eine Negativliste über Städte und Gemeinden, in denen keine Ladeinfrastruktur betrieben wird, liegt der Bundesregierung nicht vor.

Die Bundesnetzagentur stellt mit dem Ladesäulenregister auf ihrer Internetseite monatlich eine Übersicht der öffentlich zugänglichen Ladepunkte zur Verfügung. Aus dem Ladesäulenregister gehen neben dem Betreiber, der Adresse, dem Standort, dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme auch die verfügbaren Ladestecker und die Ladeleistung hervor. Das Ladesäulenregister stellt damit eine umfassende Übersicht der in Deutschland betriebenen öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur und ihrer räumlichen Verteilung dar.

Das Ladesäulenregister steht unter der folgenden Internetadresse zur Verfügung: [www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen\\_Institutionen/E-Mobilitaet/start.html](http://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/E-Mobilitaet/start.html)

8. b) Wie ist der aktuelle Status für die Maßnahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur II, die bis zum ersten Quartal des Jahres 2023 umgesetzt werden sollten?
9. Welche der 68 Maßnahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur II wurden, wie dort angekündigt, bis zum ersten Quartal des Jahres 2023 umgesetzt (bitte einzeln auflisten)?
10. a) Wie viele von den Maßnahmen, die bis zum ersten Quartal des Jahres 2023 umgesetzt werden sollten, wurden noch nicht umgesetzt (bitte einzeln auflisten und die Gründe für die Nichtumsetzung benennen)?  
b) Wie ist der aktuelle Status der Maßnahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur II, die bis zum ersten Quartal des Jahres 2023 umgesetzt werden sollten?
11. Welche dieser Maßnahmen, die bis zum ersten Quartal des Jahres 2023 umgesetzt werden sollten, werden voraussichtlich bis zum zweiten Quartal des Jahres 2023 umgesetzt (bitte einzeln auflisten)?
12. Welche Maßnahmen werden voraussichtlich nicht wie geplant bis zum zweiten Quartal des Jahres 2023 umgesetzt, und was sind die Gründe dafür (bitte einzeln auflisten)?

Die Fragen 8b bis 12 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Seit dem Beschluss des Masterplans Ladeinfrastruktur II durch das Bundeskabinett am 19. Oktober 2022 wurden die folgenden Maßnahmen umgesetzt:

- Maßnahme 1: Interministerielle Steuerungsgruppe Ladeinfrastruktur,

- Maßnahme 2: Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur,
- Maßnahme 6: Monitoring-Konzept,
- Maßnahme 9: Transparenz über alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte,
- Maßnahme 10: Meldung nicht öffentlich zugänglicher Ladepunkte,
- Maßnahme 11: Nutzung anonymisierter Maut-Daten für Bedarfsermittlung Lkw-Ladeinfrastruktur,
- Maßnahme 14: Konzept für finanzielle Unterstützung,
- Maßnahme 26: Digitales Schulungsinstrument LadeLernTOOL,
- Maßnahme 39: Barrierefreier Zugang zur Ladeinfrastruktur.

Die weiteren von den Fragen berührten Maßnahmen des Masterplans Ladeinfrastruktur II befinden sich aktuell in der Umsetzung. Wesentliche Arbeitspakete dieser Maßnahmen wurden bereits durchgeführt. Die vollständige Umsetzung dieser Maßnahmen ist mitunter von der Kooperation mit externen Akteuren sowie teilweise umfangreichen Abstimmungsprozessen abhängig. Ziel ist eine möglichst zeitnahe Umsetzung.

13. Wie viele Flächen haben der Bund, die Länder und Kommunen seit November 2022 angegeben, die für den Bau von Ladeinfrastruktur verwendet werden können (bitte einzeln auflisten)?
16. a) Hat die Bundesregierung wie angekündigt im ersten Quartal des Jahres 2023 alle eigenen Flächen für die Errichtung der Ladeinfrastruktur geprüft (vgl. Maßnahme 30 im Masterplan Ladeinfrastruktur II)?  
b) Welche neuen Förderprogramme plant die Bundesregierung in den Jahren 2023, 2024 und 2025, um den Hochlauf der Elektromobilität weiter zu beschleunigen?
17. Zu welchem Ergebnis kam das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) bei der geplanten kritischen Bewertung der bisherigen Förderprogramme für öffentliche und private Ladeinfrastruktur hinsichtlich Effizienz, Zielgenauigkeit und Schnelligkeit der finanziellen und sonstigen Unterstützung?

Die Fragen 13, 16a, 16b und 17 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben ist im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 30 des Masterplans Ladeinfrastruktur II zu dem Ergebnis gekommen, dass alle Parkplätze an Bundesbehörden grundsätzlich für die Errichtung von Ladeinfrastruktur geeignet sind.

Die Bundesregierung begleitet den Ausbau der Ladeinfrastruktur mit einem laufenden und datenbasierten Monitoring. Im Rahmen der Umsetzung der Maßnahme 14 des Masterplans Ladeinfrastruktur II hat das BMDV vergangene Fördermaßnahmen bewertet und bestehende Förderbedarfe identifiziert. Dabei ist das BMDV zu dem Ergebnis gekommen, dass sowohl im Bereich der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur wie auch im Bereich der nicht öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur weiterhin Förderbedarfe bestehen.

Zu einzelnen zukünftigen Förderrichtlinien und -maßnahmen wird die Bundesregierung rechtzeitig vor dem jeweiligen Inkrafttreten informieren.

14. Wie viele Gemeinden bzw. kommunale Zusammenschlüsse haben bereits lokale Masterpläne unter Einbeziehung relevanter privatwirtschaftlicher Akteure erarbeitet (vgl. Maßnahme 24 im Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung) (bitte einzeln auflisten)?

Entsprechend der Maßnahme 24 des Masterplans Ladeinfrastruktur II sollen Kommunen dabei unterstützt werden, bis Ende 2023 lokale Masterpläne unter Einbeziehung relevanter privatwirtschaftlicher Akteure zu erstellen. Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur wird in Kürze im Auftrag des BMDV Muster zur Verfügung stellen, die die Kommunen bei der Durchführung der Planungen unterstützen.

15. Hat die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) mit dem Einstellungsverfahren von zunächst circa 30 regionalen Ladeinfrastrukturmanagern und Ladeinfrastrukturmanagerinnen begonnen (vgl. Maßnahme 25 im Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung), und wenn ja, wie viele wurden bereits eingestellt, und wenn nein, warum nicht?

Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur führt derzeit ein Pilotprojekt für die Unterstützung durch regionale Ladeinfrastrukturmanager in der Region Altmark in Sachsen-Anhalt durch. Die Erkenntnisse dieses Pilotprojektes werden Grundlage für die Einstellung und Entsendung weiterer regionaler Ladeinfrastrukturmanager sein.

18. Wie viele Mittel der vom BMDV bis zum Jahr 2025 zur Verfügung gestellten rund 1,3 Mrd. Euro, um die Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge zu fördern, wurden bisher abgerufen?

Mit dem geltenden Finanzplan stehen bis zum Jahr 2026 für die Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge rund 2,2 Mrd. Euro im Titel „Zuschüsse für die Anschaffung von Nutzfahrzeugen mit alternativen klimaschonenden Antrieben“ im Klima- und Transformationsfonds bereit. Bis 31. Mai 2023 konnten rund 1 007,2 Mio. Euro für die Anschaffung klimafreundlicher Nutzfahrzeuge gebunden werden. Davon ausgezahlt wurden bis 31. März 2023 rd. 43,9 Mio. Euro. Dies ist insbesondere darauf zurückzuführen, dass bei der Förderrichtlinie KsNI die Auszahlung der Zuwendung nach Projektabschluss erfolgt.

19. Wie viele Mittel der vom BMDV bis zum Jahr 2025 zur Verfügung gestellten rund 6,3 Mrd. Euro für den Aufbau oder die Erweiterung von Tank- und Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw wurden bisher abgerufen?

Die in der Fragestellung genannten 6,3 Mrd. Euro im Titel „Zuschüsse zur Errichtung von Tank- und Ladeinfrastruktur“ des Klima- und Transformationsfonds beziehen sich auf den Finanzplanungszeitraum 2022 bis 2025. Im Jahr 2022 sind Mittel in Höhe von 480,558 Mio. Euro abgeflossen. Darüber hinaus wurden zum Stand 31. Dezember 2022 für den Zeitraum 2023 bis 2025 aktuell 2 225 Mio. Euro gebunden.

20. Wann wird das neue Konzept für finanzielle Unterstützung (vgl. Maßnahme 14 im Masterplan Ladeinfrastruktur II) veröffentlicht, das bereits bis zum ersten Quartal 2023 erstellt werden sollte?

Das im Rahmen der Maßnahme 14 des Masterplans Ladeinfrastruktur II erstellte Konzept dient internen Zwecken der Bundesregierung, insbesondere der

Identifikation von Förderbedarfen sowie der Entwicklung effizienter, zielgenauer und schneller finanzieller Unterstützungsmaßnahmen.

Zu einzelnen auf dieser Basis entwickelten Förderrichtlinien und -maßnahmen wird die Bundesregierung rechtzeitig vor dem jeweiligen Inkrafttreten informieren.

21. Plant die Bundesregierung bei der Erstellung eines neuen Konzepts für finanzielle Unterstützung (vgl. Maßnahme 14 im Masterplan Ladeinfrastruktur II) eine Förderung für private Ladeinfrastruktur, die mit der ausgelaufenen KfW (Kreditanstalt für Wiederaufbau)-Förderung 440 „Ladestationen für Elektroautos – Wohngebäude“ vergleichbar ist?

Nein, bisher gibt es keine entsprechenden Planungen.

22. Plant die Bundesregierung, eine Förderung für batterieelektrische Gebrauchtwagen analog zur Kaufprämie bzw. zum Umweltbonus einzuführen, und wenn ja, wann, und wenn nein, warum nicht?

Seit Anfang 2020 fördert die Bundesregierung mit dem Umweltbonus nicht nur den Absatz von neuen, sondern auch von jungen gebrauchten Elektrofahrzeugen.

Die Erstzulassung des Gebrauchtfahrzeugs darf bei einer Zweitzulassung nicht länger als zwölf Monate zurückliegen. Im Fall einer erneuten Zulassung darf das Fahrzeug eine Laufleistung von maximal 15 000 km aufweisen und nachweislich noch nicht durch den Umweltbonus oder eine vergleichbare staatliche Förderung in einem anderen EU-Mitgliedstaat gefördert worden sein.

23. Wie sieht das Konzept für den Aufbau eines initialen, skalierbaren Ladeinfrastrukturnetzes für Lkw entlang des Fernverkehrsnetzes aus, das laut der Maßnahme 61 des Masterplans Ladeinfrastruktur II bis zum ersten Quartal 2023 erstellt werden sollte?
37. Wie viele Flächen wurden für Lkw-Ladeeinrichtungen verfügbar gemacht (bitte einzeln auflisten)?
39. Wie ist der aktuelle Stand hinsichtlich des Konzepts für den Aufbau eines initialen Ladenetzes für Lkw (vgl. Maßnahme 61 im Masterplan Ladeinfrastruktur II), und welche weiteren Schritte sind hier erforderlich und von der Bundesregierung geplant?

Die Fragen 23, 37 und 39 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Für das initiale Ladenetz für batterieelektrische Lkw werden unter Berücksichtigung maximaler Abstände zwischen zwei Standorten und des zu erwartenden Ladebedarfs Standorte auf und neben der Autobahn identifiziert, die für den Aufbau von Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Lkw geeignet und verfügbar sind. Das BMDV und die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur bestimmen für das initiale Netz die jeweiligen Ladebedarfe und stehen im Austausch mit der Autobahn GmbH des Bundes zur anschließenden Umsetzung der Vorhaben an Rastanlagen.

Die in der Maßnahme 39 des Masterplans Ladeinfrastruktur II beschriebene Berücksichtigung der Ergebnisse der Verhandlungen zur europäischen Verordnung über alternative Kraftstoffinfrastruktur (AFIR) war bislang angesichts der

noch nicht endgültig vorliegenden Ergebnisse des europäischen Rechtssetzungsprozesses nicht möglich.

24. Welche konkreten Finanzierungs- und Fördermaßnahmen für die Ladeinfrastruktur für Lkw auf Betriebsgeländen, an Umschlagpunkten, in Gewerbegebieten, an Ladehubs und an Flächen neben den Bundesfernstraßen haben das BMDV und das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) gemeinsam entwickelt, wie es im Masterplan Ladeinfrastruktur II für das erste Quartal 2023 vorgesehen war?

Das BMDV entwickelt gegenwärtig Fördermaßnahmen, um die Errichtung von Ladeinfrastruktur für batterieelektrische Lkw auf Betriebsgeländen, an Umschlagpunkten, in Gewerbegebieten, an Ladehubs und an Flächen neben den Bundesfernstraßen zu unterstützen. Die Umsetzung ist noch nicht abgeschlossen.

Zu einzelnen zukünftigen Förderrichtlinien und -maßnahmen wird die Bundesregierung rechtzeitig vor dem jeweiligen Inkrafttreten informieren.

25. Ist die Mineralwirtschaft der Aufforderung nachgekommen, mindestens 25 Prozent aller Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur bis zum Ende des Jahres 2022 auszurüsten (vgl. Maßnahme 5 im Masterplan Ladeinfrastruktur II)?

Nein.

26. Soll es nach Auffassung der Bundesregierung rechtlich bindend festgeschrieben werden, dass an jeder Tankstelle (mit Ausnahmen für kleine Betreiber) eine Ladesäule stehen soll?

Die Bundesregierung prüft, wie eine verhältnismäßige und bedarfsgerechte Ausstattung von Tankstellen mit Schnellladeinfrastruktur erreicht werden kann.

27. Wie ist der aktuelle Stand zum Konzept für die Deckung des Flächenbedarfs entlang der Autobahnen (vgl. Maßnahme 35 im Masterplan Ladeinfrastruktur II)?

Die Maßnahme befindet sich in Umsetzung.

28. Welche konkreten rechtlichen Maßnahmen sind derzeit vom Bundesministerium der Finanzen (BMF) geplant, um die Ausgabe von Ladekarten durch Arbeitgeber (vgl. Maßnahme 22 im Masterplan Ladeinfrastruktur II) an die Nutzer von Dienstwagen zu verstärken und die Abrechenbarkeit von Strom sicherzustellen, der zu Hause geladen wurde?
29. Wird diese Maßnahme (vgl. Maßnahme 22 im Masterplan Ladeinfrastruktur II) wie angekündigt bis zum zweiten Quartal 2023 umgesetzt, und wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 28 und 29 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Umsetzung der Maßnahme 22 des Masterplans Ladeinfrastruktur II befindet sich in der regierungsinternen Abstimmung. Die ambitionierten Pläne der zeitlichen Umsetzung bestehen fort.

30. Wie ist der aktuelle Stand zum vorausschauenden Stromnetzausbau (vgl. Maßnahme 43 im Masterplan Ladeinfrastruktur II), und welche weiteren Schritte sind hier von der Bundesregierung geplant?

Bereits nach geltender Rechtslage (§ 14d des Energiewirtschaftsgesetzes) besteht die Verpflichtung, die Entwicklung des Verkehrssektors und damit den Hochlauf der Elektromobilität als wesentlichen Parameter bei der Netzausbauplanung zu berücksichtigen. Die betroffenen Verteilnetzbetreiber haben dazu in ihren Regionalszenarien geeignete Annahmen zu treffen. Der aktuelle Entwurf eines „Gesetzes zur Anpassung des Energiewirtschaftsrechts an unionsrechtliche Vorgaben und zur Änderung weiterer energierechtlicher Vorschriften“ sieht darüber hinaus eine Konkretisierung der in den Regionalszenarien zu treffenden Annahmen vor. Dazu zählen die von der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr erstellten Bedarfsprognosen.

31. Wie ist der aktuelle Stand zum bidirektionalen Laden (vgl. Maßnahme 47 im Masterplan Ladeinfrastruktur II), und wird der dort angekündigte Zeitplan von der Bundesregierung eingehalten, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung plant, bis Ende des Quartals ihre Prüfergebnisse vorzulegen und anschließend mit der Branche zu diskutieren, welche konkreten Umsetzungsschritte zur Ermöglichung des bidirektionalen Ladens prioritär umgesetzt werden sollen. Angesichts der unterschiedlichen Marktreife und regulatorischen, technischen sowie normativen Anforderungen ist derzeit vorgesehen, bei der Entwicklung von Vorschlägen zwischen „vehicle to home“ und „vehicle to grid“ zu differenzieren.

32. Wie ist der Stand bei der Erarbeitung einer Anpassung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) (vgl. Maßnahme 58 im Masterplan Ladeinfrastruktur II)?

Maßnahme 58 bezieht sich nicht auf das GEIG. Maßnahme 53 lautet: „Nach Abschluss der Revision der EU-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD) initiiert das BMWK unter Einbindung des BMWSB und des BMDV eine Evaluation des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) und erarbeitet bis Ende 2023 eine Anpassung des GEIG mit dem Ziel, Gebäude vorausschauend und zukunftssicher mit ausreichender Ladeinfrastruktur auszurüsten oder alternativ die dafür notwendigen Voraussetzungen zu schaffen.“

Derzeit ist damit zu rechnen, dass die Revision der EPBD bis zum Ende des laufenden Jahres andauern wird, so dass der in Maßnahme 53 skizzierte Zeitplan sich absehbar verzögern wird.

33. Erwägt die Bundesregierung eine mögliche Änderung der Positionierung zur EU-Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden (EPBD), die im letzten Jahr 2022 auf EU-Ebene vereinbart wurde, insbesondere in Bezug auf die Renovierungsaspekte von bestehenden Gebäuden und Wohngebäuden?

Nachdem die Europäische Kommission einen EPBD-Vorschlag, der Rat die Allgemeine Ausrichtung und das Europäische Parlament die Position zur EPBD vorgelegt haben, schließen sich nun die Trilogverhandlungen an. Die drei Positionen haben gemeinsam, dass bis 2050 ein klimaneutraler Gebäude-

bestand erreicht werden soll. Dafür ist die Dekarbonisierung der Wärmeversorgung sowie die Reduktion des Energiebedarfs von Gebäuden erforderlich. Alle Vorschläge haben zudem gemein, dass die Mitgliedstaaten verpflichtet sind, einen klaren Pfad zur Klimaneutralität aufzuzeigen. Das gibt auch Planungssicherheit für Eigentümer und Nutzer. Die Allgemeine Ausrichtung enthält weniger Vorgaben als der KOM- und EP-Vorschlag und lässt den Mitgliedstaaten ein hohes Maß an Flexibilität. Demgegenüber sieht die EP-Position ehrgeizigere und klar definierte Regelungen für die ersten beiden Sanierungsschritte vor, enthält jedoch auch umfangreiche Ausnahmen.

Die Bundesregierung setzt sich weiterhin für eine ambitionierte Ausgestaltung gemeinsamer europäischer Klimaschutzmaßnahmen ein, so dass Klimaneutralität 2050 erreicht wird, schließt aber anlasslose Zwangssanierungen von Wohngebäuden aus.

34. Was hat die Bundesregierung bisher in der 20. Legislaturperiode unternommen, um den barrierefreien Zugang zu Ladeinfrastruktur bzw. Ladesäulen zu gewährleisten, und welche weiteren Schritte sind hier von der Bundesregierung geplant?
35. Inwieweit wird der Sachverstand der Interessenvertretungen von Menschen mit Behinderungen mit einbezogen?

Die Fragen 34 und 35 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Im Auftrag des BMDV hat die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur den Leitfaden „Einfach Laden ohne Hindernisse: Anforderungen an barrierefreie Ladeinfrastruktur“ erarbeitet und am 19. April 2023 veröffentlicht. Der Leitfaden beschreibt Anforderungen an eine barrierefreie Ladeeinrichtung und ihr Umfeld.

Die Inhalte des Leitfadens wurden gemeinsam mit Herstellern und Betreibern von Ladeinfrastruktur, Menschen mit verschiedenen Behinderungen und verschiedenen Vertretern erarbeitet. Der Beauftragte der Bundesregierung für die Belange von Menschen mit Behinderungen war im Rahmen der Erstellung dieses Leitfadens ebenfalls eingebunden.

Der Leitfaden soll eine konkrete Orientierung für Anwender bieten und als Grundlage für einen Normungsprozess dienen, der im Rahmen der DIN unter breiter Beteiligung relevanter Akteure stattfinden wird.

36. Welche Hindernisse gibt es derzeit beim Laden von Lkw?
38. Wie ist der aktuelle Stand der Netzanschlüsse für das Laden von Lkw?

Die Fragen 36 und 38 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Schnelladeparks für E-LKW werden zumeist auf Mittel- und Hochspannungsebene angeschlossen. Für eine bedarfsgerechte Dimensionierung der Netzkapazität und eine rechtzeitige Bereitstellung von Netzanschlüssen ist es wichtig, dass die Ladeparkbetreiber ihre Anschlussbegehren mit ausreichend Vorlauf bei den Betreibern von Verteilnetzen stellen. Die Bundesregierung arbeitet im Rahmen der Interministeriellen Steuerungsgruppe Ladeinfrastruktur (ISLa) an einer besseren Verzahnung des Stromnetzausbaus mit dem Hochlauf der Ladeinfrastruktur. Mit dem vom BMWK initiierten Branchendialog „Beschleunigung von Netzanschlüssen“ wird die Bundesregierung in Umsetzung der Maßnah-

men 44 bis 46 des Masterplans konkrete Vorschläge zur Verbesserung des Netzanschlussverfahrens insgesamt entwickeln.

Im Auftrag des BMDV hat die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur die Studie „Einfach Laden an Rastanlagen: Auslegung des Netzanschlusses für E-Lkw-Lade-Hubs“ veröffentlicht, deren Ergebnisse u. a. mit Netzbetreibern diskutiert wurden.

Weitere Hindernisse beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für Lkw ergeben sich insbesondere aus der Tatsache, dass sich die Technologie für das Laden batterieelektrischer Lkw noch in einer frühen Marktphase befindet. Die Anforderungen an die zu errichtende Ladeinfrastruktur müssen also zunächst erarbeitet werden. Dies erfolgt beispielsweise im Rahmen der Erstellung der „User Journey“ für das Laden schwerer Nutzfahrzeuge oder die Erarbeitung von Musterlayouts für die Anordnung an Ladeinfrastruktur-Standorten für Lkw.

40. Wie geht die Bundesregierung damit um, dass gemäß dem Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) in Deutschland momentan circa 35 000 bis 40 000 Lkw-Stellplätze an deutschen Autobahnen fehlen?
41. Inwieweit behindert das Fehlen von Lkw-Stellplätze an deutschen Autobahnen den Ausbau der Ladeinfrastruktur für den Güterverkehr, und was macht die Bundesregierung, um diesem Hindernis entgegenzuwirken?

Die Fragen 40 und 41 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Gemäß der letzten im Auftrag des Bundes durchgeführten Erhebung der Lkw-Parksituation entlang der Autobahnen (Autohöfe und Rastanlagen des Bundes) im Jahr 2018 fehlten rund 23 000 Lkw-Stellplätze an den Autobahnen. Zur Aktualisierung des Lkw-Parkbedarfs findet derzeit eine bundesweite Erhebung durch die Autobahn GmbH des Bundes statt. Mit belastbaren Ergebnissen ist Ende des Jahres 2023 zu rechnen.

Um die Lkw-Parksituation zu verbessern hat das BMDV einen 5-Punkte-Plan aufgelegt. Dieser befindet sich in der Umsetzung durch die Autobahn GmbH des Bundes bzw. hinsichtlich des Förderprogramms für private Investoren durch das Bundesamt für Logistik und Mobilität. Weitere Informationen sind unter dem folgenden Link abrufbar: [bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/ausgeruht-fuer-die-lange-fahrt-mehr-lkw-parkplaetze.html](https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/StB/ausgeruht-fuer-die-lange-fahrt-mehr-lkw-parkplaetze.html).

Die Herausforderungen hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit für den Aufbau von Lkw-Ladeinfrastruktur an den Autobahnen sind bekannt und werden mit Maßnahmen im Masterplan Ladeinfrastruktur II adressiert. Die Vorbereitung der Ausschreibung für ein initiales Ladenetz entlang der Autobahnen erfolgt aktuell in Zusammenarbeit der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur, der Autobahn GmbH des Bundes und des BMDV, wobei negative Auswirkungen auf die Lkw-Stellplatzsituation minimiert werden sollen. Zudem sollen u. a. mit den Finanzierungs- und Fördermaßnahmen außerhalb des geplanten initiales Ladenetzes auch weitere Flächen in der Nähe von Autobahnen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur aktiviert werden.

42. Bis wann wird das BMDV finale Entscheidungen treffen hinsichtlich Folgeprojekten und Clustervorhaben im Segment des nachhaltigen Güterverkehrs, für die sich bereits Mitte 2022 die Länder Bayern, Hessen und Baden-Württemberg beworben haben, und wann werden die Projekte umgesetzt?

Die eingereichten Projektskizzen zur Innovationsregion Bayern sowie dem Innovationskorridor Rhein-Main/Rhein-Neckar befinden sich in Bezug auf Detailfragen noch in der Prüfung. Die Entscheidung über die mögliche Durchführung und Förderung steht noch aus.

43. Hält die Bundesregierung es für realistisch, dass die 1 000 bis 1 100 Standorte des Deutschlandnetzes wie geplant bis zum Ende des Jahres 2023 errichtet sein werden?
44. Handelt es sich bei den Standorten ausschließlich um neu zu errichtende Ladeinfrastruktur, oder werden bereits bestehende Ladepunkte einberechnet?

Die Fragen 43 und 44 werden aufgrund ihres Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Das Ausschreibungsvorhaben zu den Regionallosen des Deutschlandnetzes hat sich zwischenzeitlich aufgrund einer Beschwerde bei der Europäischen Kommission verzögert. Nach einer entsprechenden Prüfung hat die Europäische Kommission die Ausschreibungen am 14. Dezember 2022 genehmigt. Die Zuschlagserteilung kann damit voraussichtlich im Sommer 2023 erfolgen. Die Errichtung und der Betrieb der Schnellladestandorte des Deutschlandnetzes erfolgt im Anschluss durch die im Ausschreibungsverfahren ausgewählten Betreiberunternehmen.

