

Antrag

der Abg. Silke Gericke und Thomas Hentschel u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Charge@BW für eine flächendeckende E-Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. wie viele öffentliche E-Ladepunkte für Kraftfahrzeuge, differenziert nach Normalladesäulen und Schnellladesäulen, es derzeit in Baden-Württemberg (E-Ladepunkte an Autobahnraststätten bitte gesondert ausweisen) gibt;
2. wie sich die Anzahl der Ladepunkte seit Einführung des Förderprogramms Charge@BW im Jahr 2019 entwickelt hat und welche Zielsetzungen für die kommenden Jahre bestehen;
3. welche finanziellen Mittel und Ressourcen für das Programm Charge@BW seit dessen Einführung bereitgestellt wurden (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und Förderbereichen);
4. welche Maßnahmen ergriffen wurden, um die Akzeptanz der Elektromobilität in der Bevölkerung zu steigern;
5. welche weiteren Förderprogramme oder Initiativen auf Landesebene geplant sind, um die Ladeinfrastruktur in Wohngebieten, Gewerbegebieten und entlang wichtiger Verkehrsachsen auszubauen;
6. wie die Zusammenarbeit mit Unternehmen und privaten Investoren gestaltet wird, um eine flächendeckende und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur sicherzustellen;
7. in welchen Städten und Kreisen es vom Land geförderte Koordinatorinnen und Koordinatoren für öffentliche Ladeinfrastruktur gibt, welche Aufgaben diese aktuell konkret übernehmen und ob der Bedarf für diese Tätigkeiten auch andernorts besteht;

Eingegangen: 26.6.2024 / Ausgegeben: 1.8.2024

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

8. wie die bisher erreichten Ergebnisse des Programms Charge@BW bewertet werden und ob eine Weiterentwicklung geplant ist;
9. welche Rolle private Ladeinfrastruktur spielt und welche Unterstützungsmöglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger bestehen, die private Ladepunkte installieren und ggf. zum Laden öffentlich anbieten möchten;
10. wie private Ladepunkte, die öffentlich angeboten werden, bezüglich kommunaler Stellplatzsatzungen bewertet werden;
11. wie die Landesregierung sicherstellt, dass die öffentliche Ladeinfrastruktur sowohl für jetzige als auch zukünftige Bedarfe ausreichend dimensioniert und leistungsfähig ist.

26.6.2024

Gericke, Hentschel, Achterberg, Braun, Joukov,
Katzenstein, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Das Förderprogramm Charge@BW hat seit seiner Einführung 2019 einen bedeutenden Beitrag zum Ausbau der Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg geleistet. Mit der Förderung von Ladepunkten in Wohnhäusern und öffentlich zugänglichen Ladepunkten hat das Programm einen erheblichen Schub beim Markthochlauf der Elektromobilität bewirkt.

Die Landesregierung hat durch Charge@BW die Basis für einen nachhaltigen Ausbau der Elektromobilität geschaffen und dabei sowohl die Bedürfnisse von Privatpersonen als auch die Anforderungen an eine öffentliche Ladeinfrastruktur berücksichtigt. Diese Anstrengungen sind von zentraler Bedeutung, um die gesteckten Ziele im Koalitionsvertrag „Jetzt für morgen“ zu erreichen, der bis 2030 insgesamt zwei Millionen Ladepunkte vorsieht.

Durch die gezielte Förderung und die daraus resultierenden Investitionen wird nicht nur die Elektromobilität vorangetrieben, sondern auch die wirtschaftliche Entwicklung im Land gestärkt. Die Maßnahmen zur Schaffung von Ladeinfrastrukturen tragen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen bei und unterstützen die nachhaltige Entwicklung Baden-Württembergs.

Dieser Antrag soll dazu beitragen, aufzuzeigen, welche weiteren Schritte notwendig sind, um die Ziele der Landesregierung im Bereich Elektromobilität zu erreichen. Eine flächendeckende und leistungsfähige Ladeinfrastruktur ist der Schlüssel, um die Akzeptanz und Verbreitung von Elektrofahrzeugen weiter zu fördern und die Umwelt- und Klimaschutzziele des Landes im Sektor Verkehr zu unterstützen.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 19. Juli 2024 Nr. VM4-0141.5-31/65/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Finanzen, dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus und dem Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

- 1. wie viele öffentliche E-Ladepunkte für Kraftfahrzeuge, differenziert nach Normalladesäulen und Schnelladesäulen, es derzeit in Baden-Württemberg (E-Ladepunkte an Autobahnraststätten bitte gesondert ausweisen) gibt;*
- 2. wie sich die Anzahl der Ladepunkte seit Einführung des Förderprogramms Charge@BW im Jahr 2019 entwickelt hat und welche Zielsetzungen für die kommenden Jahre bestehen;*

Zu den Ziffern 1 und 2 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

In Tabelle 1 ist die Entwicklung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in Baden-Württemberg seit der ersten Auflage von Charge@BW im Jahr 2019 dargestellt. In der verwendeten Datenquelle werden die Ladepunkte an Autobahnraststätten nicht separat ausgewiesen.

Tabelle 1: Öffentlich zugängliche Ladepunkte in Baden-Württemberg

	Jeweils zum 1. Januar					
	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Ladepunkte gesamt	2 721	4 621	7 080	10 440	16 038	21 812
davon Schnellladepunkte	460	712	1 120	1 581	2 269	3 375

Quelle: Bundesnetzagentur.de, Ladeinfrastruktur (LIS) in Zahlen, Stand 1. Januar 2024

Derzeit wird von einem Bedarf von ca. 60 000 bis 100 000 öffentlich zugänglichen Ladepunkten in Baden-Württemberg bis 2030 ausgegangen. Die benötigte Anzahl an öffentlich zugänglichen Ladepunkten ist von der tatsächlich installierten Ladeleistung, dem Anteil der Ladevorgänge an nichtöffentlich zugänglichen bzw. privaten Ladepunkten und der Fahrzeugladetechnologie abhängig.

- 3. welche finanziellen Mittel und Ressourcen für das Programm Charge@BW seit dessen Einführung bereitgestellt wurden (bitte aufgeschlüsselt nach Jahren und Förderbereichen);*

Die Bewilligungssumme bei der Erstaufgabe von Charge@BW betrug rund 27 Millionen Euro und verteilt sich gemäß folgender Tabelle 2.

*) Nach Ablauf der Drei-Wochen-Frist eingegangen.

Tabelle 2: Bewilligungen im Rahmen von Charge@BW nach Bewilligungsjahr und Förderbereich für den Antragszeitraum 2019 bis 2021 (Stand 2. Juli 2024)

Bewilligungsjahr	Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur	Nichtöffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur	Summe
2019	107 528,53 €	336 635,75 €	444 164,28 €
2020	995 000,70 €	1 740 527,32 €	2 735 528,02 €
2021	4 264 945,95 €	11 227 443,79 €	15 492 389,74 €
2022	1 987 755,38 €	6 026 683,86 €	8 014 439,24 €
2023	81 293,86 €	12 311,29 €	93 605,15 €
Summe	7 436 524,42 €	19 343 602,01 €	26 780 126,43 €

Für die zweite Auflage von Charge@BW ab Juli 2023 wurden bisher 16,9 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Stand 2. Juli 2024 lagen Anträge mit einem beantragten Fördervolumen von mind. 15,4 Millionen Euro vor. Die Fördermittel wurden zu 70 Prozent für Vorhaben in Wohnungseigentümergeinschaften für vorbereitende Elektroinstallationen genutzt.

4. welche Maßnahmen ergriffen wurden, um die Akzeptanz der Elektromobilität in der Bevölkerung zu steigern;

Das Ministerium für Verkehr hat für die Jahre 2021 bis 2024 die Kommunikationskampagne Neue Mobilität vergeben. Teil dieser Kampagne sind auch Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit im Bereich der Elektromobilität.

Da die Arbeit mit glaubwürdigen Multiplikatorinnen und Multiplikatoren ungleich wirkungsvoller ist als die direkte PR-Arbeit, hat das Ministerium für Verkehr in der Vergangenheit die Projekte von zwei Verbänden gefördert. Erstens wurde die Landesverkehrswacht Baden-Württemberg e. V. mit dem Projekt „Verkehrswacht elektrisiert“ gefördert. Dadurch konnten im Rahmen der Kampagne „E-Auto ausprobieren“ über 20 000 Interessierte eine kostenlose Beratung und Probefahrt in Anspruch nehmen. Zweitens wurde der Bundesverband deutscher Fahrschulunternehmen e. V. mit dem Projekt „Fahrschule der Zukunft, nachhaltig und innovativ“ gefördert. Dadurch kann über die als Teil des Förderprojekts konzipierte Fortbildung für Fahrschullehrerinnen und Fahrschullehrer und eine digitale Lernwelt (Link: www.lernwelt.drive.buzz/) Wissen zur Elektromobilität vermittelt werden. Über 160 Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer haben im Rahmen von Fortbildungsveranstaltungen bis Ende 2022 an der konzipierten Fortbildung teilgenommen. Auch mit weiteren Verbänden wie dem ADAC und dem Verband des Kfz-Gewerbes Baden-Württemberg kooperiert das Ministerium für Verkehr beim Thema Elektromobilität.

Bezüglich der geförderten Fachkräfte wird auf die Stellungnahme zu Ziffer 7 verwiesen.

Nicht zuletzt setzen auch die direkten Förderungen nicht nur einen Anreiz zur Anschaffung, sondern sorgen gleichzeitig auch dafür, die Elektromobilität im Alltag sichtbar- und erlebbar zu machen. Zusätzlich ist die Elektromobilität fester Bestandteil der allgemeinen Öffentlichkeitsarbeit nicht nur der betroffenen Verwaltungen, sondern auch von Landesagenturen (z. B. Aktivitäten der Landesagentur e-mobil BW GmbH). Außerdem tragen eine Vielzahl an Veröffentlichungen (z. B. Faktencheck E-Mobilität der KEA-BW) dazu bei, die Akzeptanz und das Wissen zu steigern.

5. *welche weiteren Förderprogramme oder Initiativen auf Landesebene geplant sind, um die Ladeinfrastruktur in Wohngebieten, Gewerbegebieten und entlang wichtiger Verkehrsachsen auszubauen;*

Aktuell sind Förderanträge zur Errichtung von Ladeinfrastruktur im Rahmen eines Förderaufrufs zur Errichtung von fußläufig erreichbarer Ladeinfrastruktur in einem zusammenhängenden Gebiet und der Einrichtung von E-Zonen möglich. Außerdem ist eine Aufstockung der Fördermittel für die Förderung Charge@BW geplant.

Der künftige Förderfokus soll auf der Elektrifizierung von E-Lkw und der hierfür notwendigen Ladeinfrastruktur liegen. Derzeit ist eine Ladeinfrastrukturförderung auf Betriebsgeländen, an Umschlagpunkten und in Lade-Hubs für E-Lkw in Vorbereitung.

6. *wie die Zusammenarbeit mit Unternehmen und privaten Investoren gestaltet wird, um eine flächendeckende und bedarfsgerechte Ladeinfrastruktur sicherzustellen;*

Ein zentrales Kooperationsformat zur Gestaltung der Transformation der Automobilwirtschaft ist der Strategiedialog Automobilwirtschaft BW. So wurden beispielsweise mit der „Mission III: Erfassung von Hemmnissen bei der Finanzierung sowie beim Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur“ gemeinsam mit unterschiedlichen Beteiligten Hemmnisse beim Aufbau von Ladeinfrastruktur identifiziert und in der Folgemission „Mission VI: Erarbeitung von Maßnahmen zum Abbau von Hemmnissen bei der Finanzierung sowie beim Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur“ mögliche Lösungen erarbeitet.

7. *in welchen Städten und Kreisen es vom Land geförderte Koordinatorinnen und Koordinatoren für öffentliche Ladeinfrastruktur gibt, welche Aufgaben diese aktuell konkret übernehmen und ob der Bedarf für diese Tätigkeiten auch andernorts besteht;*

Derzeit erfolgt eine entsprechende Förderung von Personalstellen (Fachkräften) durch das Ministerium für Verkehr in den Landkreisen Bodenseekreis, Konstanz, Breisgau Hochschwarzwald, Karlsruhe, Rhein-Neckar-Kreis, Heidenheim, Ludwigsburg, Böblingen, Lörrach (kürzlich beantragt), Reutlingen, Ravensburg, Schwäbisch Hall, Waldshut, Rems-Murr-Kreis sowie in den Städten Freiburg, Heidelberg, Stuttgart, Karlsruhe und Ulm. Die wahrgenommenen Aufgaben umfassen die Unterstützung bei Planung, Bedarfsermittlung, Konzeption und Standortplanung zur Ladeinfrastruktur, die Beratung zur Einbeziehung von Ladeinfrastruktur in die Stadtplanung sowie die Unterstützung bei der Aufstellung von entsprechenden Planwerken und Zielkonzeptionen. Das Ministerium für Verkehr geht von einem flächendeckenden Bedarf zur Umsetzung dieser Aufgaben aus. Die Ausweitung der Förderung steht unter dem Vorbehalt der verfügbaren bzw. zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel.

8. *wie die bisher erreichten Ergebnisse des Programms Charge@BW bewertet werden und ob eine Weiterentwicklung geplant ist;*

Die Landesregierung bewertet die erreichten Ergebnisse des Programms Charge@BW als einen Erfolg, da das Programm zum Ladeinfrastrukturaufbau in Baden-Württemberg beiträgt. In Abhängigkeit von den verfügbaren Haushaltsmitteln soll die Förderung weitergeführt werden.

9. welche Rolle private Ladeinfrastruktur spielt und welche Unterstützungsmöglichkeiten für Bürgerinnen und Bürger bestehen, die private Ladepunkte installieren und ggf. zum Laden öffentlich anbieten möchten;

Die nichtöffentlich zugängliche („private“) Ladeinfrastruktur spielt eine entscheidende Rolle, da an diesen Ladepunkten ein Großteil der Ladevorgänge (75 bis 85 Prozent) stattfindet.

Das Land fördert die Installation von vorbereitender Elektroinstallation in Wohnungseigentümergeinschaften und den Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur mit der Förderung Charge@BW. Über Charge@BW müssen öffentlich zugängliche Ladepunkte mindestens werktags (montags bis samstags) für je 12 Stunden öffentlich zugänglich sein, damit diese gefördert werden können.

10. wie private Ladepunkte, die öffentlich angeboten werden, bezüglich kommunaler Stellplatzsatzungen bewertet werden;

Gemäß § 37 Absatz 1 der Landesbauordnung für Baden-Württemberg (LBO) ist bei der Errichtung von Gebäuden mit Wohnungen für jede Wohnung ein geeigneter Stellplatz für Kraftfahrzeuge herzustellen (notwendiger Stellplatz).

Sofern keine privatrechtlichen Gründe entgegenstehen, beispielsweise aus dem Wohnungseigentumsrecht, spricht aus baurechtlicher Sicht nichts dagegen, Stellplätze mit E-Ladestationen auszurüsten und das Laden eines Fahrzeuges gegen Gebühr anzubieten. Sie sind weiterhin als notwendige Stellplätze zu werten, da nicht jede Inanspruchnahme notwendiger Stellplätze für andere Zwecke als das Abstellen von Kfz die Nutzung als Stellplatz be- oder verhindert. So ist die Ausstattung mit Lademöglichkeiten unschädlich, da die Möglichkeit der Nutzung als Stellplatz dadurch erhalten bleibt. Darüber hinaus ist festzustellen, dass es für die Besitzer notwendiger Stellplätze keine rechtliche Verpflichtung gibt, diese vorrangig gegenüber Parkflächen im öffentlichen Straßenraum zu nutzen. Werden notwendige Stellplätze mit Ladestationen ausgerüstet, löst dies aus bauordnungsrechtlicher Sicht keine Änderung der Eigenschaft als notwendiger Stellplatz aus. Kommunale Stellplatzsatzungen können lediglich die Zahl der notwendigen Stellplätze verändern.

Für den Sonderfall reiner Wohngebiete fügt das MLW ergänzend hinzu, dass bauplanungsrechtliche Vorgaben zu beachten sind. Die Errichtung einer öffentlich zugänglichen E-Ladestation in einem reinen Wohngebiet (WR) ist nach § 3 der Baunutzungsverordnung grundsätzlich unzulässig, weil es sich dabei weder um ein regelmäßig noch ausnahmsweise zulässiges Vorhaben handelt, sondern um einen für ein WR unzulässigen Gewerbebetrieb. In allgemeinen Wohngebieten (WA) könnte eine Ausnahme grundsätzlich möglich sein, sofern im Bebauungsplan eine entsprechende Ausnahme festgesetzt wurde. Aus Sicht des Ministeriums für Landesentwicklung und Wohnen liegt hier eine planungsrechtlich relevante Nutzungsänderung vor.

11. wie die Landesregierung sicherstellt, dass die öffentliche Ladeinfrastruktur sowohl für jetzige als auch zukünftige Bedarfe ausreichend dimensioniert und leistungsfähig ist.

Der Ausbau und die Dimensionierung von Ladestandorten liegt in der Hand der für den jeweiligen Standort verantwortlichen privatwirtschaftlichen Unternehmen. Das Land unterstützt den Aufbau von Ladeinfrastruktur durch Fördermaßnahmen und Rahmenbedingungen. Es legt sein Vorgehen in der Strategie Ladeinfrastruktur fest.

Hermann
Minister für Verkehr