


Maßnahmen zum Abbau von Hemmnissen bei Finanzierung, Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur

 Abschlussbericht, Mission 6

November 2023

Inhaltsverzeichnis

Abschlussbericht	3
Aufgabenschwerpunkte	4
Gesamtliste aller Handlungsempfehlungen für die Beseitigung von Hemmnisse bei Aufbau, Betrieb und Finanzierung von LIS	6
Abkürzungsverzeichnis	15

Abschlussbericht

Die Antriebswende und Elektrifizierung der Fahrzeugflotte ist ein zentrales Element des Transformationsprozesses der Automobilwirtschaft und elementarer Bestandteil des Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW (SDA). Für das Gelingen der Antriebswende muss zwingend ausreichend verfügbare Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen. Die Landesregierung unterstützt diesen vielschichtigen Transformationsprozess auf vielfältige Weise, um die entscheidenden Weichen für eine klimaschonendere und zukunftsfähige Mobilität zu stellen.

Aus diesem Grund wurden im Themenfeld Energie des Strategiedialogs in den vergangenen zwei Jahren vielfältige Prozesse etabliert, um den Aufbau von Ladeinfrastruktur voranzutreiben und zu beschleunigen. Im Themenfeld Energie wurden bislang zehn Handlungsfelder (Missionen) definiert und von spezifischen Expertengruppen bearbeitet. Dieser Abschlussbericht hält die Ergebnisse von insgesamt zwei Missionen fest, die sich vor die Aufgabe gestellt sahen, bestehende Hemmnisse bei Finanzierung, Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur zu identifizieren und Empfehlungen zum systematischen Abbau dieser Hürden zu erarbeiten. Dieser Prozess ist nach einem fruchtbaren und intensiven Arbeitsprozess erfolgreich zu einem Abschluss gebracht worden. Dieser Bericht hält die Ergebnisse der Arbeiten fest.

Teil dieser Arbeitsgruppen waren einschlägige Branchenvertreter:innen aus der Wirtschaft, aus den Verbänden sowie Vertreter:innen der kommunalen Ebene. Ebenfalls Teil der Arbeitsgruppen waren die betroffenen Landesministerien für Verkehr, Umwelt, Landesentwicklung und Wohnen, Wirtschaft und das Innenministerium.

In den vergangenen Monaten wurden in einem ersten Schritt zunächst insgesamt 112 bestehende Hemmnisse herausgearbeitet. Ein entsprechender Abschlussbericht dieses ersten Teils der Aufgabenstellung wurde im Januar 2023 veröffentlicht. Anschließend wurde in einem interdisziplinären Austauschprozess intensiv daran gearbeitet, Vorschläge zur Lösung der identifizierten Hemmnisse zu entwickeln. Aufgrund der Vielschichtigkeit der Hemmnisse wurden unterschiedlich besetzte Expertengruppen für einzelne Themenschwerpunkte gebildet.

Nach Ansicht des Teilnehmerkreises ließe sich durch die Beseitigung der bestehenden Hemmnisse eine deutliche Beschleunigung und Vereinfachung bei Finanzierung, Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur erreichen.

Die herausgearbeiteten Handlungsempfehlungen richten sich in erster Linie an die Entscheider:innen der Landespolitik. Verbunden mit der Veröffentlichung dieses Berichts ist die klare Erwartungshaltung, dass die erarbeiteten Handlungsempfehlungen schnell, unkompliziert und möglichst umfassend durch die zuständigen Stellen umgesetzt werden, um relevante Verbesserungen zu erreichen und die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung noch bestehenden zahlreichen Hemmnisse wirksam und dauerhaft zu reduzieren.

Die zuständigen Stellen des Landes werden durch diesen Bericht dazu aufgefordert, zeitnah Aktivitäten einzuleiten und die hier präsentierten Handlungsempfehlungen umzusetzen. Wo konkrete Zuständigkeiten auch außerhalb der Landesverwaltung liegen, wird das Land aufgefordert, durch seinen Einsatz die entsprechenden Stellen auf die Problemlagen aufmerksam zu machen und darauf hinzuwirken, dass auch diese Hemmnisse beseitigt werden.

Aufgabenschwerpunkte

Um den Aufbau der Infrastruktur zu erleichtern, sollten die Schwerpunkte künftiger Tätigkeiten nach Meinung der Arbeitsgruppe vornehmlich auf folgende Bereiche konzentriert werden:

- Genehmigungsverfahren und -prozesse
- Flächenverfügbarkeit
- Netzanschluss, und -kapazität

Explizit herausgearbeitet wurde, dass im Bereich der Ladeinfrastruktur für Pkw maximal noch partiell Bedarf an Fördermitteln durch die öffentliche Hand besteht, da unterdessen hinreichend private Investitionen stattfinden. Lediglich in einigen ausgewählten Bereichen kann eine niederschwellige und möglichst unkomplizierte Förderung noch sinnhafte Impulse setzen. Förderprogramme sollten sich auf unterdeckte Regionen konzentrieren (bspw. auf touristische Regionen mit erheblichen Bedarfsspitzen in der Reisesaison) und Bereiche mit einer frühen Marktreife (z. B. E-Lkw). Zudem werden Förderprogramme für (Bestands)-quartiere, insbesondere mit Geschosswohnungsbau als notwendig angesehen.

Prioritär umzusetzende Handlungsempfehlungen

Die Mitglieder der Mission zum Abbau der Hemmnisse schlagen vor, die nachfolgenden Aktivitäten prioritär umzusetzen, um möglichst schnelle Erfolge beim Abbau der Hürden zu erreichen.

→ Erarbeitung von Mustergenehmigungsverfahren für den Aufbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur:

Diese gemeinsam mit Genehmigungsbehörden und betroffenen Akteuren zu erarbeitenden Muster sollen der kommunalen Ebene landesweit zur Verfügung gestellt werden, um Genehmigungsverfahren zu beschleunigen und einheitliche Standards zu etablieren. Gemeinsam soll ein entsprechender Kriterienkatalog entwickelt und zur Anwendung gebracht werden, um klare Rahmenbedingungen für die Umsetzer vor Ort zu etablieren. Das Land wird zudem dazu aufgefordert, auch bundesweite Standardisierungen gemeinsam mit dem Bund und den Ländern zu erarbeiten.

→ Verfahren zur systematischen Erhebung verfügbarer Flächen ausweiten:

Das Land hat 2023 einen erfolgreichen Prozess zur Identifikation von für Ladeinfrastruktur geeigneten Landesflächen umgesetzt. Die identifizierten Flächen werden im FlächenTOOL der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur eingetragen und somit öffentlich zur Verfügung gestellt. Dem Land wird empfohlen, diesen Prozess auszuweiten und auch die kommunale Ebene sowie Flächen im Privatbesitz mit einzubeziehen.

→ **Verfahrensfreiheit für Ladeinfrastruktur auch auf Nebenanlagen ausweiten und als bundesweiten Standard etablieren:**

Um Genehmigungsverfahren zu beschleunigen sollten neben der Ladeinfrastruktur auch die notwendigen Nebenanlagen (insb. Umspannstationen sowie zum Ladepark gehörende Services wie sanitäre Anlagen oder Mini-Supermärkte) möglichst verfahrensfrei gestellt werden. Es wird empfohlen, weiteres Vereinfachungspotential zu prüfen und die Landesbauordnung entsprechend anzupassen. Mit Einführung landesweit praktikabler Regelungen sollte auch für die Umsetzung im gesamten Bundesgebiet geworben werden. Der Landesregierung wird empfohlen, das Thema in der ARGEBAU zu adressieren, mit dem Ziel die Musterbauordnung (MBO) anzupassen.

→ **Bürokratieabbau bei Genehmigungsverfahren vorantreiben und einschlägige, ggf. hemmende Regelwerke (z. B. TA Lärm, ANBest-P, ANBest-K) auf Praktikabilität überprüfen:**

Es wird empfohlen, die für den Ausbau der Ladeinfrastruktur möglicherweise hemmenden Regelungen durch die von der Landesregierung initiierte Entlastungsallianz zu prüfen und größtmögliche Potentiale des Bürokratieabbaus in diesen Regelungen aufzudecken.

→ **Netzausbau sowie die Beschleunigung der Netzanschlussverfahren forcieren:**

Die Thematik bezüglich der notwendigen (Strom)-Netzinfrastuktur ist in der Arbeitsgruppe nur am Rande behandelt worden, da parallel weitere Aktivitäten in anderen Missionen des SDA erarbeitet wurden. Jedoch wurde die Relevanz der dringend notwendigen Modernisierung des Netzes und der Beschleunigung der Beantragung und Realisierung von Netzanschlüssen an vielen Punkten deutlich. Die Mitglieder dieser Missionen empfehlen dem Land daher dringend, schleunigst weitere Aktivitäten anzuregen und gemeinsam mit der Netzwirtschaft weiter an praktikablen und zukunftsfähigen Lösungen für die voranschreitende Elektrifizierung des Mobilitätssektors zu erarbeiten.

Die vollständige Zusammenstellung der identifizierten Hemmnisse sowie die erarbeiteten Handlungsvorschläge zu deren expliziten Beseitigung sind dem nachfolgenden Abschnitt des Abschlussberichts zu entnehmen.

Stuttgart, den 07.12.2023

Gesamtliste aller Handlungsempfehlungen für die Beseitigung von Hemmnisse bei Aufbau, Betrieb und Finanzierung von LIS

Problemkreis: Genehmigungsverfahren und -prozesse

Hemmnis	Handlungsempfehlungen
<p>Langwierige Genehmigungsprozesse</p> <ul style="list-style-type: none"> - durch verteilte Rollen an einem Standort (Eigentümer-Mieter) - durch Planungsunsicherheiten und Widersprüchen bei Prüfungen durch Gemeinden und Bauämter - durch unterschiedlich zuständige Behörden - aufgrund von unterschiedlichen Unterlagen in den Kommunen - durch unterschiedliche Auslegungsgrundsätze zwischen Kommunen (z. B. Umweltrecht (TA Lärm u. a.), Baurecht) - infolge des Zeitaufwands zur verpflichtenden Erfragung von Leitungsinfrastruktur 	<ul style="list-style-type: none"> - Sämtliche Verfahrensdauern verringern und Verfahren entbürokratisieren - Einführung von Fristen, für die Antragsprüfung - Benennung einer koordinierenden, übergeordneten Ansprechperson - Den Gebietskörperschaften die dafür notwendigen finanziellen Mittel zuweisen, um Personal der Genehmigungsbehörden aufstocken und Prozesse digitalisieren zu können - Dialogprozess zur Etablierung von standardisierten Genehmigungsverfahren umsetzen - Mustergenehmigungsverfahren aufbauen und den Kommunen zur Verfügung stellen (Bundeseinheitliche Regelung anstreben) - Einheitliche Checkliste/Anforderungsliste seitens der Kommunen für CPO erstellen <p>→ Handlungsbedarfe für das Land (VM, MLW, FM) und Genehmigungsbehörden</p>
<p>Handhabung der TA Lärm beim Betrieb von Ladeinfrastruktur</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Regelungen in der TA Lärm für Ladevorgängen auf Praxistauglichkeit überprüfen <p>Hintergrund:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beim Aufbau/Betrieb von Ladestandorten gilt es, die Vorgaben der TA-Lärm einzuhalten. Die TA-Lärm verpflichtet den CPO, dass beim Ladevorgang lokale Grenzwerte eingehalten werden. Die lokalen Grenzwerte umfassen jedoch die gesamten Lärmemissionen am Ladestandort, also sowohl die der Fahrzeuge als auch die der Ladeinfrastruktur. - Die Lärm-Charakteristik der Ladeinfrastruktur kann vom CPO kontrolliert werden, nicht jedoch die Lärm-Charakteristik der Fahrzeuge. Durchgeführte Messungen zeigen, dass sich Emissionen von Ladestationen und Elektrofahrzeugen in einer ähnlichen Größenordnung befinden und sich stark von Hersteller zu Hersteller unterscheiden. Zudem unterliegen Elektrofahrzeuge keiner Regulierung bezüglich des Lärms im Stand während des Ladevorgangs. - Die von Fahrzeug zu Fahrzeug variierende Lärm-Charakteristik kann für einen CPO also zum Problem werden, da er im Zweifelsfall alleine für die Einhaltung der Grenzwerte verantwortlich ist, was nur durch eine starke Absenkung der Ladeleistung erreichbar wäre. Bei einem Standort, an dem die Grenzwerte knapp eingehalten werden, bleibt immer ein Restrisiko durch zu laute Fahrzeuge, welche nicht durch den CPO beeinflusst werden können. - Es wird empfohlen die TA-Lärm künftig so ausgestaltet werden, dass CPOs nicht alleine für die Einhaltung der Grenzwerte verantwortlich gemacht werden. Auch OEM müssen verpflichtet werden, während der Standzeiten klar definierte Lärmgrenzwerte einzuhalten, sodass CPO die Lärmemissionen am Ladestandort verlässlich kalkulieren können. <p>→ Handlungsbedarfe für das Land (UM, VM)</p>

Hemmnis	Handlungsempfehlungen
Verfahrensfreiheit für LIS weiter fassen und bundesweite Nachahmung anstreben	<ul style="list-style-type: none"> – Umspannstationen, Trafostationen und zugehörige Dachbauten sowie weitere zum Ladepark gehörende Nebenanlagen wie sanitäre Anlagen oder Mini-Supermärkte weitgehend verfahrensfrei stellen bzw. die bestehende Verfahrensfreiheit erweitern – Etablierung der Typenprüfung bzw. Typengenehmigungen als vorrangiges Genehmigungselement für Ladeinfrastrukturvorhaben – Landesbauordnung anpassen – In der ARGEBAU auf eine Anpassung der Musterbauordnung hinwirken und einheitliche Verfahrensfreiheit für LIS und Nebenanlagen bundesweit anstreben <p>→ Handlungsbedarfe für das Land (MLW, ARGEBAU) und andere Länder</p>
Heterogene Prozesse und teilweise befristet ausgestellte Bescheide mit Blick auf die Kampfmittelverordnung der Länder	<ul style="list-style-type: none"> – Standardisierung der Landesregelungen erwirken <p>→ Handlungsbedarfe für alle Länder und den Bund, BW (VM) soll diesen Vorschlag einbringen (bspw. in der ISLa, oder die VMK)</p>
Fehlende einheitliche Regelungen für Baugenehmigung von Ladeinfrastruktur und Transformatoren in den jeweiligen Landesbauordnungen	<ul style="list-style-type: none"> – Standardisierung der Landesregelungen erwirken <p>→ Handlungsbedarfe für alle Länder und den Bund, BW (VM) soll diesen Vorschlag einbringen</p>
Heterogene Umsetzung der Technischen Anschlussbedingungen (TAB) je nach Standort	<ul style="list-style-type: none"> – Bundesweite Vereinheitlichung und Vereinfachung herbeiführen – Branchenvereinbarung zur Netzintegration umsetzen – Laufende Prozesse des Bundes und der Bundesverbände unterstützen <p>→ Handlungsbedarfe für das Land (UM) und die Netz- und Ladeinfrastrukturbetreiber</p>
Unklarheiten bei der Auslegung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes und Fehlen eines zuständigen Landesministeriums als Rechts- und Fachaufsicht	<ul style="list-style-type: none"> – Landeszuständigkeiten klären und Ansprechstelle auf Landesebene etablieren <p>→ Handlungsbedarfe für das Land</p>
Seitens der Netzbetreiber geforderte Eintragung einer persönlich beschränkten Dienstbarkeit ins Grundbuch kann Ladeinfrastruktur verhindern, wenn Grundstücksbesitzer sich weigern	<ul style="list-style-type: none"> – Verfahren ändern: Vertragliche Vereinbarung anstatt Eintragung ins Grundbuch prüfen und einführen – Oder Änderung des Energiewirtschaftsgesetzes als bevorzugte Lösung (Das Energiewirtschaftsgesetz kann um Regelungen erweitert bzw. präzisiert werden, die gleichermaßen für alle Spannungsebenen dem Netzbetreiber in Sonderfällen ein gesetzliches Nutzungsrecht des Grundstücks für die notwendige Errichtung/Verlegung, die Unterhaltung und den Betrieb von Stromversorgungsleitungen für die betreffenden Sachverhalte einräumt = eine gesetzlich verankerte „Duldungspflicht“ des Grundstückseigentümers) <p>→ Handlungsbedarfe für den Bund (BMWK)</p>
Unklarheit und hemmende Wirkung mit Blick auf die Anforderungen aus der Ladesäulenverordnung zum 30.06.2023 (inzwischen 01.07.2024) und mangelnde Lösungen?	<ul style="list-style-type: none"> – Klarstellung zu Neuregelungen der LSV kommunizieren und Berücksichtigung der AFIR <p>→ Handlungsbedarfe für den Bund (BMDV)</p>
Zeitverlust durch Bearbeitungen über Papier und Post	<ul style="list-style-type: none"> – Digitalisierung der Verwaltungen weiter vorantreiben und beschleunigen – Virtuelles Bauamt weiter ausrollen – Vereinheitlichung der Informationskanäle – Auch bei Netzanschlussverfahren eine Verbesserung der Digitalisierung erwirken <p>→ Handlungsbedarfe für das Land (IM, MLW)</p>

Hemmnis	Handlungsempfehlungen
<p>Diskrepanz zwischen „Stellplatz“ und „Ladeplatz“: Problem „baurechtlich notwendiger Stellplätze“</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Klarstellung, ob und inwieweit die Installation einer Ladestation die Anrechnung eines Stellplatzes als notwendigen Stellplatz ändert – Der Aufbau von Ladepunkten an öffentlichen Stellplätzen sollte nicht als 1:1 Stellplatzverlust gewertet werden, da diese Parkplätze weiterhin von BEV-Fahrer*innen während dem Ladevorgang zum Parken genutzt werden können. <p>→ Handlungsbedarfe für das Land (MLW)</p>
<p>Netzausbau:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Lange Bearbeitungszeiten bei Freigaben von Netzanschlüssen – Kein einheitliches Verfahren bei Anträgen zum Netzanschluss – Mangelnde Bereitschaft von Verteilnetzbetreibern Stromwandler (für dynamisches Lastmanagement) im ungezählten Bereich zu installieren 	<ul style="list-style-type: none"> – Branchenvereinbarung zur Netzintegration umsetzen – Netzausbau vorauslaufend des LIS-Bedarfs vorantreiben – Bundesweite Standardisierung der Antragsdokumente nebst Festlegung der beizubringenden Dokumente für die Anschlussbewertung von Netzanschlüssen für Ladeinfrastruktur verbunden mit der verpflichtenden Verwendung für die VNB – Einführung eines gesetzlichen Regelwerks für die Mittelspannungsebene analog der NAV notwendig, um entsprechende Fristen im Kontext Netzanschluss verbindlich zu regeln – Einführung von Genehmigungsfiktionen – -Einführung von Beschwerdestellen in den Landesregulierungsbehörden, die eine sehr kurzfristige Interventionsmöglichkeit beim säumigen VNB gewährleisten <p>→ Handlungsbedarfe für das Land (UM) und die Netzbetreiber</p>
<p>Aufwändige Aufrüstung von Bestandsgebäuden:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Erforderliche Erweiterung des Hausanschlusses, sobald ein Schwellenwert bzgl. Anzahl der Wallboxen überschritten wird – Nicht-erweiterbare Netzanschlüsse und nur wenig nutzbare Ladepunkte – Evtl. Einplanung einer zusätzlichen Trafostation auch bei Neubauten, falls das vorhandene Niederspannungsnetz die gewünschte Leistung nicht bereitstellen kann 	<p>→ Handlungsbedarfe für die Netzbetreiber</p>

Problemkreis: Flächenverfügbarkeit

Hemmnis	Handlungsempfehlungen
<p>Mangelnde Flächenverfügbarkeit für den LIS-Aufbau</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Gewinnung von privaten Flächen durch Kooperationen mit Retailern – Kommunale Prozesse zur Nutzung von Flächen vereinfachen: Anpassung der Rechtsgrundlagen (Baurecht, BImSch-Recht etc.) – Kontinuierliche Prüfung und Gewichtung der Flächennutzung, inwiefern Flächen für den LIS-Ausbau genutzt werden können – Nennung von zentralen Ansprechpersonen für das Thema Flächen von Seiten der Kommunen – FlächenTOOL: zusätzliche Maßnahme, weiter institutionalisieren – Landesflächen-Initiative als Vorbild für andere Flächeneigentümer (umfassende Prüfung aller geeigneten Flächen und Überführung ins FlächenTOOL) – Betriebliche Mobilität – Parkflächen bei Arbeitgebern mit LIS ausstatten – Prüfung von Flächen zur Doppelnutzung (tagsüber Parkfläche für Beschäftigte, nachts für Anwohnende) <p>→ Handlungsbedarfe für Land (alle Landesressorts), Bund (BMDV, BMUV), Kommunen und private Flächeneigentümer:innen</p>
<p>Fehlende Bereitschaft von Parkhauseigentümern zur Installation öff.-zug. LIS</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Gezielte Förderung wie bspw. E-Quartiershubs weiter ausbauen – Ggf. Lösung durch regulatorische Vorgabe von Mindestausstattung an LIS – Große Parkhausbetreiber als Vorbilder darstellen (Kommunikationsmaßnahme) <p>→ Handlungsbedarfe für Land (VM), Bund (BMDV), Kommunen und private Unternehmen</p>
<p>Heterogene Verträge für öff.-zug. LIS bzgl. Laufzeit und Endfälligkeitsregelungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Etablierung von festen Vorgaben zu einheitlichen Verträgen bei Ausschreibungen: <ul style="list-style-type: none"> – AC: 15 Jahre, DC: 25 Jahre – Musterverträge bereitstellen. – Empfehlung im ProzessTOOL bzw. LadeLernTOOL verankern <p>→ Handlungsbedarfe für Land (VM), Bund (BMDV)</p>
<p>Fehlende rechtliche Vorgaben bzgl. Dauerparker auf Ladeplätzen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Hemmnis wird insgesamt als beherrschbar angesehen – Stärkere Nutzung von Blockiergebühren durch Betreiber <ul style="list-style-type: none"> – Anstreben von Änderungen des Straßenverkehrsrechts zur Möglichkeit der Sanktionierung und Durchsetzung bestehender Regelungen – Möglichkeit prüfen, inwieweit das Entladen von lang stehenden Fahrzeugen zur Verbesserung der Netzintegration möglich und umsetzbar ist <p>→ Handlungsbedarfe für Bund (BMDV), Ordnungsämter und CPO</p>
<p>Flächen können nicht für LIS freigegeben werden, weil anderweitig verplant</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Nutzungskonflikte frühzeitig ausräumen – Prüfung zur Einführung von Kompensationsmechanismen: Andere Flächen können bereitgestellt werden. – Kommunen für den Stellenwert von LIS sensibilisieren, zentrale Ansprechpartner etablieren und ggf. zweckgebundene Landesmittel hierfür bereitstellen <p>→ Handlungsbedarfe für Flächeneigentümer:innen, Kommunen</p>

Hemmnis	Handlungsempfehlungen
Ausbaufähige LIS-Lösungen von Versorgungsunternehmen	<ul style="list-style-type: none"> - Durchführung von Schulungen, Fort- und Weiterbildungen etc. - Entwicklung weiterer Lösungen, Angebote und Produkte, bspw. für den Geschosswohnungsbau insb. im Bestand - Unterstützung durch externe Institutionen erhalten (Verbände, KEA BW, e-mobil) - Weitere Veranstaltungen wie Ladegipfel für Wissenstransfer nutzen <p>→ Handlungsbedarfe für Land (VM), Versorgungsunternehmen</p>
Probleme mit Anwohnerinnen und Anwohnern besonders nachts. Einschränkung der Flächenverfügbarkeit zum Laden	<ul style="list-style-type: none"> - TA Lärm regelt die Lautstärke der Infrastruktur - „Silent Mode“ an Ladesäulen möglich - Lärmemissionen der E-Fahrzeuge (Lüfter) in die Betrachtung mit einbeziehen, da oft lauter als Lüfter der Ladesäule - Lautes Türknallen (insb. in Innenhöfen) ist Problem des Parkplatzes an sich und bezieht sich nicht explizit auf E-Stellplätze <p>→ Handlungsbedarfe: Land (UM)</p>

→ Weitere Anmerkungen:

In der Gruppe wurde der Aufbau von intelligenten Lösungen bei Parkvorgängen mit vollen Akkus diskutiert. Vorgeschlagen wurde eine Hinwirkung zur Anpassung der Ladesäulenverordnung zur Vorgabe von Belegungssensoren. Es wurde davon abgesehen, diesen Vorschlag als Handlungsempfehlung aufzunehmen, da Uneinigkeit über die Wirkung bestand. Es wurde die Befürchtung geäußert, dass weitere technische Auflagen für CPO den Ausbau von LIS bremsen würden, da geplante und standardisierte Skalierungsprozesse erneut angepasst werden müssten.

Problemkreis: Strategie/Finanzierung

Hemmnis	Handlungsempfehlungen
Fehlende Kapazitäten in örtlichen Verwaltungen und schwierige Zusammenarbeit mit Kommunen	<ul style="list-style-type: none"> – Problem wurde bereits durch das Land adressiert: <ul style="list-style-type: none"> – Aufbau der Personalstellenförderung – Wissenstransfer über die KEA und andere Einrichtungen – Schulungen für TOOLS der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur – Problem noch nicht völlig behoben, aber wichtige Schritte initiiert → Handlungsbedarfe für Land (VM), Kommunen
Zeitlicher/finanzieller Interessenkonflikt; Priorisierung bei Anforderung/Vorschriften (z. B. LP und Wärmepumpen)	<ul style="list-style-type: none"> – Es wird deutlich: LIS-Ausbau lässt sich nicht getrennt von anderen Aufgaben der Energiewende/Transformation betrachten – Elektrotechnische Ertüchtigung des Gebäudebestands fördern (Energiewende-ready, Plug-and-Play für PV, WP, LIS und Speicher) – Wechselwirkungen sind mit zu berücksichtigen. – Land und Bund sollen prüfen, inwiefern Kombinationen sinnvoll möglich sind – Beispiel günstigere Kredite für strombasierte Technologien oder Kombi-Förderungen – Strombedarf für LIS-Ausbau sollte auch bei bundesweiten kommunalen Wärmeplanungen Berücksichtigung finden → Handlungsbedarfe für Landes- und Bundesregierung
Mangelnde Preisstabilität der Komponenten zwischen Förderaufruf und Beauftragung	<ul style="list-style-type: none"> – Bewilligungsverfahren beschleunigen – Vorzeitigen Maßnahmenbeginn ermöglichen – Rahmenverträge: Probleme bei der Nutzung innerhalb von Förderungen abbauen → Handlungsbedarfe für Land (VM)
Mangelnde Wirtschaftlichkeit von LIS im ländlichen Raum	<ul style="list-style-type: none"> – Landesziel der Flächendeckung umsetzen – Aufstellung von speziellen Förderprogrammen für ländlichen Raum und touristische Regionen mit saisonbedingten Bedarfsspitzen – Idee: Förderung aufgrund nachweisbarem Marktversagen an wenig frequentierten Standorten (Anmerkungen zu etwaigen Markteingriffe durch Förderungen siehe unten) → Handlungsbedarfe für Land (VM)
Unzureichende Mobilfunkverbindung an LIS-Standorten	<ul style="list-style-type: none"> – Bedarf zum weiteren Ausbau von Breitband und Mobilfunkverbindungen <ul style="list-style-type: none"> – Kompetenzzentrum Mobilfunk weiter stärken (https://digital-laend.de/mobilfunk/) – Ggf. Fördermittel erhöhen – Mobilfunkbetreiber adressieren → Handlungsbedarfe für Land (IM), Bund (BMDV), Mobilfunkunternehmen
Doppelte Stromsteuerbelastung, wenn PV-Strom vor Ort über externen Fahrtstromverkäufer an den Kunden veräußert wird.	<ul style="list-style-type: none"> – Landesregierung soll sich bei Bund für Abschaffung der Doppelbesteuerung einsetzen → Handlungsbedarfe für Land (FM), Bund
Fehlende Bereitschaft zum Betrieb von privaten Ladepunkten seitens Vermieter:innen	<ul style="list-style-type: none"> – Gezielte Förderungen anbieten – Informationen über Rechtslage und Möglichkeiten bereitstellen – Einführung von verpflichtenden Ausbauvorgaben in GEIG → Handlungsbedarfe für Land (VM), Bund (BMDV, BMWSB, BMF, BMUV, BMWK)

Hemmnis	Handlungsempfehlungen
Bedenken bei Eigentümer:innen bzgl. Brandgefahr	<ul style="list-style-type: none"> - Kommunikation verbessern: <ul style="list-style-type: none"> - derzeitigen Wissensstand kommunizieren - Bedenken abbauen und Sorgen verringern → Handlungsbedarfe für alle Betroffene
Lange Wartezeiten oder gar keine Realisierung von Vorhaben aufgrund von Fachkräfte- und Materialmangel	<ul style="list-style-type: none"> - Verbesserung der Fachkräftesituation - Umsetzung von Umschulungsprogrammen - Anwerbung von Fachkräften - Hohe Qualitätsstandard bei Ausbildung gewährleisten - Ggf. Kooperationsverträge mit Lieferregionen schließen, um Materialengpässe zu minimieren - Unterstützung bei Internationalisierungsstrategien - Hinweis: zertifiziertes Fachpersonal ist hier zu finden: https://www.Deutschland-tankt-Strom.de/Emobilitaet-Fachbetriebe/
Uneinheitliche Preise und zeitlicher Aufwand bei Ausschreibung von Transformatoren und anderen kritischen Komponenten	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Handlungsempfehlung an das Land - An Vereinheitlichung der Vorgaben an Transformatoren wird gearbeitet. Ergebnisse sind kurzfristig nicht zu erwarten. → Handlungsbedarfe: keine
Private Ladeinfrastruktur in Wohnungseigentümergeinschaften (WEG)	<ul style="list-style-type: none"> - In WEG sind insgesamt noch zu wenig Ladepunkte installiert. - Neben expliziten Förderungen (z. B. Charge@BW) könnte auch günstigerer Strom über PV-Anlagen auf dem eigenen Dach einen weiteren Anreiz darstellen - Grundlage bei der Nutzung von Eigenstrom muss geändert werden: Vorteile werden von Kosten aufgeessen - Laden beim Arbeitgeber wird aktuell bevorzugt, solange der geldwerte Vorteil einkommenssteuerfrei bleibt → Handlungsbedarfe für Land (VM, UM), Bund (BMDV, BMWK)

→ Weitere Anmerkungen:

- Der Markt sollte sich im besten Falle selbst regulieren (Der dahingehende Ansatz der AFIR, dass auch an den Fahrzeughochlauf gekoppelte, leistungsorientierte Mindestziele gewählt wurden, wurde von den Teilnehmenden begrüßt).
- Die Ausbauziele der AFIR dürfen auf nationaler Ebene nicht verschärft werden, wenn dies den Ausbau von LIS ausbremsen und für Verunsicherung in der Branche führen würde, weil langfristig kein wirtschaftlicher Betrieb im Wettbewerb zu erwarten ist und ein Überangebot geschaffen würde.
- Grundsätzlich gilt, dass etwaige Marktverzerrungen durch Förderprogramme auszuschließen sind und unternehmerischen Entscheidungsspielräume gewährleistet bleiben müssen.
- Wichtiger Gesichtspunkt: Hürden bei Genehmigungen und weiteren Prozessen müssen reduziert werden. Dieser Hinweis wird in die Gruppe zur Verbesserung von Genehmigungsprozessen eingebracht.
- Aktivitäten und Fokus sollten nach Ansicht der Teilnehmer:innen nicht auf der Bereitstellung von Fördermitteln liegen, sondern bei der pragmatischen Ausrichtung des Bauordnungsrechts und der Normierungen.
- Landesregierung hat die Aufgabe, den ländlichen Raum weiter im Blick behalten und auch dort den Aufbau von LIS zu unterstützen

Problemkreis: Optimierung Landesförderung

Hemmnis	Handlungsempfehlungen
<p>Zu kurze Bewerbungsphasen sowie Laufzeiten von Förderprogrammen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Wunsch nach Kontinuität in den Förderungen – Verbesserung der Transparenz durch Fördergeber erwünscht (regelmäßige Aussagen darüber, wie viele Fördermittel noch verfügbar sind, frühzeitige Ankündigung von Programmschließungen oder Änderungen an den Bedingungen etc.) – Für Fördergrundsätze: Bestenfalls ein vorab bekannter Veröffentlichungszeitraum im Jahr, damit eine Antragsstellung eingeplant werden kann. – Förderperioden sollten idealerweise am Anfang des Jahres oder im Herbst starten – Bei Regelförderungen sollen auch unterjährige Antragsstellungen möglich sein – Als ein passender Zeitraum für die Antragsstellung werden 4-6 Monate vorgeschlagen – In Landesförderungen eine Passage zur Kombinierbarkeit mit anderen (Bundes-)Programmen mit aufnehmen – Wünschenswert ist ein FAQ zur Antragsstellung sowie die Möglichkeit des Austauschs während der Antragsstellung – Eine gebündelte, konzentrierte Auflistung der Förderprogramme wird begrüßt – Anpassung der vorgegebenen Zeiträume für die Projektrealisierung an realistische, dem Marktumfeld entsprechende Umsetzungsmöglichkeiten (dies kann z. B. im Vorfeld mit Marktteilnehmern rückgekoppelt werden) sowie transparente, standardisierte und unbürokratische Prozesse zur Fristverlängerung. . B. ist es teilweise vorab nicht klar, auf welchem Weg und unter welchen Bedingungen eine Fristverlängerung beantragt werden kann. <p>→ Handlungsbedarfe für Land (VM)</p>
<p>Ungünstiges Verhältnis von effektiven Förderquoten zum bürokratischen Aufwand bei Förderungen (Antragstellung, Rückfragen, Berichtswesen etc.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Zuwendungsvoraussetzungen sollten vorab auf Praktikabilität geprüft werden, insbesondere bei geforderten Monitorings und der Datenerhebung – Problem besteht oft im Bereich der KMU: Hier sollten möglichst einfache Antragsstellungen ermöglicht werden. Auch für größere Unternehmen kann ein hoher und kleinteiliger Abwicklungsaufwand den Mehrwert durch die Förderquote übersteigen und so dazu führen, dass kein Antrag gestellt wird. <p>→ Handlungsbedarfe für Land (VM)</p>
<p>Zu lange Zeitspanne für die behördliche Bewilligung von Förderungen (durchschnittlich 6 Monate)</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Bewilligungsprozesse müssen beschleunigt werden – Eine Beschleunigung kann u. a. durch eine verbesserte Digitalisierung der Antragsverfahren erfolgen. <p>→ Handlungsbedarfe für Land (VM)</p>
<p>Unzureichende Kommunikation zu laufenden Förderungen</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Laufende Kommunikation verbessern (regelmäßige Mitteilung von noch vorhandenen Mitteln, Laufzeiten etc.) <p>→ Handlungsbedarfe für Land (VM)</p>
<p>Keine Möglichkeit eines Maßnahmenbeginns (Bestellung Hardware, Beauftragung des Netzanschlusses etc.) bis zur Bewilligung und damit keine Erstellung von Bauzeitenplänen möglich</p>	<ul style="list-style-type: none"> – Rechtliche Möglichkeiten zur Erlaubnis eines vorzeitigen Maßnahmenbeginns ausschöpfen und bei Bedarf anwenden – Umsetzung unterstützt auch Abbau dadurch des obigen Problems der zu langen Zeitspanne für die Bewilligung <p>→ Handlungsbedarfe für Land (VM)</p>

Hemmnis	Handlungsempfehlungen
Ausschluss von bereits vorhandener Lagerware bei Förderungen und bestehenden Rahmenverträgen	<ul style="list-style-type: none"> – Änderung der Regelungen in ANBest-K, ANBest-P → Handlungsbedarfe für Land (FM)
Nicht einhaltbare Vorgaben bei Förderprogrammen (z. B. Vorgaben zur Parkplatzmarkierung können nicht eingehalten werden, wenn bspw. der Parkplatz geschottert ist)	<ul style="list-style-type: none"> – Fördervorgaben vorab intensiver auf Praxistauglichkeit prüfen → Handlungsbedarfe für Land (VM)
Vernachlässigung des ländlichen Raums und von Randgebieten (Bündelung von Aktivitäten der CPO erfolgt an Hotspots bzw. Top-Standorten) und damit zu wenig Investitionen und Konkurrenz in verkehrsschwachen Regionen (Gefahr: Vernachlässigung der Standorte z. B. beim Breitbandausbau).	<ul style="list-style-type: none"> – Gezielte Förderungen für strukturschwächere Regionen anbieten → Handlungsbedarfe für Land (VM)
Auswahl von Antragsstellenden durch wettbewerbliche Verfahren	<ul style="list-style-type: none"> – Höhe des Eigenanteils als Auswahlkriterium verzerrt den Wettbewerb und diskriminiert kleinere Marktteilnehmende und potentiell auch die stärker bedürftigen Antragsstellenden: Bitte um Änderung künftiger Verfahren → Handlungsbedarfe für Land (VM)
Förderschwerpunkte werden teilweise nicht an die Marktentwicklungen angepasst	<ul style="list-style-type: none"> – Im Bereich LIS für Pkw wird eher kein Förderbedarf mehr gesehen, da hinreichend private Investitionen stattfinden und viele Mitnahmeeffekte entstehen. Der Markt bringt den Ausbau selbst voran. Lediglich in Bereichen mit früher Marktreife (z. B. LIS für E-Lkw) kann eine niederschwellige und unkomplizierte Förderung für z. B. die Netzanschlusskosten hilfreich sein. Ebenso in unterdeckten Regionen, bspw. in Tourismusregionen mit reisebedingten Bedarfsspitzen. – Förderprogramme dürfen den Wettbewerb nicht einschränken oder verzerren. Der Markt muss sich selbstständig entwickeln können bzw. durch punktuelle Anreize unterstützt werden. Dabei müssen einfache und unbürokratische Förderprogramme zur Verfügung stehen. → Handlungsbedarfe für Land (VM)
Fehlende monetäre Fördermechanismen für Baugenossenschaften, Bestandshalter und WEG	<ul style="list-style-type: none"> – Durch Veröffentlichung von charge@bw wird Hemmnis als gelöst angesehen. → Handlungsbedarfe: keine

Abkürzungsverzeichnis

BW	Baden-Württemberg
SDA	Strategiedialog Automobilwirtschaft
E-LKW	Elektrisch betriebene Lastkraftwagen
MBO	Musterbauordnung
LIS	Ladeinfrastruktur
OEM	Fahrzeughersteller (englisch: Original Equipment Manufacturer)
WEG	Wohnungseigentümergeinschaft
CPO	Ladepunktbetreiber (englisch: Charge Point Operator)
TA	Lärm Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
BImSchG	Bundes-Immissionsschutzgesetz
ANBest-P	Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung an kommunale Körperschaften
ANBest-K	Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung Ladesäulenverordnung
LSV	Ladesäulenverordnung
AFIR	Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (englisch: Alternative Fuel Infrastructure Regulation)
ISLA	Arbeitskreis der Interministeriellen Steuerungsgruppe Ladeinfrastruktur
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Verkehr
BMWK	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz
BMUV	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz
BMWSB	Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen
BMF	Bundesministerium der Finanzen
IM	Ministerium für Finanzen
FM	Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen
UM	Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft
WM	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus
VM	Ministerium für Verkehr
MLW	Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen
KEA	Klimaschutz- und Energieagentur Baden-Württemberg GmbH
e-mobil	Landesagentur für neue Mobilitätslösungen und Automotive Baden-Württemberg

Impressum

Herausgeber

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8

70173 Stuttgart

Tel.: 0711 89686-0

Fax: 0711 89686-9020

poststelle@vm.bwl.de

www.vm.baden-wuerttemberg.de