

Position der Plattform Urbane Mobilität zum Aufbau von E-Ladestationen auf Privatflächen

Juni 2020

Deutschland soll sich zum europäischen Leitmarkt für Elektromobilität entwickeln. Ein Leitmarkt für Ladeinfrastruktur auf privaten oder gewerblichen Flächen wird ebenso benötigt wie für die öffentliche Ladeinfrastruktur.

Da bis zu 80% der Ladevorgänge zuhause oder am Arbeitsplatz stattfinden, ist die private Ladeinfrastruktur ein sehr wichtiger Bestandteil für die erfolgreiche Umsetzung des Konjunkturprogramms der Bundesregierung. Sie stellt die Basisversorgung dar. Die Förderung von E-Fahrzeugen sollte deshalb durch eine Förderung gebäudebezogener Ladeinfrastruktur flankiert werden.

Die Plattform Urbane Mobilität vertritt zu zwei aktuellen Gesetzesvorhaben sowie zu der im Konjunkturpaket des Bundes enthaltenen Förderperspektive folgende Standpunkte:

1. GEIG (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz):

Ambitioniertere Umsetzung der Europäischen Vorgaben entsprechend der starken Hochlaufzahlen in Deutschland

- Verbindliche gesetzliche Quoten zur Einrichtung von Ladepunkten für Parkflächen mit mehr als 5 Stellplätzen.
- Die Vorrüstung aller Stellplätze mit Leitungsinfrastruktur bei Wohngebäuden und jedem 5. Stellplatz bei Nicht-Wohngebäuden (Vorverkabelung und Leerrohre) sollte gesetzlicher Standard werden.
- Die Anzahl der Ladepunkte sollte im proportionalen Verhältnis zur Anzahl der Stellplätze stehen: Im Verhältnis sollte mindestens 1 Ladepunkt je 10 Stellplätze vorgesehen werden. Dies gilt für Nicht-Wohngebäude. Bei Wohngebäuden sollte Leitungsinfrastruktur für alle Parkplätze vorbereitet werden.
- Intelligentes Lastmanagement sollte möglichst durchgängig etabliert werden und ist ein wichtiges qualitatives Merkmal für den Markthochlauf.

2. WEMoG (Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz):

Der Rechtsanspruch auf Laden am gemieteten Bestandsgebäude oder an Objekten im Gemeinschaftseigentum sollte durch eine transparente, für die Praxis handhabbare Kostenregelung flankiert werden

- Es ist sicher zu stellen, dass nicht der Einzelne den gesamten leitungsbezogenen gebäudeseitigen Aufwand (Netzanschlussertüchtigung etc.) zu tragen hat. Gleichzeitig sollten nicht Einzelne die Einrichtung von elektrischer Infrastruktur verhindern können.
- Hierzu sollte der Gesetzgeber im Mietrecht eine Ertüchtigung des gebäudebezogenen Anschlusses an das örtliche Stromverteilnetz und eine hierdurch bewirkte Steuerbarkeit und Netzdienlichkeit bei der Entnahme elektrischer Energie zum Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge als Modernisierungsmaßnahme (§555b BGB) einstufen, die in der Praxis dann zu einer Kostenumlage dieser übergeordneten Systemkosten (nicht jedoch der nutzerbezogenen Hardware- und Geräteinstallationskosten) führt.

3. Förderprogramme:

Im Sinne des Konjunkturprogramms sollte der Fokus auf der Förderung der privaten Ladeinfrastruktur liegen. Dies würde zudem eine notwendige Entlastung des Straßenraums bewirken. Von den avisierten 2,5 Mrd. EUR Investitionsmitteln für Elektromobilität sind bisher 550 Mio. EUR angekündigt, von welchen umgehend ein signifikanter Teil in die Ladeinfrastruktur auf Privatflächen fließen sollte.

Die Förderung sollte so ausgestaltet sein, dass

- Investitionsschwellen und -hemmnisse bei hohen Ladeleistungen in Mehrfamilienhäusern, Gewerbeimmobilien und Betriebshöfen -insbesondere im Bestand- abgebaut werden (z.B. auch für Netzanschlusskosten),
- die erzielten Einnahmen mit der vom Investor beschafften Infrastruktur (z.B. erhöhte Stellplatzmiete) nicht mit den Fördermitteln verrechnet werden müssen,
- neben direkten monetären Zuschüssen oder Zuwendungen auch steuerliche Anreize, etwa durch Sonderabschreibungen für private und gewerbliche Ladeinfrastruktur oder bei der Bemessung der Grunderwerbssteuer, geschaffen werden.

Unternehmen der Automobilindustrie und neun deutsche Städte haben sich in Zusammenarbeit mit dem VDA in der Plattform Urbane Mobilität (PUM) zusammengeschlossen, um gemeinsam einen Beitrag zur Lebenswerten Stadt zu leisten.

Die PUM möchte Mobilität und Logistik effizienter, sicherer und umweltfreundlicher gestalten. Sie demonstriert, dass Industrie und Städte gleichermaßen die Notwendigkeit für eine Lösungspartnerschaft und ihre Verantwortung für eine nachhaltige Modernisierung erkennen. Konkrete Lösungen und Projekte werden in Zusammenarbeit vorangetrieben.