

Im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 hat die Bundesregierung das Ziel festgelegt, bis zum Jahr 2030 sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen zu bringen und eine Million Ladepunkte aufzubauen. Hierfür wurden zusätzliche Förderprogramme aufgelegt, zu denen erhöhte Kaufprämien für Elektrofahrzeuge und die im Masterplan Ladeinfrastruktur beschriebene Ladesäulenförderung gehören. Laut Kraftfahrt-Bundesamt waren Ende Dezember 2019 rund 240.000 Elektrofahrzeuge im deutschen Markt zugelassen.<sup>1</sup> Zugleich waren im Ladesäulenregister des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) rund 24.000 öffentliche Ladepunkte erfasst.<sup>2</sup>

Die Rahmenbedingungen, die auf Europa-politischer Ebene gesetzt wurden, zwingen Automobilhersteller langfristig dazu, Fahrzeuge mit null Emissionen herzustellen. Für das Jahr 2021 ist der durchschnittliche Flottengrenzwert in der EU bei 95 gCO<sub>2</sub>/km festgesetzt. Leichte Abweichungen sind möglich, die sich nach dem Gewicht der zugelassenen Fahrzeuge eines Konzerns richten. Die Emissionswerte neuer Diesel- und Verbrenner-Pkw liegen aktuell weit darüber. Folglich muss die Automobilindustrie, will sie die Flottenziele für das Jahr 2021 erreichen, für eine deutlich steigende Neuzulassungszahl emissionsarmer und elektrifizierter Pkw sorgen. Da batterieelektrische Fahrzeuge mit null Emissionen in die Berechnung des Flottenmittels eingehen und bis 2022 noch einen zusätzlichen Bonus bei der Anrechnung haben, bieten sie für die Fahrzeughersteller einen besonders großen Hebel zur Erreichung der Flottenziele. Die Konsequenz bei Nichteinhaltung der Flottenziele sind Strafzahlungen von 95 Euro je zusätzlichem Gramm und Fahrzeug.<sup>3</sup>

Doch für das inzwischen steigende Angebot an elektrischen Fahrzeugmodellen braucht es auch eine entsprechende Nachfrage. Diese zu wecken, wird wesentlich von der Verfügbarkeit – und Sichtbarkeit als Teil der gefühlten Verfügbarkeit - von Ladeinfrastruktur abhängen, sie gilt als grundlegende Voraussetzung für den Markthochlauf der Elektromobilität.

Aus Verbrauchersicht sind hier vier Dinge wichtig:

1. eine sichere Technologie,
2. schnelles Laden, wenn es darauf ankommt,
3. Ladestationen an möglichst vielen Standorten,
4. einfache und transparente Bezahlung.

### **Unsere Forderungen zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur in Deutschland:**

Grundsätzlich fordert der ACE ein dichtes, nutzerfreundliches, wirtschaftlich tragfähiges und für alle Einkommensschichten nutzbares öffentliches Ladenetz durch die rasche Umsetzung des „Masterplans Ladeinfrastruktur“.<sup>4</sup> Darüber hinaus sollten Bundesregierung und

---

<sup>1</sup> Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt 2020; Der Anteil an Elektro-Pkw stieg im Vergleich zum Vorjahresstichtag von 0,2 Prozent (83.175) auf 0,3 Prozent (136.617). Die Anzahl an Plug-in-Hybridfahrzeugen wuchs von 66.997 auf 102.175 (+52,5 %) an. Ihr Anteil verdoppelte sich auf 0,2 Prozent.

<sup>2</sup> BDEW 2019

<sup>3</sup> Rechenbeispiel: Der große Hersteller XY hat einen gewichtsbezogenen individuellen Grenzwert von 97 g CO<sub>2</sub>/km. Stoßen die 2021 in der EU zugelassenen Pkw dieser Marke durchschnittlich 104 g CO<sub>2</sub>/km aus, wird die Abweichung – hier also sieben Gramm – mit der Zahl der Autos multipliziert. Bei imaginären 2,1 Millionen Exemplaren werden also knapp 1,4 Milliarden Euro fällig.

<sup>4</sup> Danach sollen in den nächsten zwei Jahren 50.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte errichtet werden; gesetzgeberische Maßnahmen zur Verbesserung rechtlicher Rahmenbedingungen bis Ende 2020 umgesetzt sein;

Ladesäulenbetreiber noch intensiver nach Lösungen für Bewohner von Wohngebieten ohne privaten Stellplatz – und das sind in den Städten nun einmal die Allermeisten – suchen. Sie haben nicht die Möglichkeit, sich eine eigene private Ladesäule zu installieren. Der Aufbau einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur wird für sie ein wesentliches Entscheidungskriterium bleiben, wenn es darum geht, einen E-Pkw anzuschaffen. Hier lohnt sich der Blick in die Niederlande. In Amsterdam kann man sich, wenn man keinen eigenen Parkplatz mit Stromanschluss hat, nach dem Kauf eines Elektroautos bei der Stadt melden, die dann in der Umgebung eine Ladesäule errichtet. Diese ist für jeden nutzbar. So ist in der Stadt ein dichtes Netz an Ladesäulen entstanden, das zudem gut ausgelastet ist.

Doch öffentliche Ladesäulen sollte es auch außerhalb von Metropolregionen und Städten geben und sie sollten dort auch gut zu finden sein. Um längere Fahrten unternehmen zu können, werden Schnellladesäulen entlang der Fernverkehrsstraßen gebraucht.

Die Abrechnungssysteme für Ladesäulen müssen bundesweit vereinheitlicht und kundenfreundlicher und transparenter gestaltet werden. Betreiber sollten verpflichtet sein, Echtzeitinformationen zu ihren Ladesäulen online zur Verfügung zu stellen. An den Ladepunkten muss man ohne vorherige Registrierung oder spezielle Smartphone-App bezahlen können. Bei spontanem Laden ohne Abonnement müssen die Preise direkt an der Ladesäule ausgewiesen und die Höhe und die Zusammensetzung des Strompreises angezeigt werden. Auch die Information, ob es sich beim Ladevorgang um Grünstrom handelt, sollte verfügbar gemacht werden.

Persönliche Daten müssen beim Authentifizierungs-, Bezahl- und Ladevorgang geschützt sein.

Die nach der Novellierung der StVO nun bundesweit einheitliche Sanktionierungsmöglichkeit von Falschparkern auf den Stellplätzen an Ladesäulen für Elektroautos muss bundesweit konsequent umgesetzt werden.

Kommunen sind zentrale Akteure bei der Verortung und beim Betrieb von Ladeinfrastruktur. Sie müssen sich rechtzeitig mit dem konzeptionellen Aufbau von Ladeinfrastruktur, geeigneten Standorten und dem benötigten Umfang von Ladeinfrastruktur auseinandersetzen. Mit einer „Bürgermeister-Ladesäule“ ist niemandem geholfen.

Betreiber von mit Steuergeldern geförderten Ladesäulen müssen verpflichtet werden, defekte Ladesäulen zeitnah zu reparieren. Als Sanktion für das Nichterbringen dieser Leistung müssten sie verpflichtet werden, einen Teil der Förderung zurückzuzahlen. Hilfeservices müssen 24/7 sicherstellen, dass den Nutzerinnen und Nutzern im Falle von Ladeproblemen oder Fehlfunktionen geholfen wird. Dies kann entweder in Form einer Servicehotline oder an Standorten, die mit Personal besetzt sind, durch direkte Hilfe vor Ort erfolgen. Auch sollte es eine Feedbackmöglichkeit / Servicebewertung für die Nutzerinnen und Nutzer geben.

### **Private Ladeinfrastruktur**

Die Verfügbarkeit von privat zugänglichen Stellplätzen hat für die Elektromobilität eine enorme Relevanz, weil potenziellen Elektromobilitätsnutzern eine Lademöglichkeit zu Hause wichtig ist. Eigentlich ist das Potenzial für den Aufbau privater Ladepunkte riesig, wenn man davon ausgeht, dass die Gesamtheit von Stellplätzen auf privaten oder privat nutzbaren Grundstücken dafür

---

monetäre, strategische und koordinierende Maßnahmen zur Förderung/Finanzierung von Ladeinfrastruktur stattfinden; die Wirtschaft mit einbezogen werden.

verfügbar wäre. Theoretisch könnte laut dena<sup>5</sup> das private Ladeinfrastrukturangebot den Ladebedarf von 8,5 Mio. Elektrofahrzeugen bis 2030 decken. In der Realität wird dies wegen der regional sehr unterschiedlichen Verteilung von Fahrzeugneuzulassungen und des Fahrzeugbestands sowie des Bestands von Gebäuden nicht so sein.

Deswegen muss der Ausbau privater Ladeinfrastruktur immer durch den parallelen Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur begleitet sein, um die Marktdurchdringung der Elektromobilität zu befördern. Der Nachteil, den Bewohner von Wohngebieten ohne privaten Stellplatz mit Potenzial zur Errichtung eines Ladepunkts tendenziell bei der Nutzung bzw. dem Kauf von Elektrofahrzeugen gegenüber Verbrauchern, die in einem Eigenheim ihr Fahrzeug laden können, haben, muss bei der Ladeinfrastrukturförderung Beachtung finden. Für sie wird der Aufbau einer ausreichenden, öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur ein wesentliches Entscheidungskriterium bleiben (s.o.).

### **Unsere Forderungen zum Ausbau der privaten Ladeinfrastruktur in Deutschland:**

Grundsätzlich begrüßt der ACE die im Masterplan Ladeinfrastruktur vorgesehene Förderung privater Ladeinfrastruktur. Allerdings sollte diese an bestimmte Bedingungen geknüpft werden, die auch einen gesellschaftlichen Mehrwert haben, so dass nicht ausschließlich Einzelne davon profitieren. Förderzuschüsse könnten an die Selbstnutzung von Grünstrom sowie die Systemdienlichkeit der Ladeinfrastruktur gekoppelt werden. Auch das künftige Teilen des Ladepunktes mit weiteren Nutzern sollte ermöglicht werden und diesen dadurch förderfähig machen. Auch bei besonders ungünstigen lokalen Rahmenbedingungen sollte die Förderung der Errichtung privater Ladeinfrastruktur möglich sein.

Der ACE begrüßt das Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG), wie es im März 2020 von der Bundesregierung beschlossen worden ist. Einzig bei der Formulierung „Der Anspruch [des Mieters darauf, dass Vermieter den Einbau einer Elektro-Ladestation auf Kosten der Mieter gestatten] besteht nicht, wenn die bauliche Veränderung dem Vermieter auch unter Würdigung der Interessen des Mieters nicht zugemutet werden kann“<sup>6</sup>, hätte konkreter und transparenter formuliert werden sollen: Welches Interesse des Vermieters ist gravierend genug, dass es ihm erlaubt, dem Wunsch des Mieters nicht zu entsprechen?

Darüber hinaus hätte die Bundesregierung die Möglichkeit, dass ein E-Pkw-Fahrer mit einem eigenen privaten Ladepunkt diesen der Öffentlichkeit (sowohl weiteren Hausbewohnern als auch Externen) zugänglich macht, mit in das Gesetz aufnehmen können.

Auch das GEIG (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz) muss nun zügig vorangebracht werden. Denn für das private Laden ist es wichtig, dass beim Neubau und bei umfassenden Sanierungen bereits Leerrohre verlegt werden. Dies senkt die Kosten für Eigentümer und Mieter bei der nachträglichen Installation von privaten Ladepunkten an Stellplätzen und in Tiefgaragen beträchtlich. Allerdings setzt der aktuelle Entwurf für das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz lediglich die schwachen Mindestvorgaben der EU-Richtlinie um. Nach Ansicht des ACE muss die Bundesregierung diese ehrgeiziger angehen, wenn die Elektromobilität in Deutschland langfristig vorangebracht werden soll.

---

<sup>5</sup> dena-STUDIE: „Privates Ladeinfrastrukturpotenzial in Deutschland“, 04/2020

<sup>6</sup> Vgl. erster Absatz von Paragraph 554 zur „Barrierereduzierung, E-Mobilität und Einbruchsschutz“