

## **Antrag**

**des Abg. Thomas Hentschel u. a. GRÜNE**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Ladesäuleninfrastruktur für elektrisch betriebene Fahrzeuge**

#### Antrag

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

1. welche Bedeutung sie der Elektromobilität im Rahmen der Antriebswende für den Klimaschutz im Verkehr beimisst;
2. wie sich die Zahl der öffentlichen Lade- und Schnellademöglichkeiten für Elektroautos in Baden-Württemberg in den Jahren 2020/2021 entwickelt hat und wie sich diese auf die Land- und Stadtkreise verteilen;
3. wie viele Ladesäulen vom Land Baden-Württemberg gefördert wurden;
4. wie sie zu der Einschätzung des Bundesverbands der Energie- und Wasserwirtschaft und der Nationalen Plattform der Zukunft der Mobilität zum Bedarf von öffentlichen Lade- und Schnellademöglichkeiten im Verhältnis zur Anzahl von Elektromobilen steht;
5. inwiefern sie beabsichtigt, bei der Sanierung von Bestandsstraßen die nötige Infrastruktur für eine zukünftige Nachrüstung von Ladeinfrastruktur und Schnellladesäulen zu berücksichtigen;
6. ob aus ihrer Sicht die Einführung der Bezahlmöglichkeit mit EC-Karten an den Ladesäulen ab Juli 2023 die Benutzerfreundlichkeit und damit die Akzeptanz der Elektromobilität erhöht und ob sie eine Nachrüstung vorhandener Ladesäulen unterstützt;
7. welche Schlüsse sie aus den Untersuchungen der EnBW im Rahmen der „E-Mobility-Allee“ und dem „E-Mobility-Carré“ zieht und wie sie diese Erkenntnisse in die weiteren Planungen einbezieht;

8. ob aus ihrer Sicht Vorgaben zur Ausrüstung von Gebäuden z. B. mit Leerrohren und Ladeinfrastruktur den Markthochlauf der Elektromobilität unterstützen würden und welche EU-Richtlinien oder Bundesgesetze das Land daran hindern, solche Regeln zu erlassen;
9. welchen Anteil der straßengebundene Fernverkehr mit einer Entfernung von 100 km und mehr im Güterverkehr und im öffentlichen und individuellen Personenverkehr an den CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs in Baden-Württemberg hat;
10. mit welchen Anreizen und Maßnahmen der Aufbau von Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw auf den Fernstrecken nach ihrer Kenntnis vom Bund und dem Land unterstützt wird und wie sich diese Maßnahmen aus ihrer Sicht auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Fernverkehr auswirken werden;
11. wie hoch der Anteil von landeseigenen Stellplätzen für Dienstwagen, Besucherinnen und Besucher sowie Mitarbeitende ist, die mit Lademöglichkeiten ausgestattet sind;
12. welche Maßnahmen sie zu ergreifen gedenkt, die Zahl der Stellplätze in diesen Liegenschaften mit Lademöglichkeiten zu erhöhen und welche Ziele sie diesbezüglich hat;
13. ob sie ein staatliches Vorgehen außerhalb der Förderinstrumente, wie zum Beispiel die Ausschreibung von Schnellladestationen – ebenso wie der Bund – als Ersatz für das geförderte marktseitige Vorgehen sieht.

17.2.2022

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

#### Begründung

Um die Klimaschutzziele bis 2030 zu erreichen, muss die Mobilität so gestaltet werden, dass sie ohne Benzin und andere fossile Kraftstoffe auskommt. Um das ambitionierte Ziel zu erreichen, dass bis 2030 jeder dritte Pkw klimaneutral unterwegs ist, muss die Verdichtung des Netzes öffentlicher Ladepunkte und Schnellladesäulen im ganzen Land ausgebaut werden. In Siedlungs- und Gewerbegebieten soll der nächste öffentliche Ladepunkt zu Fuß erreichbar und die nächste Schnellladesäule maximal fünf Kilometer entfernt sein. Elektromobilität muss auch Menschen ermöglicht werden, die weder über eigenes Wohneigentum verfügen, noch über einen Stellplatz.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 28. März 2022 Nr. VM4-0141.5-14/88/2 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft, dem Ministerium für Ernährung, Ländlichen Raum und Verbraucherschutz, dem Ministerium für Landesentwicklung und Wohnen, dem Ministerium für Finanzen und dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Tourismus zu dem Antrag wie folgt Stellung:

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

*1. welche Bedeutung sie der Elektromobilität im Rahmen der Antriebswende für den Klimaschutz im Verkehr beimisst;*

Die im Vergleich zu anderen motorisierten Antriebstechnologien besonders energieeffiziente Elektromobilität ist von zentraler Bedeutung zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor. Die Antriebswende kann bis 2030 etwa die Hälfte des Beitrags hierzu liefern. Bereits heute sind für viele Anwendungsfälle batterieelektrische Fahrzeuge verfügbar. Bei Personenkraftwagen werden batterieelektrische Fahrzeuge nach derzeitiger Entwicklung den Großteil der Fahrzeuge ausmachen. Daneben werden in Bereichen wie dem Schwerlast-, Schiffs- oder Flugverkehr reFuels, alternative Kraftstoffe auf der Basis erneuerbarer Energien, eine Rolle spielen.

*2. wie sich die Zahl der öffentlichen Lade- und Schnellademöglichkeiten für Elektroautos in Baden-Württemberg in den Jahren 2020/2021 entwickelt hat und wie sich diese auf die Land- und Stadtkreise verteilen;*

Nachfolgende Tabelle zeigt die Entwicklung von öffentlich zugänglichen Ladepunkten anhand von Daten der Bundesnetzagentur. Öffentlich zugängliche Ladepunkte bis 3,7 kW Ladeleistung und Normalladepunkte, die vor dem 17. März 2016 in Betrieb genommen wurden, sind von der Anzeigepflicht bei der Bundesnetzagentur gemäß der Ladesäulenverordnung ausgenommen. Die Tabelle zeigt, dass in Baden-Württemberg flächendeckend eine öffentliche Ladeinfrastruktur vorhanden ist. Allerdings unterscheiden sich sowohl die Ausstattung der Land- und Stadtkreise als auch der Zuwachs in den vergangenen Jahren erheblich.

	1.1.2020		1.1.2021		1.1.2022	
	NLP	SLP	NLP	SLP	NLP	SLP
Landkreis Alb-Donau-Kreis	73	24	105	24	127	31
Landkreis Biberach	59	11	77	19	93	25
Landkreis Böblingen	93	31	187	48	265	61
Landkreis Bodenseekreis	157	19	202	23	243	30
Landkreis Breisgau-Hochschwarzwald	84	5	125	13	163	18
Landkreis Calw	124	–	151	2	169	2
Landkreis Emmendingen	49	6	70	8	87	15
Landkreis Enzkreis	57	11	109	15	124	21
Landkreis Esslingen	156	26	260	41	334	52
Landkreis Freudenstadt	43	5	56	5	72	11
Landkreis Göppingen	59	20	73	26	148	31
Landkreis Heidenheim	30	28	41	28	50	30
Landkreis Heilbronn	122	46	247	63	473	79
Landkreis Hohenlohekreis	24	23	46	37	69	41
Landkreis Karlsruhe	248	17	317	27	379	30
Landkreis Konstanz	76	17	105	29	137	37
Landkreis Lörrach	88	11	114	18	142	22
Landkreis Ludwigsburg	251	37	311	48	421	72
Landkreis Main-Tauber-Kreis	76	11	90	16	110	22
Landkreis Neckar-Odenwald-Kreis	52	8	56	8	75	8
Landkreis Ortenaukreis	82	43	157	61	226	68
Landkreis Ostalbkreis	103	14	155	29	193	38
Landkreis Rastatt	47	13	93	19	133	26
Landkreis Ravensburg	96	26	117	39	272	41
Landkreis Rems-Murr-Kreis	92	18	156	31	194	40
Landkreis Reutlingen	96	9	160	23	186	23
Landkreis Rhein-Neckar-Kreis	123	25	178	49	244	84
Landkreis Rottweil	58	23	74	30	83	33
Landkreis Schwäbisch Hall	86	19	97	21	117	21
Landkreis Schwarzwald-Baar-Kreis	66	10	115	17	131	24
Landkreis Sigmaringen	50	9	68	14	80	16
Landkreis Tübingen	75	9	92	14	115	16
Landkreis Tuttlingen	59	5	71	6	105	16
Landkreis Waldshut	122	10	146	19	156	25
Landkreis Zollernalbkreis	59	10	63	16	105	18
Stadtkreis Baden-Baden	45	4	39	6	47	8
Stadtkreis Freiburg im Breisgau	44	4	53	6	134	15

Stadtkreis Heidelberg	48	1	109	2	157	15
Stadtkreis Heilbronn	126	6	160	10	232	18
Stadtkreis Karlsruhe	41	9	78	33	104	56
Stadtkreis Mannheim	60	5	139	13	145	15
Stadtkreis Pforzheim	33	4	47	9	58	15
Stadtkreis Stuttgart	104	22	369	60	692	73
Stadtkreis Ulm	88	13	91	19	105	21
Summe	3.724	667	5.569	1.044	7.695	1.363

NLP: Normalladepunkte

SLP: Schnellladepunkte

Quelle: Bundesnetzagentur, Datenstand 1.2.2022

### 3. wie viele Ladesäulen vom Land Baden-Württemberg gefördert wurden;

Im Rahmen der Ladeinfrastrukturförderung Charge@BW waren Anträge für Vorhaben mit einem Beginn ab dem 1. September 2019 möglich. Die Förderung lief bis zum 23. November 2021. Insgesamt wurden rund 15.530 Ladepunkte bewilligt (Stand Anfang März 2022). In den Anträgen wurde für rund 22 Prozent der Ladepunkte bei der Raumkategorie eine öffentliche Zugänglichkeit angegeben.

Im Zusammenhang mit den Pilotvorhaben des Förderprogramms „INPUT – Intelligente Netzanbindung von Parkhäusern und Tiefgaragen“ wurden/werden in insgesamt drei Antragsrunden die im folgenden genannte Anzahl von Ladesäulen gefördert:

- Ladesäulen bis 7,5 kW: 123 (davon 63 fertiggestellt)
- Ladesäulen bis 11 kW: 148 (davon 6 fertiggestellt)
- Ladesäulen bis 22 kW: 59 (davon 35 fertiggestellt)

Der Fokus des Förderprogramms INPUT liegt in dem Aufbau von netzdienlicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Parkhäusern und Tiefgaragen. Dabei steht insbesondere die Vermeidung von nicht notwendigem Netzausbau bei gleichzeitigem Hochlauf der Elektromobilität im Vordergrund.

### 4. wie sie zu der Einschätzung des Bundesverbands der Energie- und Wasserwirtschaft und der Nationalen Plattform der Zukunft der Mobilität zum Bedarf von öffentlichen Lade- und Schnellademöglichkeiten im Verhältnis zur Anzahl von Elektromobilen steht;

Die Landesregierung teilt die Einschätzung, dass der Ausbaubedarf der Ladeinfrastruktur der Anschaffung der Fahrzeuge vorauslaufen muss. Dabei sollte sie einem dynamischen Ziel folgen, welches das Nutzungsverhalten, die Technologieentwicklung und die Fahrzeugzahlen berücksichtigt. Bei einer hohen Verfügbarkeit von Schnellladeinfrastruktur und privaten Lademöglichkeiten fällt der Bedarf an öffentlich zugänglichen Ladepunkten geringer aus als in einem Szenario mit gegenteiligen Annahmen. Aufgrund der aktuellen Erkenntnisse setzt die Landesregierung die Zahl der notwendigen öffentlichen Ladepunkte mit rund 100.000 aktuell niedriger an als noch in der Strategie Ladeinfrastruktur vorgesehen.

### 5. inwiefern sie beabsichtigt, bei der Sanierung von Bestandsstraßen die nötige Infrastruktur für eine zukünftige Nachrüstung von Ladeinfrastruktur und Schnellladesäulen zu berücksichtigen;

Auf Bestandsstrecken werden überwiegend Straßenerhaltungsmaßnahmen im Asphaltbereich durchgeführt. Hierbei wird meist die Fahrbahndecke erneuert und selten grundlegende Maßnahmen durchgeführt. Sollte in der Baulast des Landes eine grundlegende Erneuerung an Bestandsstrecken, z. B. mit Eingriff in Straßenböschung oder Straßenentwässerung, durchgeführt werden, so wird in diesem Zu-

sammenhang geprüft, ob ein Bedarf an Ladeinfrastruktur vorliegt und anschließend diese in den weiteren Planungs- und Bauprozess integriert.

Für kommunale Baulastträger plant die Landesregierung, eine solche „vorsorgliche Verlegung von Leitungen oder Leerrohren“ im Zuge von Straßenbauarbeiten als Förderatbestand im Landesgemeindefinanzierungsgesetz (LGVFG) zu verankern.

Eine gesetzliche Regelung für die Vorgehensweise liegt in diesem Bereich hier nicht vor, wird vom Ministerium für Verkehr aber im Zusammenhang mit der Erstellung eines Landesmobilitätsgesetzes geprüft.

*6. ob aus ihrer Sicht die Einführung der Bezahlmöglichkeit mit EC-Karten an den Ladesäulen ab Juli 2023 die Benutzerfreundlichkeit und damit die Akzeptanz der Elektromobilität erhöht und ob sie eine Nachrüstung vorhandener Ladesäulen unterstützt;*

Die Landesregierung ist der Auffassung, dass die Einführung der Bezahlmöglichkeit mindestens mittels eines gängigen Debit- und Kreditkartensystems durch Vorhalten einer Karte mit der Fähigkeit zur Nahfeldkommunikation ab Juli 2023 (gemäß der Ladesäulenverordnung) die Benutzerfreundlichkeit erhöhen kann. Das Land hatte sich im Rahmen der Novellierung der Ladesäulenverordnung für die zusätzlichen alternativen Optionen eines Kartenterminals mit Lesegerät und der Zahlung über eine browserbasierte kostenlose mobile Webseite eingesetzt.

*7. welche Schlüsse sie aus den Untersuchungen der EnBW im Rahmen der „E-Mobility-Allee“ und dem „E-Mobility-Carré“ zieht und wie sie diese Erkenntnisse in die weiteren Planungen einbezieht;*

Mithilfe der 2018 und 2019 gestarteten und mittlerweile abgeschlossenen Netzlabore „E-Mobility-Allee“ und „E-Mobility-Carré“ hat die Netze BW GmbH an zwei unterschiedlichen Standorten die Auswirkungen des Hochlaufs der Elektromobilität auf die Stromnetze untersucht.

Im Fokus der Netzlabore lag die Integration von Elektrofahrzeugen in das Stromnetz in einem Gebiet mit Ein- und Zweifamilienhäusern im vorstädtischen Bereich (E-Mobility-Allee in Ostfildern) sowie innerhalb eines Mehrfamilienhauses im Bestand in einem städtischen Gebiet (E-Mobility-Carré in Tamm bei Ludwigsburg).

Als Ergebnis war festzustellen, dass es keine hohe Gleichzeitigkeit im Ladeverhalten der Nutzer/-innen gab. Des Weiteren wurde in unterschiedlichen Feldversuchen deutlich, dass der Netzbetreiber mittels eines intelligenten Lademanagements Engpässe im Stromnetz verhindern kann und dabei gleichzeitig keine wesentliche Beeinträchtigung der Nutzinnen und Nutzer stattfindet. Mit dem intelligenten Lademanagement konnten die Anschlussleistung der Ladepunkte abgesenkt und so Lastspitzen reduziert werden. Der Einsatz eines intelligenten Lademanagements gibt den Netzbetreibern außerdem ausreichend Zeit, um sinnvolle, effiziente und nachhaltige Netzverstärkungen durchzuführen, ohne den schnellen und benötigten Hochlauf der Elektromobilität zu beschränken.

Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg steht in engem Austausch mit der Netze BW GmbH und hat die Erkenntnisse auch innerhalb des Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW im Themenfeld Energie multipliziert. Ein darüberhinausgehender Austausch erfolgt auch zu weiteren Netzlaboren der Netze BW GmbH, wie z. B. der „E-Mobility-Chaussee“ oder dem Netzlabor „Intelligentes Heimladen“.

*8. ob aus ihrer Sicht Vorgaben zur Ausrüstung von Gebäuden z. B. mit Leerrohren und Ladeinfrastruktur den Markthochlauf der Elektromobilität unterstützen würden und welche EU-Richtlinien oder Bundesgesetze das Land daran hindern, solche Regeln zu erlassen;*

Aktuell wird davon ausgegangen, dass künftig bis zu 85 Prozent der Ladevorgänge im privaten Bereich stattfinden werden. Hierfür ist eine ausreichende Anzahl an Ladepunkten an Gebäuden notwendig, welche dort von einer hohen Anzahl an Elektrofahrzeugen genutzt werden können. Aus diesem Grund sind Vorgaben zur Ausrüstung von Gebäuden mit Blick auf die Installation von Ladeinfrastruktur für den Markthochlauf der Elektromobilität wichtig. Durch eine Berücksichtigung von Ladeinfrastruktur bei Neubauten und größeren Renovierungen können auch Kosten gegenüber einer nachträglichen Installation von Ladeinfrastruktur gespart werden.

Die Richtlinie 2018/844 zur Änderung der Richtlinie über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden wurde durch das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz (GEIG) vom 18. März 2021 durch ein Bundesgesetz in nationales Recht umgesetzt. Das GEIG enthält Vorgaben für die Errichtung von Ladeinfrastruktur und vorbereitende Leitungsinfrastruktur in zu errichtenden und bestehenden Gebäuden, die bereits über den von der Richtlinie geforderten Umfang hinausgehen. Das Bundesgesetz enthält abschließende Vorgaben und sieht ambitioniertere Vorgaben der Länder nicht vor. Das Land Baden-Württemberg setzt sich für ambitioniertere Regelungen gegenüber dem Bund und für die Möglichkeit Regelungen in eigener Zuständigkeit umsetzen zu können ein, ohne dabei aus dem Auge zu verlieren, dass Bauen und Wohnen auch zukünftig bezahlbar bleibt.

*9. welchen Anteil der straßengebundene Fernverkehr mit einer Entfernung von 100 km und mehr im Güterverkehr und im öffentlichen und individuellen Personenverkehr an den CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs in Baden-Württemberg hat;*

Nach einer Auswertung der Arbeitsgruppe 1 „Klimaschutz im Verkehr“ der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität im Bericht „Wege für mehr Klimaschutz im Verkehr“ (Juli 2021) machen Pkw-Fahrten mit einer Entfernung von mehr als 100 km zwei Prozent der Fahrten und gleichzeitig ca. 29 Prozent der THG-Emissionen in Deutschland aus. Es kann davon ausgegangen werden, dass dieser Wert auch für Baden-Württemberg näherungsweise gilt. Informationen zum Anteil an den CO<sub>2</sub>-Emissionen des Busfern- und Güterverkehrs speziell in Baden-Württemberg mit einer Entfernung von 100 km und mehr sind nicht bekannt.

*10. mit welchen Anreizen und Maßnahmen der Aufbau von Ladeinfrastruktur für Pkw und Lkw auf den Fernstrecken nach ihrer Kenntnis vom Bund und dem Land unterstützt wird und wie sich diese Maßnahmen aus ihrer Sicht auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß im Fernverkehr auswirken werden;*

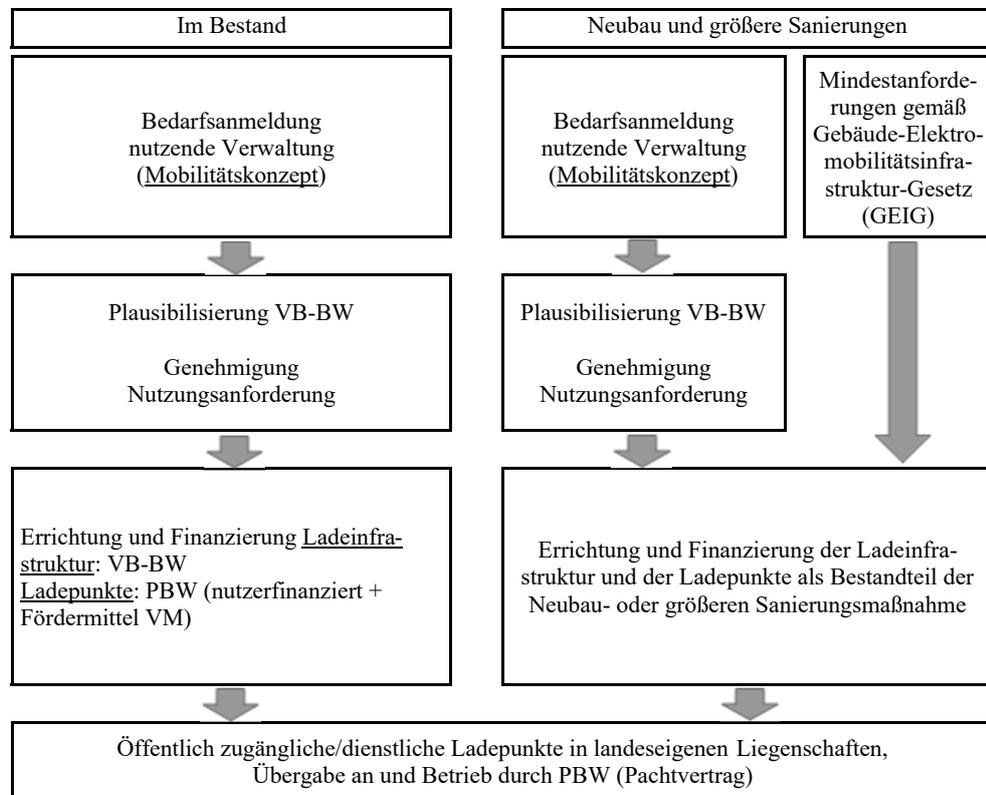
Zur Grundversorgung des Ladebedarfs von E-Fahrzeugen auf Mittel- und Langstreckenfahrten hat der Bund die Errichtung und den Betrieb eines deutschlandweiten Schnellladenetzes (Deutschlandnetz) ausgeschrieben. Die zu errichtende Ladeinfrastruktur wird hauptsächlich von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen genutzt werden. Das Bundesministerium für Digitalisierung und Verkehr (BMDV) hat darüber hinaus beispielsweise bisher drei Innovationscluster, in denen alternative Antriebstechnologien im Zusammenspiel von Fahrzeugen und Infrastruktur auf längeren Korridoren erprobt werden können, festgelegt: Förderprojekt Hochleistungsladen im Lkw-Fernverkehr (HoLa), Innovationscluster E-Highway Bayern und Lkw-Innovationskorridor Rhein-Main/Rhein-Neckar. Das Land Baden-Württemberg ist als Vorhabenträger des bundesgeförderten Pilotprojekts eWayBW bei der Erforschung des Einsatzes von elektrisch betriebenen Hybrid-Oberleitungs-Lkw in Baden-Württemberg beteiligt. Auf einer ausgewählten öffentlichen Teststrecke auf der B 462 zwischen Kuppenheim und Gernsbach-Obertsrot wurden hierzu zwei Abschnitte mit Oberleitungen elektrifiziert. In dem Pilotprojekt wird die Auswirkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes auf den Fernverkehr durch eine wissenschaftliche Begleitforschung, auch in Hinblick auf einen Technologievergleich, genauer untersucht.

Im Rahmen der Jahresveranstaltung 2021 des Strategiedialogs Automobilwirtschaft BW (SDA BW) wurde eine Absichtserklärung von Vertreter/-innen aus Politik, Industrie und Forschung für ein „Pilot-Lade- und Wasserstoff-Tankinfrastrukturprojekt für Langstrecken-Lkw“ unterzeichnet. In einem ersten Schritt möchte die Initiative einen Demonstrator für Hochleistungslade- und Tankinfrastruktur an einer Autobahn in Baden-Württemberg errichten. Außerdem sollen Planungen für eine flächendeckende Lade- und Tankinfrastruktur aufgenommen werden.

Perspektivisch soll der Fernverkehr ebenfalls auf alternative Antriebe für die Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrssektor umgestellt werden. Mit den Infrastrukturmaßnahmen wird die erforderliche Voraussetzung für den Einsatz von alternativen Antrieben auf der Fernstrecke erprobt und geschaffen. Aufgrund der laufenden Erprobung und erst beginnenden Hochskalierung gibt es bisher keine klare technologische Pfadentscheidung im Bereich des schweren Güterkraftverkehrs im Fernverkehr. Die genannten Maßnahmen sollen dazu beitragen, dass im Verkehrssektor bis 2030 ein Drittel der Autos im Bestand klimaneutral unterwegs sind und jede dritte Tonne klimaneutral transportiert wird.

*11. wie hoch der Anteil von landeseigenen Stellplätzen für Dienstwagen, Besucherinnen und Besucher sowie Mitarbeitende ist, die mit Lademöglichkeiten ausgestattet sind;*

Vor dem Hintergrund des Ziels der Landesregierung die Fahrzeugflotte schrittweise zu elektrifizieren, ist der Ausbau von Ladepunkten als Baustein im Energie- und Klimaschutzkonzept für landeseigene Liegenschaften 2020 bis 2050 verankert. Mit Schreiben des Ministeriums für Finanzen vom 10. August 2020 wurde der Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg (VB-BW) mit der Umsetzung von Maßnahmen für den Ausbau der Elektromobilität bei landeseigenen Liegenschaften beauftragt. Der prinzipielle Ablauf ist nachfolgend schematisch dargestellt.



Die Anzahl der landeseigenen Stellplätze beträgt rund 70.000. Von diesen werden zurzeit rund 25.000 durch die Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg mbH (PBW) bewirtschaftet. Auf den 25.000 bewirtschafteten Stellplätzen wurden durch die PBW bislang 260 öffentlich nutzbare Ladepunkte installiert. Darüber hinaus hat die PBW rund 290 Ladepunkte auf dienstlich genutzten, nicht von der PBW bewirtschafteten landeseigenen Stellplätzen installiert. Dies betrifft beispielsweise Stellplätze von Ministerien oder der Polizei. Weitere 2010 Ladepunkte wurden direkt von den Dienststellen in Zusammenarbeit mit Vermögen und Bau Baden-Württemberg für ausschließlich dienstliche Zwecke an oder in Dienstgebäuden eingerichtet.

*12. welche Maßnahmen sie zu ergreifen gedenkt, die Zahl der Stellplätze in diesen Liegenschaften mit Lademöglichkeiten zu erhöhen und welche Ziele sie diesbezüglich hat;*

Die Landesregierung fördert im Rahmen der Elektrifizierung der Landesfahrzeugflotte auch die notwendige Beschaffung von Ladeinfrastruktur an den Dienststellen mit bis zu 7.000 Euro je Ladestation. Ladeinfrastruktur ist ein elementarer Baustein der Elektrifizierungsmaßnahmen in den einzelnen Dienststellen. Perspektivisch wird auch geprüft, ob neben der dienstlichen Nutzung auch der Bedarf von Lademöglichkeiten bei den Bediensteten oder Besucher/-innen besteht. Die PBW wird hierzu bedarfsgerechte Konzepte bei den jeweiligen Dienststellen erörtern und anschließend umsetzen. Im Übrigen wird auf den zu Frage 11 dargestellten Verfahrensablauf zum Ausbau der Ladeinfrastruktur im Bestand verwiesen.

*13. ob sie ein staatliches Vorgehen außerhalb der Förderinstrumente, wie zum Beispiel die Ausschreibung von Schnellladestationen – ebenso wie der Bund – als Ersatz für das geförderte marktseitige Vorgehen sieht.*

Die Förderung von Ladeinfrastruktur ist als Anschubfinanzierung für marktwirtschaftliche Aktivitäten zu verstehen, welche sukzessive reduziert wird und sich schlussendlich nur noch auf wenige Ausnahmefälle beschränken soll. Neben der Förderung werden zunehmend rechtliche Vorgaben (z. B. Bauvorschriften für Gebäude) bedeutsam. Eine Ausschreibung für den systematischen Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur durch das Land, wie der Bund im Rahmen des Deutschlandnetzes, ist nicht geplant.

Hermann  
Minister für Verkehr