

8.2 Standortkonzept E-Mobilität / E-Ladesäulenkonzept

8.2.1 Rechtliche Grundlagen zur Förderung von E-Mobilität

Die Förderung der E-Mobilität erfolgt durch folgende deutsche Gesetze:

Elektromobilitätsgesetz (EmoG)

Die Förderungen und Bevorrechtigungen von Elektro- und Plug-In-Hybrid-Fahrzeugen sind im Elektromobilitätsgesetz verankert, das seit dem 12. Juni 2015 in Kraft ist.³⁸ Das Gesetz ermöglicht es den Kommunen, Fahrzeugen mit alternativen Antrieben Vorrechte gegenüber Verbrennern einzuräumen, z. B. bei der Nutzung von Parkflächen oder Ausnahmen bei Fahrverboten in bestimmten Bereichen.

Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz soll Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser und Atmosphäre vor schädlichen Umwelteinflüssen schützen.³⁹ In der ursprünglichen Fassung trat es bereits am 22. März 1974 in Kraft. Die letzte Anpassung erfolgte im Jahr 2021. Zu den schädlichen Umwelteinflüssen zählen auch Verkehrsemissionen wie Abgase und Lärm. Um diese zu verringern, sind die Kommunen zur Einhaltung von sogenannten Luftreinhalteplänen verpflichtet. Die Anrechnung von Strom für Elektrofahrzeuge ist in der 38. BImSchV geregelt. Es kann eine Anrechnung auf die THG-Quote eines verpflichteten Unternehmens erfolgen.⁴⁰

Ladesäulenverordnung (LSV)

Um den Ausbau der Ladeinfrastruktur und damit die Verbreitung der Elektromobilität zu beschleunigen, erließ das Bundesministerium für Wirtschaft und Energie 2016 die Ladesäulenverordnung.⁴¹ Sie regelt die technischen Vorgaben für den Bau und Betrieb von Ladesäulen für E-Fahrzeuge. Die Verordnung regelt nur Ladepunkte, die sich im öffentlichen Raum befinden.

Für den Auf- und Ausbau der öffentlichen Ladepunkte für Elektrofahrzeuge müssen technische Mindestanforderungen gemäß Ladesäulenverordnung (LSV) eingehalten werden. Die Einhaltung dieser Anforderungen sind vom Betreiber der Ladepunkte durch verpflichtende Anzeige

³⁸ Bundesamt für Justiz (2015).

³⁹ Bundesamt für Justiz (2021b).

⁴⁰ Umweltbundesamt (2024).

⁴¹ Bundesamt für Justiz (2016).

der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur durch Anmeldung der Ladepunkte bei der Bundesnetzagentur geprüft. Gemeldete Ladepunkte werden auf der Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur veröffentlicht.

Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG)

Die technischen Vorgaben für Ladestationen an Neubauten und Bestandsimmobilien sind im Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz⁴², kurz „GEIG“ geregelt und 2021 in Kraft getreten. Das Gesetz betrifft die Leitungs- und Ladeinfrastruktur von Wohn- und Bürogebäuden. Es gelten Pflichten zur Vorhaltung von Ladeinfrastruktur bzw. Ladepunkten für:

Neubauten:

- Wohngebäude (WG) ab 6 Stellplätze: Ladeinfrastruktur
- Nichtwohngebäude (NWG) ab 7 Stellplätze: Ladeinfrastruktur + min. 1 Ladepunkt

Bestandsgebäude (bei größeren Renovierungsarbeiten):

- WG ab 11 Stellplätze: Ladeinfrastruktur
- NWG ab 11 Stellplätze: Ladeinfrastruktur min. jeden 5. Stellplatz + min. 1 Ladepunkt
- Bestand NWG ab 21 Stellplätze: nach 2025 min. 1 Ladepunkt errichten

Kraftfahrzeugsteuergesetz (KraftStG)

Wer auf ein Auto mit Elektroantrieb umsteigt, genießt steuerliche Vorteile. Für einen befristeten Zeitraum erhebt die Bundesfinanzverwaltung (Zollverwaltung) keine Kfz-Steuer. Danach fällt nur die Hälfte an Kfz-Steuern an. Den ersten Anreiz dieser Art schuf die Bundesregierung schon im Jahr 2008 mit einer fünfjährigen Steuerbefreiung für E-Auto Halter. Die Steuerbefreiung gilt maximal zehn Jahre, längstens jedoch bis zum Jahr 2030.

Einkommenssteuergesetz (EStG)

Arbeitnehmer, die von ihrem Unternehmen einen Firmenwagen gestellt bekommen, müssen diesen als Sachbezug versteuern („geldwerter Vorteil“). Das Einkommenssteuergesetz räumt Besitzern von Dienstwagen mit E-Antrieb steuerliche Vergünstigungen ein – sowohl für den Weg zur Arbeit als auch für die private Nutzung. Der geldwerte Vorteil muss nur mit 0,25 Prozent versteuert werden. Das gilt allerdings nicht für E-Autos über 60.000 Euro Brutto-Listpreis. Der festgelegte Satz beträgt 0,5 Prozent. Die Regelungen gelten aktuell bis zum Jahr 2030.

⁴² Bundesamt für Justiz (2021a).

8.2.2 Zielsetzungen auf Bundesebene

Die Ampelkoalition hat sich im Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt, dass bis 2030 mindestens 15 Millionen Elektroautos (vollelektrische PKWs, VEP) auf deutschen Straßen rollen sollen.⁴³

Den Zielen der Bundesregierung für den Anteil VEP / Gesamt Kfz liegen folgende geplante Steigerungen zugrunde:

- 2023: 5 %, 2,5 Mio. BEV in Deutschland
- 2028: 20 %, 10 Mio. BEV in Deutschland
- 2033: 30 %, 15 Mio. BEV in Deutschland
- 2038: 40 %, 20 Mio. BEV in Deutschland

Der Bedarf an öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur im Jahr 2030 wird voraussichtlich 440.000 bis 843.000 Ladepunkte betragen. Das entspricht einem Verhältnis von 34 bis 18 vollelektrischen PKWs pro Ladepunkt.

Für das Jahr 2030 empfiehlt die Studie⁴⁴ für den ländlichen Raum ein Verhältnis von 23 VEP pro Ladepunkt. Der Schwerpunkt des Zugangs zur Ladeinfrastruktur sollte auf privat und halb-öffentlich liegen. Es werden für die Ladevorgänge in Eigenheim, Mehrfamilienhaus, Arbeitgeber für das Jahr 2030 ein Anteil von 76 bis 88 Prozent prognostiziert. Der öffentliche Anteil wird mit 12 bis 24 Prozent prognostiziert. Halböffentliche Bereiche wie Kundenparkplätze und Ladehubs können zur öffentlichen Ladeinfrastruktur gerechnet werden. Wenn möglich, soll der öffentliche Straßenraum als letzte Prioritätsstufe betrachtet werden.

Der Motorisierungsgrad in Aken (Elbe) (Pkw Anzahl je 1000 EW) beträgt 563 Pkw/ 1000 EW (Stand: 1.1.2023, eigene Berechnung)⁴⁵ bei. Das sind 4 % weniger als im Bundesdurchschnitt (583 Pkw/ 1000 EW).

Die elektrisch betriebenen Fahrzeuge setzen sich aus der Kraftstoffgruppe Plug-in Hybrid und Elektro (BEV) zusammen. Der Anteil E-Fahrzeuge an den Gesamt-Kfz beträgt derzeit < 2 %. Der Anteil der E-Fahrzeuge beträgt liegt in der Stadt Aken (Elbe) ist 2023 folglich nur halb so hoch wie im Bundesdurchschnitt (3,85 %).⁴⁶

8.2.3 Örtliche Situation und Bestandsanalyse

Derzeit gibt es in der Stadt Aken (Elbe) drei öffentlich zugängliche Normal-Ladepunkte an zwei Standorten mit einer Gesamtleistung von 55 kW. Schnellladepunkte gibt es derzeit noch keine. Die drei Bestands-Ladepunkte befinden sich an einer Tankstelle und auf dem Gelände eines

⁴³ Bundesregierung (2023).

⁴⁴ NOW GmbH (2024a).

⁴⁵ Kraftfahrtbundesamt (2023).

⁴⁶ Kraftfahrtbundesamt (2023).

Autohauses und wurden von den Eigentümern/Pächtern errichtet. Die nachfolgende Abbildung und Tabelle geben eine Übersicht über die örtliche Situation.



Abbildung 35 Ausschnitt Aken (Elbe) aus StandortTool Ladeinfrastruktur Deutschland, Stand 12/2023

Tabelle 14 Bestand Ladeinfrastruktur Stadt Aken (Elbe), Stand 12/2023

Bestand 12/2023	Leistung 11 kW	Leistung 22 kW	Leistung >50 kW
Dessauer Landstraße 80 Ladestationen in Aken - ChargeFinder	1	1	0
Dessauer Chaussee 11 Wallbox P9615 Ladestationen in Aken (chargefinder.com)	0	1	0

In der Stadt Aken (Elbe) gab es 2023 insgesamt 4.129 zugelassene Pkw.⁴⁷ Es waren von den Gesamt-Pkw 2023 insgesamt 38 Vollelektrische Pkw (VEP), was 0,9 % der zugelassenen Pkw entspricht. Der E-Anteil ist in der Stadt Aken (Elbe) geringer als im Landkreis Bitterfeld (1,57 %) und in Sachsen-Anhalt (1,93 %, Stand 10/2023).

Der BEV-Anteil der Stadt Aken (Elbe) ist jedoch wesentlich geringer als im Bundesdurchschnitt (4,86 %, Stand 6/2024), im Bundesland Sachsen-Anhalt (1,93 %, Stand 10/2023) und im Landkreis Anhalt-Bitterfeld (1,57 %, Stand 1/2023).

⁴⁷ eigene Berechnung mit Daten Kraftfahrtbundesamt Landkreis Anhalt-Bitterfeld

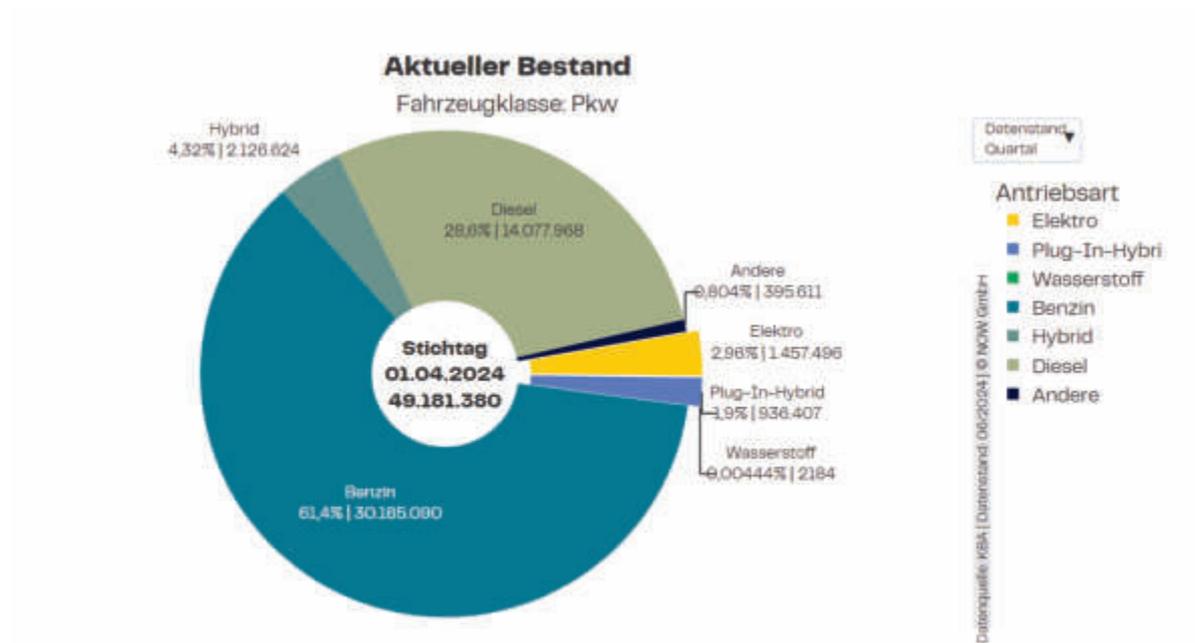


Abbildung 36 Anteil BEV an Gesamt-Pkw in Deutschland, Stand 6/2024⁴⁸

8.2.4 Bedarfsanalyse und Standortauswahl mit Öffentlichkeitsbeteiligung

Im ersten Schritt wurde der langfristige Bedarf an Ladepunkten ermittelt. Unter der Annahme, dass die Pkw-Quote/1000 Einwohner in der Stadt Aken (Elbe) zukünftig gleichbleibt, wurden zwei Entwicklungsszenarien entwickelt.

⁴⁸ NOW GmbH (2024b).

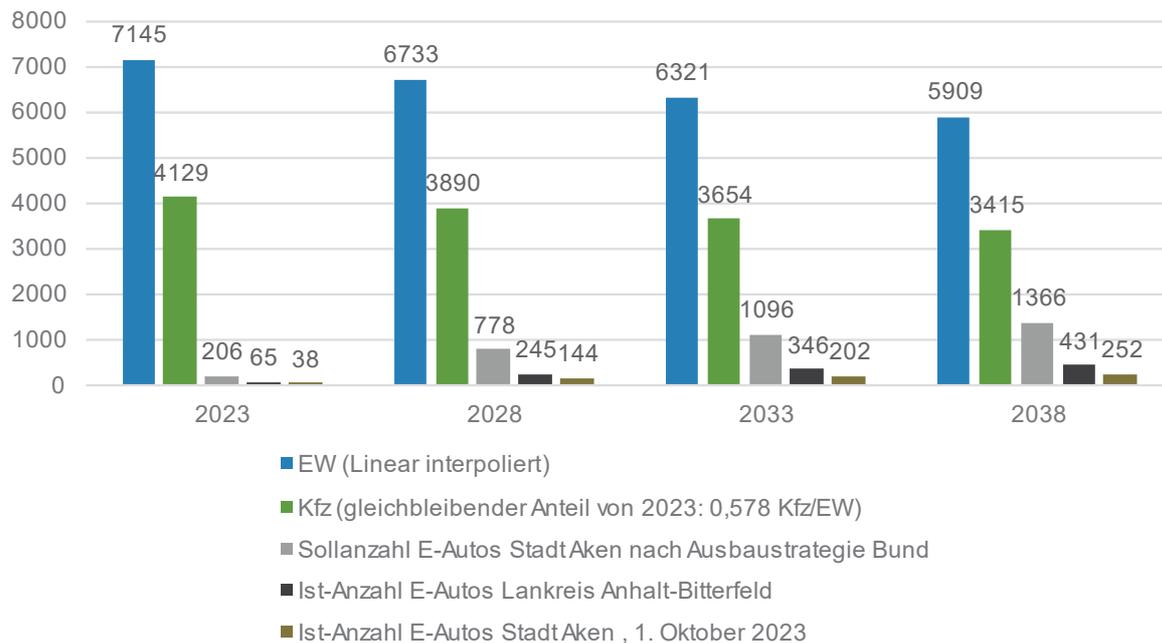


Abbildung 37 Einwohner, Kfz-Bestand und Soll-Ist Anzahl E-Fahrzeuge nach Bundeszielen E-Mobilität

Das Szenario 1 stellt die geplanten E-Anteile auf Bundesebene für die Stadt Aken (Elbe) dar. Szenario 2 berücksichtigt die derzeit verzögerte Entwicklung des Landkreises und Szenario 3 stellt die Entwicklung unter Annahme der Entwicklung mit der bisherigen Verzögerung in der Stadt (vgl. Abbildung 38).

Unter Zugrundelegung der Empfehlung eine Ladesäule auf 23 E-Fahrzeuge im ländlichen Raum bereitzustellen (vgl. 8.2.2), sollten innerhalb der Stadt Aken (Elbe) als Ziel für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur bis 2038 mindestens weitere acht Ladesäulen (Minimum gesamt 11 bei 3 Ladesäulen im Bestand 12/2023) für 252 E-Fahrzeuge (Prognose) und max. 56 Ladesäulen (max. 59 bei 3 Ladesäulen im Bestand 12/2023) für 1.357 E-Fahrzeuge errichtet werden.

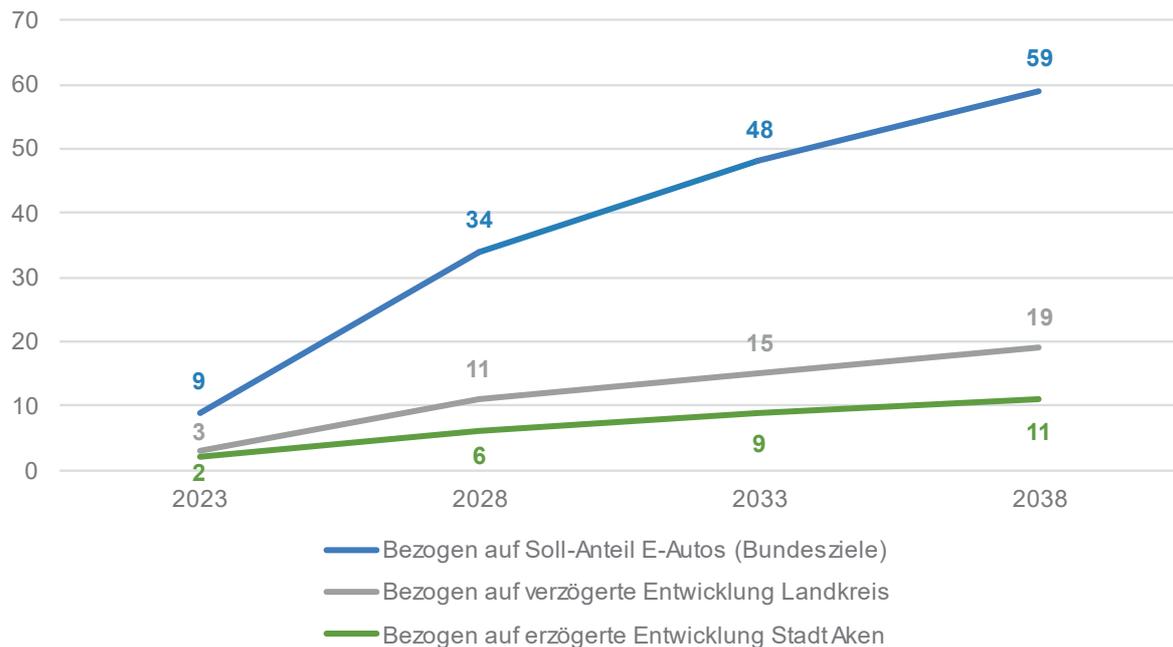


Abbildung 38 Ladepunktszenarien Stadt Aken (Elbe)

Die Schwerpunkte des Ausbaus und Zugangs der Ladeinfrastruktur sollten in privaten und halböffentlichen Bereichen liegen. Die Ladevorgänge werden zukünftig vor allem im privaten (Eigenheim, Mehrfamilienhaus, Arbeitgeber) und halböffentlichen Bereich (Kundenparkplätze, Ladehubs) stattfinden. Für das Jahr 2030 sind 76 bis 88 Prozent der Ladevorgänge dort prognostiziert. Im öffentlichen Raum sind nur 12 bis 24 Prozent für das Jahr 2030 prognostiziert.⁴⁹

Um geeignete Standorte für Ladesäulen zu identifizieren und Prioritäten für den Ausbau in Aken (Elbe) setzen zu können, wurde die Siedlungsstruktur in Bezug auf die Verfügbarkeit privater Stellplätze und die Notwendigkeit öffentlicher E-Ladebereiche für die Nutzer analysiert. Die Stadt Aken (Elbe) gliedert sich in sieben Stadtgebietstypen, die von drei Stadtstrukturtypen (mit Übergängen) gebildet werden. Dazu sind in der nachfolgenden Tabelle die Merkmale erfasst:

Tabelle 15 Übersicht Stadtstrukturraumtypen und Ladeinfrastrukturmerkmale

Stadtstrukturtyp/ Bebauungstyp	Merkmale	Anteil privater Stellplätze	Öffentliche E-Ladebereiche für Nutzer notwendig
freistehende EFH	offene Bebauung, Grundstückszufahrt und/ oder Garage vorhanden, vergleichsweise große Grundstücke, Einzeleigentum (typisch für SG 2, 3, 4, 6, 7a-d)	hoch	nein

⁴⁹ NOW GmbH (2024a).

Stadtstrukturtyp/ Bebauungstyp	Merkmale	Anteil privater Stellplätze	Öffentliche E-Ladebereiche für Nutzer notwendig
geschlossene EFH	Gebäude grenzen direkt auf Grundstücksgrenze an öffentlichen Verkehrsraum, Grundstückszufahrt und/oder Garage nur in Einzelfällen; Einzeleigentum Einzeleigentum (typisch für SG 1)	niedrig	ja
Plattenbau- bzw. Mehrfamilienhausgebiete	Gebäude grenzen direkt auf Grundstücksgrenze an öffentlichen Verkehrsraum, Grundstückszufahrt und/oder Garage nur in Einzelfällen; Vorwiegend Mietobjekte (typisch für SG 5 und tlw. 1)	niedrig	ja

Die Analyse ergab, dass der Stadtstrukturtyp „Geschlossene EFH“ die geringsten Potenziale hat, auf privaten Grundstücken das Laden zu ermöglichen. Diese Bereiche sollten deshalb zukünftig im Fokus des Ausbaus der öffentlichen Ladeinfrastruktur stehen. Der Strukturtyp ist vor allem in der Altstadt (SG 1) vertreten, wo es derzeit noch keine Angebote zum Laden gibt. Öffentliche Stellplatzanlagen und straßenbegleitende Stellplätze sind für einen Aufbau geeignet. Die Analyse des Parkplatzbestandes der Stadt ergab, dass es derzeit 28 öffentliche und halböffentliche Parkplätze (z.B. Discounter-Parkplätze) in der Stadt gibt, die als Standorte für öffentliche Ladeinfrastruktur geeignet wären.

Der Stadtstrukturtyp „Plattenbau- bzw. Mehrfamilienhausgebiete“ (SG 5) wird aufgrund des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG, (vgl. Kapitel 8.2.1), Ladeinfrastruktur von den Eigentümern schrittweise im Zuge größerer Sanierungsmaßnahmen erhalten. Das Gesetz verpflichtet Eigentümer zur Vorhaltung von Ladeinfrastruktur bzw. Ladepunkten für Wohngebäude im Bestand ab einer Stellplatzanzahl von elf und mehr, wenn Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden. Damit ist der Ausbau von öffentlicher Ladeinfrastruktur hier nicht vorrangig erforderlich. Die Stadt sollte trotzdem Gespräche mit den Wohnungseigentümern führen, um den Aufbauprozess zu unterstützen.

Die verschiedenen Ladeoptionen (Normal- und Schnellladen) sollten beim Angebotsaufbau berücksichtigt werden. Die Verweildauer der Nutzer ist dabei ein wesentlicher Faktor.

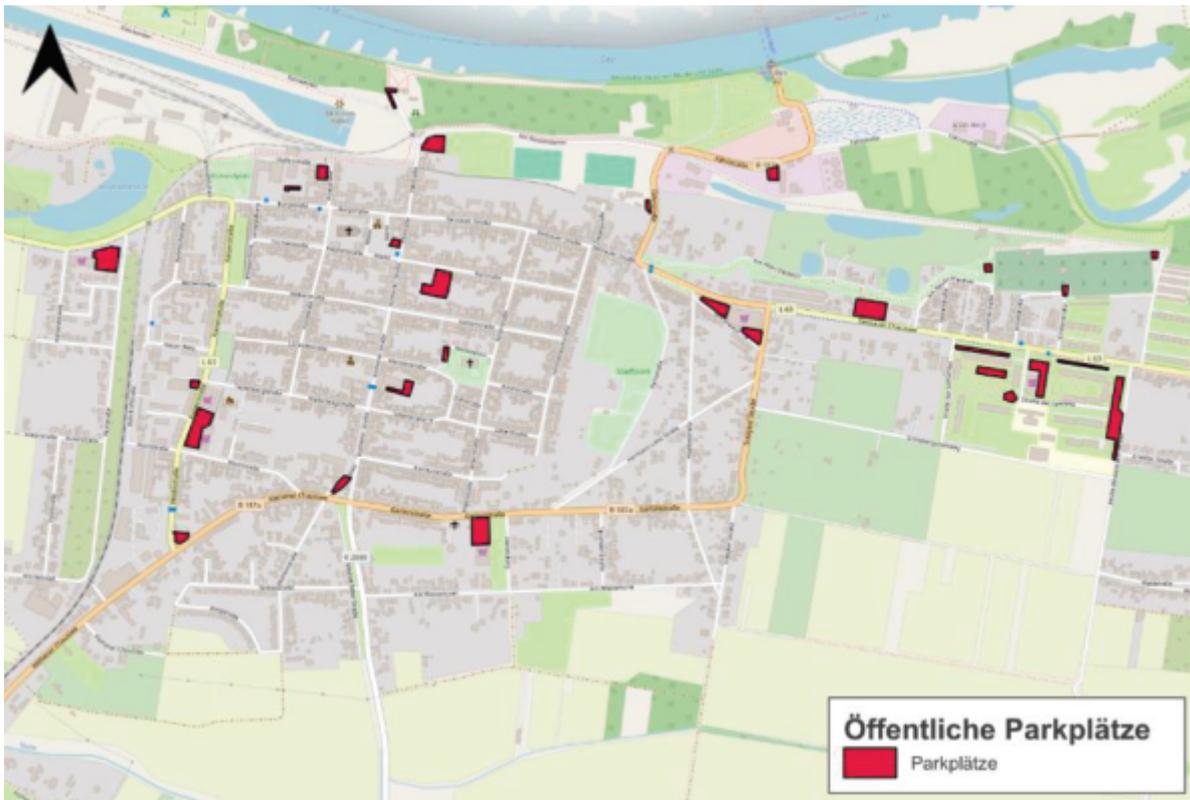


Abbildung 39 Öffentliche und halböffentliche Parkplätze in der Stadt Aken (Elbe)

Die Stadt muss die verschiedenen Interessengruppen bei der Auswahl geeigneter Standorte einbinden und koordinieren.

Im Zuge der Konzepterstellung konnten die Bewohner Ihre Standortvorschläge benennen. Insgesamt gab es 15 Standortvorschläge im Rahmen der Bürgerbeteiligung am 4. April 2024 und der Online-Befragung vom 4. bis 21. April 2024. Die Standortauswahl sollte wichtige Orte, sogenannte points of interest (POI), mit höheren Verweildauern der Nutzer, berücksichtigen. Für die Beteiligung wurden für alle Stadtgebiete Übersichtspläne erstellt, in denen diese POIs verzeichnet waren.

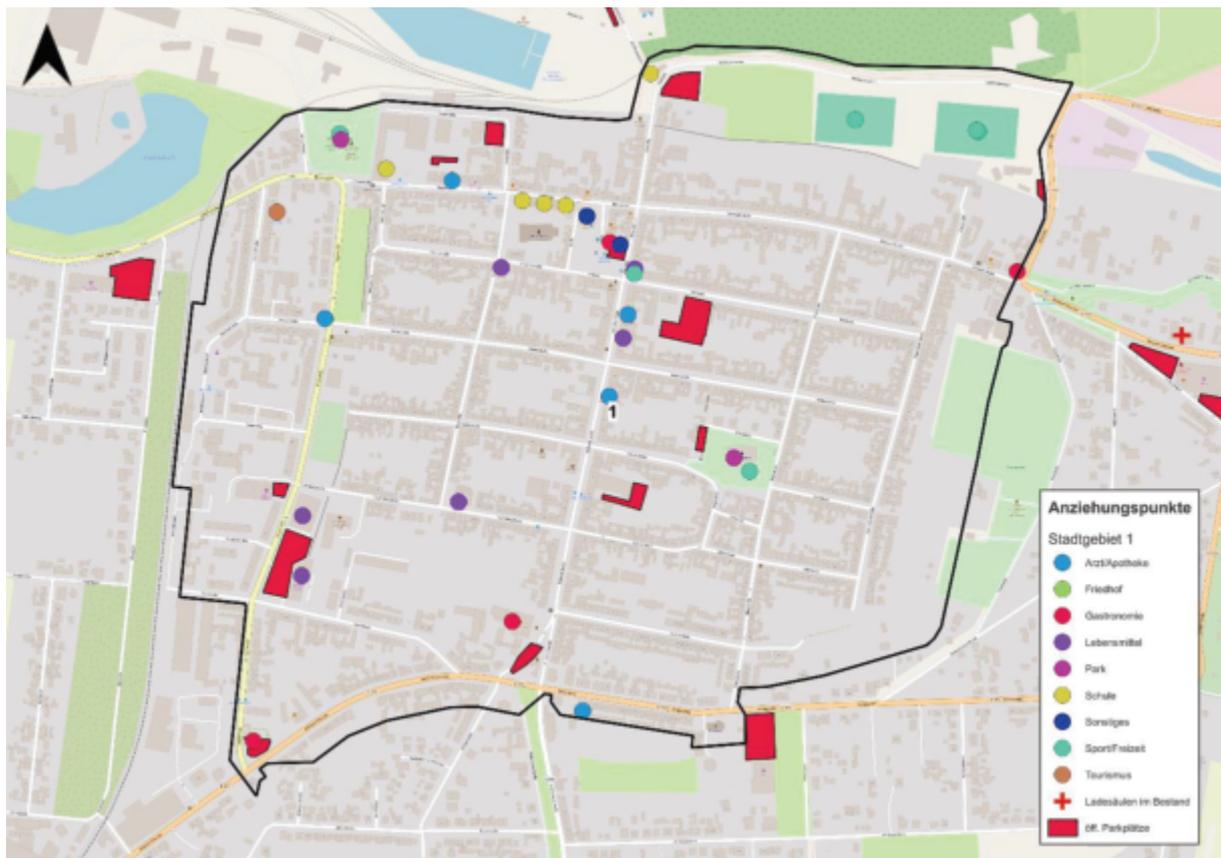


Abbildung 40 Beispiel Übersichtskarte SG 1 mit POI

Im SG 1 gibt es insgesamt 31 POIs (größte Anzahl pro SG in Stadt Aken (Elbe)) und 10 Parkplätze. Als Ziel 2038 sollten im SG 1 mind. 5, max. 23 Ladepunkte entstehen.

Mit diesen Informationen haben die Bürger dann Ihre Vorschläge für mögliche Standorte für jedes Stadtgebiet in die jeweilige Karte eingetragen. Die Ergebnisse sind in der Abbildung 41 dargestellt.

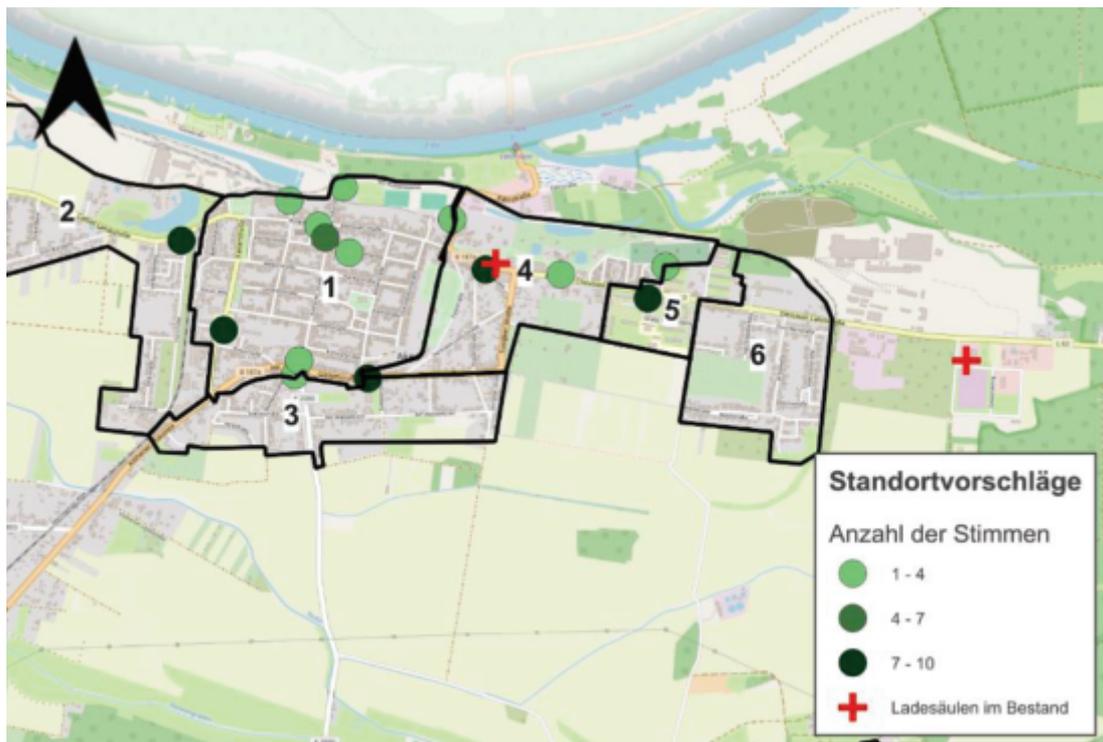


Abbildung 41 Standortvorschläge aus der Bürgerbeteiligung 4/2024

Weitere Abstimmungen sollte die Stadt mit

- Betreibern von Ladeinfrastruktur (z. B. Stadtwerke Dessau u.a.)
- Energieversorgern
- Potenziellen Flächeneigentümern
- Arbeitgebern
- Handel und Gewerbe (Discountern)
- Bürgern und E-Fahrzeug-Nutzern

führen, um den Ausbau zu beschleunigen. Klare Richtlinien und Genehmigungsverfahren für die Errichtung von Ladesäulen im öffentlichen Raum unterstützen den zügigen Ausbau:

- Rahmenverträge mit privaten Betreibern
- Beschleunigte Genehmigungsprozesse
- Regelungen zur Nutzung öffentlicher Flächen (Beschluss Dauer und Kosten Sondernutzung).

Für den wirtschaftlichen Betrieb von Ladepunkten ist eine mittelfristige Nutzung von mindestens acht Jahren erforderlich. Auf eine einfache Nutzbarkeit und Zugänglichkeit (einheitliche Bezahlssysteme, eine barrierefreie Gestaltung, klare Beschilderung und digitale Informationen zu Standorten und Verfügbarkeit) ist zu achten.

Weitere Ladeinfrastruktur sollte auf geeigneten Flächen der Gewerbetriebe (Laden am Arbeitsplatz) entstehen sowie auf den Parkplatzflächen von Einzelhandelsbetrieben, die in der Abbildung 39 mit dargestellt sind.

Entlang der Hauptverkehrsachsen werden in den kommenden Jahren an 900 Regional-Standorten im ländlichen, suburbanen und urbanen Raum Schnellladestandorte mit mindestens 4 und bis zu 16 Schnellladepunkten entstehen. Das Vergabeverfahren des BMDV für das „Deutschlandnetz Regional“ wurde 2023 abgeschlossen⁵⁰. Für den Suchraum Mitteldeutschland hat VINCI Concessions Deutschland GmbH den Zuschlag⁵¹ erhalten.

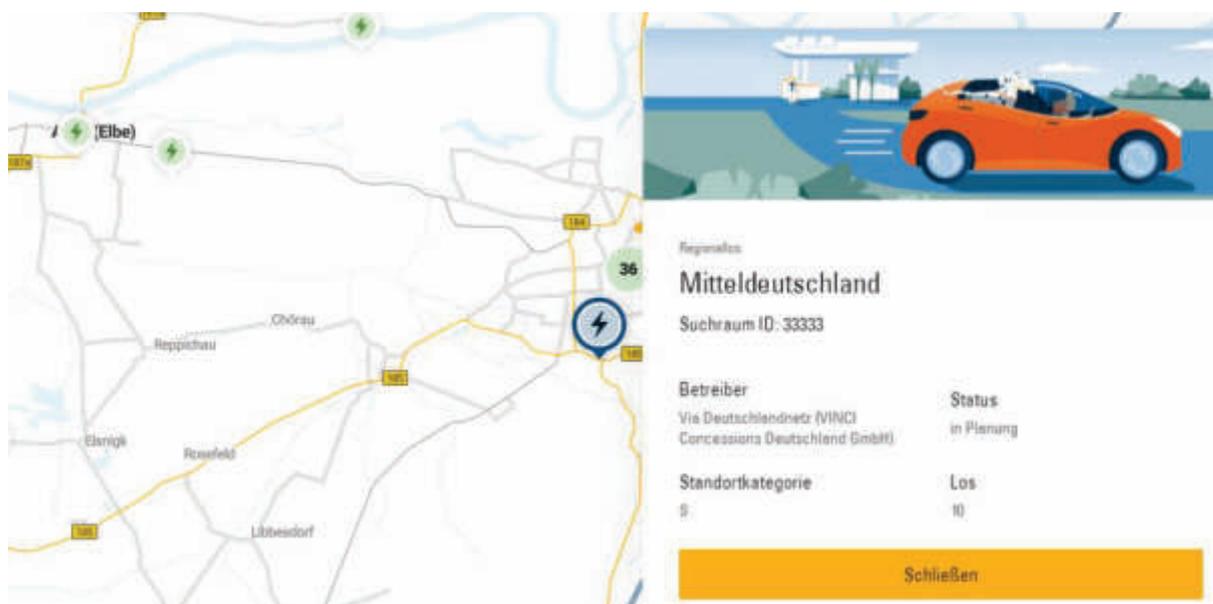


Abbildung 42 Deutschlandnetz, Suchraum Mitteldeutschland, Konzessionsnehmer VINCI Concessions Deutschland GmbH

Die Stadt sollte private Investitionen im Bereich Ladeinfrastruktur anregen und auf potenzielle Betreiber zugehen. An Standorten vor wichtigen öffentlichen Gebäuden (z. B. Rathaus) mit vielen Nutzern könnte die ggf. durch Bereitstellung von Eigenmitteln auch Fördermöglichkeiten von Bund und Land nutzbar machen und den Ausbau unterstützen.

Die technische Infrastruktur ist bei der Auswahl zu berücksichtigen. Es muss eine ausreichende Netzkapazität sichergestellt werden, um den steigenden Strombedarf zu decken. Die Informationen zur Stromversorgung (z. B. Nähe zu Trafostationen) können per Plan-/Schachtauskunftstool der Mitnetz Strom⁵² (oder per SNAP-Tool, welches allerdings kostenpflichtig ist beim Thema Strombezug) eingeholt werden. Zudem sollte die Integration erneuerbarer Energien und intelligenter Netztechnologien berücksichtigt werden.

⁵⁰ <https://nationale-leitstelle.de/deutschlandnetz/> (abgerufen am 30.10.2024)

⁵¹ <https://www.vinci.com/vinci.nsf/de/pressemitteilungen/pages/20230928-1745.htm> (abgerufen am 30.10.2024)

⁵² <https://www.mitnetz-strom.de/online-services/plan--schachtauskunft> (abgerufen am 30.10.2024)

Bevor die ersten Ladepunkte errichtet werden, sollte eine gezielte Kommunikation (Bürger über den Ausbau zu informieren, Akzeptanz für E-Mobilität zu fördern, Feedback und Verbesserungsvorschläge einholen) erfolgen.

Durch die Berücksichtigung dieser Aspekte kann eine Stadt den Ausbau der E-Ladeinfrastruktur effektiv vorantreiben und die Voraussetzungen für eine breite Nutzung von Elektrofahrzeugen schaffen.

8.2.5 Vorgehen, Prüfschritte, Kriterien und Standortempfehlungen

Für das Schwerpunktgebiet der Altstadt (SG 1) sollte eine Festlegung der Anzahl von Ladepunkten für Straßen, die noch nicht grundhaft ausgebaut wurden (z.B. Bär-, Kantorstraße) in Abstimmung mit dem Energieversorger festgelegt werden und mit geplant werden. Die Identifikation und Festlegung der Ladepunktzahl auf sonstigen 89 Flächen (z. B. Bärstraße 49, Bärstraße 50, Burgstraße 35/36, Poststraße 30) ist weiter zu prüfen und hier ggf. mit überörtlicher Bedeutung als Ladehub zu entwickeln. Ein Ladehub ist eine zentrale Ladestation für Elektrofahrzeuge, die mehrere Ladepunkte mit hoher Leistung an einem Standort bündelt. Neben den reinen Ladepunkten bieten viele Ladehubs weitere Angebote (z. B. Integration von Carsharing-Stellplätze, Überdachung der Ladeplätze, Sanitäreanlagen). Die öffentliche Zugänglichkeit ist 24/7 (24 Stunden an 7 Tagen in der Woche) erforderlich.

Die Identifikation und Festlegung der Ladepunktzahl auf bereits grundhaft ausgebauten Straßen ist ebenfalls sinnvoll. Die Leitungsheranführung und Installation von E-Ladesäulen bleiben hier den Betreibern überlassen, d.h. wirtschaftliche Aspekte bestimmen das Tempo des weiteren Ausbaus.

Die Festlegung der Anzahl von Ladepunkten an sonstigen Standorten (z.B. Einzelhandelsstandorte/ Gewerbegebiete) im Stadtgebiet sollte sich an den in Abbildung 38 orientieren.

E-Ladesäulen werden grundsätzlich von Dritten installiert und betrieben (Betreiber). Die Stadt sollte die geeigneten öffentlichen Flächen über das Deutschlandnetz (StandortTOOL)⁵³ veröffentlichen. Investoren können dadurch geeignete Flächen zur Infrastrukturentwicklung finden. Eine überwiegende oder sogar ausschließliche Vergabe an das eigene kommunale Stadtwerk oder an einzelne Anbieter sollte vermieden werden⁵⁴, damit die Nutzer eine wirkliche Auswahl haben und die „Gefahr höherer Ladestrompreise“ durch den Wettbewerb reduziert wird. Direktgespräche mit verschiedenen regionalen Entwicklern sind eine weitere Möglichkeit zur Projektentwicklung.

Diese nachfolgenden Empfehlungen zur Ausrüstung der Ladepunkte⁵⁵ sollten beachtet werden:

⁵³ <https://standorttool.de/standorttool> (abgerufen am 30.10.2024)

⁵⁴ EFAHRER (2024).

⁵⁵ Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (2018).

- den permanenten Betrieb des Ladepunktes über mindestens sechs Jahre zu gewährleisten;
- den Ladepunkt mit Strom aus erneuerbaren Energien oder aus vor Ort erzeugtem regenerativem Strom, z.B. Strom aus Photovoltaik-Anlagen, zu versorgen;
- den Zugang zum Ladepunkt 24 Stunden pro Tag an sieben Tagen pro Woche zu ermöglichen;
- die Parkflächen für Elektrofahrzeuge an dem öffentlich zugänglichen Ladepunkt mit einer Bevorrechtigung für Elektrofahrzeuge straßenverkehrsrechtlich zu kennzeichnen;
- die Parkflächen für Elektrofahrzeuge an dem öffentlich zugänglichen Ladepunkt mit einer Bodenmarkierung
- „Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ (BANz AT 15.2.2017 B4) informativ zu kennzeichnen;

8.2.6 Förderung

Die Förderung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland umfasst mehrere Programme auf Bundes- und Landesebene.

Das Bundesprogramm „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur“ (2021-2025) fördert Normal- und Schnellladepunkte sowie Netzanschlüsse.⁵⁶

Im Land Sachsen-Anhalt steht aktuell das „Ladeinfrastrukturprogramm“ der NASA GmbH zur Verfügung.⁵⁷ Förderanträge können von Kommunen, Öffentlichen Einrichtungen.⁵⁸ Förderanträge können von Kommunen, Öffentlichen Einrichtungen, Privatpersonen, Unternehmen und Verbänden/Vereinigungen während eines aktiven Förderaufrufs eingereicht werden. Der 9. Förderaufruf (Stadtquartier) war vom 15.11.2023 bis zum 31.01.2024 geöffnet, die Bekanntgabe weiterer Förderaufrufe ist zu prüfen.

⁵⁶ <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foederrichtlinie-ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge.html> (abgerufen am 30.10.2024)

⁵⁷ <https://www.nasa.de/foerderung/foerderprogramme/ladeinfrastruktur-programm> (abgerufen am 30.10.2024)

⁵⁸ <https://www.nasa.de/foerderung/foerderprogramme/ladeinfrastruktur-programm> (abgerufen am 30.10.2024)



Abbildung 43 Förderlandschaft Ladeinfrastruktur im Alltag (nationale-leitstelle.de), Stand 10/2024