

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Jonas Pohlmann und Christian Frölich (CDU)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung

**Elektromobilität in Niedersachsen: Wird die Ladeinfrastruktur zum Nadelöhr?**

Anfrage der Abgeordneten Jonas Pohlmann und Christian Frölich (CDU), eingegangen am 03.03.2023 - Drs. 19/825  
an die Staatskanzlei übersandt am 09.03.2023

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 18.04.2023

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Das Ministerium für Umwelt, Energie und Klimaschutz (MU) hat im Herbst 2021 mit der Presseinformation PI 136/2021 einen 10-Punkte-Plan für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektroautos in Niedersachsen bekannt gegeben.

Der *Harz Kurier* berichtete am 17.01.2023, dass die Zahl der öffentlichen Ladestationen im Landkreis Göttingen im Zeitraum von Januar bis Oktober 2022 von 242 auf 258 angestiegen sei; von den 16 neuen Ladestationen seien vier Schnellladestationen. Der *Harz Kurier* berichtet ferner, dass sich die Zahl der Elektroautos im Landkreis Göttingen zwischen 2021 und 2022 mehr als verdoppelt habe. Besonders wenig entwickelt sei die Ladeinfrastruktur nach Aussage des *Harz Kuriers* in dünn besiedelten ländlichen Regionen wie dem Südharz.

**Vorbemerkung der Landesregierung**

Das Land Niedersachsen hat sich klar zum Ausbau der Elektromobilität bekannt und treibt insbesondere den Ausbau der Ladeinfrastruktur voran. Emissionen aus dem Verkehrssektor tragen zum Klimawandel bei. Daher ist es erforderlich, den Treibhausgasausstoß im Verkehrssektor nachhaltig zu senken. Die Landesregierung hat sich deshalb im Koalitionsvertrag das Ziel gesetzt, u. a. Vorreiter für eine klimafreundliche Mobilität zu sein. In einem „Masterplan Elektromobilität“ soll eine ressortübergreifende Elektromobilitätsstrategie erstellt werden, mit der eine Ausbauoffensive für die Elektromobilität eingeleitet werden kann.

Der Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung aus Oktober 2022 ist auch in Niedersachsen eine der wesentlichen Handlungsgrundlagen beim Ladeinfrastrukturausbau. Der o. g. „10-Punkte-Plan“ des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz (MU) ist in den Einzelmaßnahmen des Masterplans aufgegangen und wird in Niedersachsen sukzessive geprüft, flankiert oder umgesetzt.

- 1. Der 10-Punkte-Plan für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sieht vor, eine differenzierte Förderlandschaft für Ladeinfrastruktur und Schnellladeinfrastruktur zu etablieren. Welche Fördermaßnahmen für Ladeinfrastruktur und Schnellladeinfrastruktur umfasst die niedersächsische Förderlandschaft gegenwärtig, und wie hat sich der Umfang der aus-**

**gegebenen Fördermittel in den vergangenen fünf Jahren entwickelt? Wie wurde die Förderlandschaft seit der Bekanntgabe des 10-Punkte-Plans weiter ausgebaut und differenziert?**

Die Gestaltung der niedersächsischen Förderlandschaft zum Ausbau der Ladeinfrastruktur ist unmittelbar von den Förderungen des Bundes abhängig. Aufgrund haushaltsrechtlicher Vorgaben kann das Land lediglich Förderlücken in der Bundesförderung schließen. Da der Bund in den letzten Jahren (Schwerpunkt: 2021 und 2022) mit rund 2 Milliarden Euro sehr umfassend die Errichtung von öffentlicher und nicht öffentlicher Ladeinfrastruktur insbesondere für E-Pkw gefördert hat (zuzüglich 2 Milliarden Euro für das Deutschlandnetz), konnte das Land dennoch mit den nachfolgend aufgeführten Förderprogrammen flankieren. Die künftige niedersächsische Förderlandschaft ist im Wesentlichen von dem neuen Förderkonzept des Bundes abhängig, das in Kürze veröffentlicht werden soll. Darauf basierend können Förderlücken identifiziert und gegebenenfalls bedarfsorientierte Landesförderprogramme initiiert werden.

Mit der „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Ausbaus von nicht öffentlicher Elektroladeinfrastruktur für Unternehmen in Niedersachsen“ gewährte das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (MW) seit Ende November 2020 aus Mitteln des Sondervermögens zur Bewältigung der Auswirkungen der COVID-19-Pandemie Zuwendungen für Maßnahmen zum Ausbau der Elektroladeinfrastruktur im nicht öffentlichen Raum in Niedersachsen. Mit diesem Förderprogramm sollte eine bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Versorgung von Elektroladeinfrastruktur an nicht öffentlich zugänglichen, privaten Flächen bei Unternehmen initiiert werden. Dazu sollte die Infrastruktur u. a. auch Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern der Unternehmen unter Beachtung der geltenden gesetzlichen Vorgaben zugänglich gemacht werden. Gefördert wurde die Errichtung von Ladeinfrastruktur in Niedersachsen, worunter die Errichtung von Ladesäulen oder Wallboxen, die Errichtung von Pufferspeichern, die Errichtung von Solaranlagen und die Herstellung oder Ertüchtigung des Netzanschlusses gefasst waren. Die Förderung umfasste ein Volumen in Höhe von 25 Millionen Euro. Von 1 721 fristgerecht bei der Bewilligungsbehörde eingegangenen Anträgen konnten 1 022 Anträge eine positive Förderzusage erhalten. Seit dem 31.12.2022 ist die Förderrichtlinie außer Kraft, die Abwicklung der Anträge dauert voraussichtlich noch bis Mitte/Ende 2023 an. Im Zeitraum vor November 2020 bestanden keine diesbezüglichen Förderprogramme des MW.

Ab Inkrafttreten im August 2020 bestand für niedersächsische Kommunen die Möglichkeit, die Förderrichtlinie des MU „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Anschaffung von Elektro- oder Brennstoffzellenfahrzeugen nebst zugehöriger Ladeinfrastruktur in Niedersachsen“ in Anspruch zu nehmen. Ziel der Förderung war es, die Umstellung der Fahrzeugflotten der Kommunen auf emissionsarme Antriebe voranzutreiben, um eine spürbare Verbesserung der Luftreinhaltung in Niedersachsen und die Umsetzung einer nachhaltigen Mobilität zu erreichen. Die Richtlinie ist mit dem 31.12.2022 außer Kraft getreten. Es wurden hierfür insgesamt Landesmittel in Höhe von rund 1,5 Millionen Euro verausgabt.

Darüber hinaus hat das MU Ladeinfrastruktur im Rahmen der Photovoltaik-Batteriespeicherförderung (Förderung eines Photovoltaik-Batteriespeicher in Verbindung mit dem Neubau oder der Erweiterung einer bestehenden PV-Anlage) bezuschusst. Die Richtlinie wurde im Rahmen des Sondervermögens der Landesregierung zur Bewältigung der Covid-19 Pandemie erstellt und ist mit dem 31.12.2022 ausgelaufen. Insgesamt hatte das Land Niedersachsen hierfür 75 Millionen Euro für die Förderung bereitgestellt, die auch vollständig abgerufen wurden. Im Rahmen dieser Förderung wurde ein Zuschlag für die Installation von Wallboxen gewährt, sofern dieser beantragt wurde.

**2. Werden dünn besiedelte ländliche Regionen wie z. B. der Südharz in den Förderprogrammen besonders berücksichtigt? Falls ja, in welcher Form?**

Eine dünn besiedelte ländliche Region ist für sich genommen kein Kriterium, um einen Förderbedarf festzustellen. Ob eine bedarfsgerechte Förderung erforderlich ist, hängt von anderen Faktoren ab. So ist der Bedarf für öffentliche Ladeinfrastruktur in urbanen Räumen höher, da anders als in ländlichen Regionen oftmals mangels eigener Garagen oder Grundstücke private Wallboxen nicht instal-

liert werden können. Das Bundesverkehrsministerium (BMDV) und die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur nutzen eigene Tools, um Standorte zu identifizieren, die sich für den Aufbau einer öffentlichen Ladesäule eignen (z. B. das sogenannte „Standorttool“). Wie der Bund allerdings seine künftigen Förderschwerpunkte legen wird und hierbei die sogenannten „weißen Flecken“ besonders berücksichtigt, kann mit heutigem Stand nicht gesagt werden, da diese Pläne noch nicht bekannt sind.

**3. Der 10-Punkte-Plan für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sieht vor, dass die Kommunen einen planerischen Rahmen für die öffentliche Ladeinfrastruktur in ihrem Gebiet setzen können müssen und tatsächlich setzen. Durch welche Maßnahmen wurde die Fähigkeit der Kommunen, einen planerischen Rahmen für die öffentliche Ladeinfrastruktur in ihrem Gebiet setzen zu können, herbeigeführt? Welche Kommunen in Niedersachsen haben seit der Bekanntgabe des 10-Punkte-Plans einen entsprechenden planerischen Rahmen geschaffen, und wie hat sich dieser auf den Ausbau der Ladeinfrastrukturen in diesen Kommunen ausgewirkt?**

Beim Aufbau der Ladeinfrastruktur kommt den Kommunen eine Schlüsselrolle zu, denn sie wissen am besten, wie die Ladebedarfe vor Ort aussehen. Die in dem Expertenprozess „Netzorientierte Ladeinfrastruktur“ in Niedersachsen im Jahr 2021 erarbeiteten 10 Punkte sind integriert zu betrachten. Die Berücksichtigung funktionaler Versorgungszusammenhänge im Quartier setzt u. a. voraus, dass Kommunen den planerischen Rahmen für die öffentliche Ladeinfrastruktur in ihrem Gebiet setzen können.

Auch der Bund hat im Masterplan Ladeinfrastruktur II die strategische Zielsetzung formuliert, dass Kommunen als Schlüsselakteure stärker einzubinden und zu befähigen sind, kommunale Ladeinfrastrukturkonzepte strategisch anzugehen. Der Bund will Muster für lokale Masterpläne für den Ladeinfrastrukturaufbau vor Ort zur Verfügung stellen. Auf dieser Basis sollen die Kommunen möglichst bis Ende 2023 lokale Masterpläne unter Einbeziehung relevanter privatwirtschaftlicher Akteure erarbeiten. In Niedersachsen nutzen einige Kommunen bereits das Instrument nachhaltiger Mobilitätspläne (z. B. Sustainable Urban Mobility Plans), die eine integrierte, prozessorientierte Sichtweise für die Planungsgebiete anlegen. In Lüneburg z. B. wird der bestehende Verkehrsentwicklungsplan aktuell als nachhaltiger Mobilitätsplan fortgeschrieben und mit dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept verknüpft.

Doch die Landesregierung wird die Verantwortung zum Aufbau von Ladeinfrastruktur nicht allein den Kommunen auferlegen. Deshalb haben bereits im November 2021 die Elektromobilitätsmanager/-innen der Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) im Auftrag des MW begonnen, zusammen mit interessierten Kommunen Ladeinfrastrukturkonzepte zu erstellen.

Nach einer Probephase in sogenannten Modellkommunen (Gemeinden, Samtgemeinden und Städten) wurde im Jahr 2022 die Zusammenarbeit auf sogenannte Modelllandkreise und ihre kreisangehörigen Kommunen ausgeweitet. Das Interesse und die Zustimmung seitens der niedersächsischen Kommunen für die kostenfrei angebotene Zusammenarbeit mit der NLStBV ist hoch. Ladeinfrastrukturkonzepte erlauben es, eine fundierte Datengrundlage für den Ladeinfrastrukturausbau auf Basis der Klimaschutzziele zu schaffen. So kann der Ausbau in den Kommunen und in Niedersachsen von einem sporadischen zu einem strategischen Ausbau geführt werden. Bereits jetzt profitieren die teilnehmenden kommunalen Verwaltungen auf kreisfreier Stadt-, Landkreis- und Gemeindeebene im Umgang mit dem Thema durch die Erfahrungen und Erkenntnisse aus der Zusammenarbeit. So ist eine gemeinsame Konferenz aller Hauptverwaltungsbeamten des Landkreises und der kreisangehörigen Kommunen stets ein erster Schritt in der Beratung. Und im weiteren Prozess werden deren Verwaltungen stets eng eingebunden, sodass am Ende ein möglichst genauer Ladeinfrastrukturbedarf für jede Stadt und Gemeinde beschrieben wird. Eine abschließende Bewertung des Effektes der Ladeinfrastrukturkonzepte auf den Ausbau lässt sich frühestens nach Abschluss der Konzepte feststellen.

Aktuell partizipieren an der Zusammenarbeit mit der NLStBV die folgenden 12 Landkreise samt kreisangehörigen Kommunen (Ausnahmen in Klammern): Aurich, Cloppenburg (ohne Stadt Cloppenburg), Emsland, Friesland, Hameln-Pyrmont, Harburg (ohne Stadt Winsen), Hildesheim, Leer, Lüchow-Dannenberg, Oldenburg, Osnabrück und Wittmund. Die Ladeinfrastrukturkonzepte befinden sich in unterschiedlichen Prozessstadien der Erarbeitung.

Des Weiteren werden aktuell Gespräche mit acht weiteren kreisfreien Städten oder Landkreisen zur Erstellung eines Konzepts geführt. Von sechs kreisfreien Städten oder Landkreisen ist aus Gesprächen bekannt, dass kein Bedarf für ein Ladeinfrastrukturkonzept besteht, weil bereits ein solches Konzept besteht oder beauftragt worden ist. Eine Information über die Beratungsleistungen der NLStBV an die niedersächsischen Kommunen erfolgte seitens des MW im Oktober 2022 über die kommunalen Spitzenverbände. Weitere interessierte Kommunen können sich an die NLStBV wenden und werden dann in die Beratung aufgenommen.

Im Masterplan Ladeinfrastruktur ist ein Maßnahmenbündel enthalten, durch das die Kommunen als Schlüsselakteure befähigt und stärker in die Prozesse eingebunden werden sollen, damit sie den Aufbau von Ladeinfrastruktur in ihren Städten und Gemeinden gezielter und mit strategisch unterlegtem Plan angehen können. Dazu gehören auch die Erstellung von lokalen Masterplänen, ein Prozesstool für die Genehmigungsverfahren und die Verfahrensfreiheit für Nebenanlagen in der Musterbauordnung.

Von August 2020 bis Ende Dezember 2022 bestand zudem für niedersächsische Kommunen die Möglichkeit, die Förderrichtlinie des Ministeriums für Umwelt, Energie und Klimaschutz „Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Anschaffung von Elektro- oder Brennstoffzellenfahrzeugen nebst zugehöriger Ladeinfrastruktur in Niedersachsen“ in Anspruch zu nehmen.

- 4. Der 10-Punkte-Plan für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sieht vor, dass für eine grundlegendere Ausstattung von Privatgebäuden mit Ladeinfrastruktur der Geltungsbereich des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) so zu erweitern sei, dass auch für Neubauten bis hin zu Ein- und Zweifamilienhäusern verbindliche Vorgaben für die Ausstattung mit Ladeinfrastruktur geschaffen werden. Ist der Geltungsbereich des GEIG entsprechend erweitert worden? Falls nein, wann wird dies geschehen? Falls ja, in welchem Umfang hat dies zur Weiterentwicklung der Ladeinfrastruktur in Niedersachsen beigetragen?**

Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) ist am 25. März 2021 in Kraft getreten. Die geltenden Regelungen des GEIG sehen u. a. vor, dass bei dem Neubau von Wohngebäuden mit mehr als fünf Stellplätzen jeder Stellplatz und bei dem Neubau von Nichtwohngebäuden mit mehr als sechs Stellplätzen jeder dritte Stellplatz mit Schutzrohren für Elektrokabel auszustatten ist. Der Landesregierung liegen gegenwärtig keine Erkenntnisse dazu vor, ob bzw. wann der Bund eine Erweiterung des Geltungsbereichs plant.

Der Masterplan Ladeinfrastruktur II adressiert in Maßnahme Nr. 53 eine Evaluation und anschließende Überarbeitung des GEIG bis Ende 2023 in der Zuständigkeit des Bundes. Ziel ist es, Gebäude vorausschauend und zukunftssicher mit ausreichend Ladeinfrastruktur auszurüsten.

- 5. Der 10-Punkte-Plan für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sieht vor, dass funktionale Versorgungszusammenhänge in einem Quartier gemeinsam betrachtet werden. Durch welche Maßnahmen ist nach Bekanntgabe des 10-Punkte-Plans sichergestellt worden, dass funktionale Versorgungszusammenhänge in einem Quartier gemeinsam betrachtet werden? In welchen Kommunen bzw. Quartieren ist die gemeinsame Betrachtung von funktionalen Versorgungszusammenhängen seither in welcher Form erfolgt?**

Siehe Antwort zu Frage 3.

- 6. Der 10-Punkte-Plan für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sieht vor, dass Flächenpotenziale ausgeschöpft werden und dazu ein Multi-Stakeholder-Dialog mit Handel, Handwerk, Hotel- und Gaststättengewerbe sowie der Wohnungswirtschaft geführt wird. Hat der Multi-Stakeholder-Dialog bereits stattgefunden? Falls ja, wann, mit welchen Teilnehmern**

**und welchen Ergebnissen? Falls nein, wann wird der Multi-Stakeholder-Dialog aufgenommen bzw. durchgeführt werden?**

Ein Multi-Stakeholder-Dialog mit Handel und kommunalen Spitzenverbänden ist auf Bundesebene vorgesehen. Im Übrigen wird auf die Erstellung lokaler Ladeinfrastrukturkonzepte unter Einbeziehung relevanter privatwirtschaftlicher Akteure durch die Kommunen in Niedersachsen verwiesen (siehe hierzu auch Ausführungen zu Frage Nr. 3).

**7. Der 10-Punkte-Plan für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sieht vor, dass ein „Repowering“ der Tankstellenstruktur zum Ausbau insbesondere von größeren Schnelllade- oder HPC-Standorten im bestehenden Tankstellennetz erfolgen sollte. Hat dieses „Repowering“ bereits begonnen bzw. wann wird es beginnen? Wie viele größere Schnelllade- oder HPC-Standorte sind nach der Bekanntgabe des 10-Punkte-Plans im bestehenden Tankstellennetz in Niedersachsen eingerichtet worden?**

Die Idee des „Repowering“ der Tankstellenstruktur zum Ausbau insbesondere von größeren Schnelllade- oder HPC-Standorten ist als Ansatz zu verstehen, die vorhandenen Tankstellenstrukturen, wo dies möglich und sinnvoll ist, auch mit den zusätzlichen Angeboten als Servicestationen zu erhalten. Der Entscheidung für einen Ausbau von Ladeinfrastruktur und die Entscheidung, an welchen Standorten ein Repowering sinnvoll ist, ist eine privatwirtschaftliche Aufgabe und liegt nicht in der Zuständigkeit des Landes Niedersachsen.

Um den zukünftigen Ladebedarf von E-Fahrzeugen auf Mittel- und Langstreckenfahrten zu decken, hat der Bund die Errichtung und den Betrieb eines deutschlandweiten Schnellladenetzes ausgeschrieben - das Deutschlandnetz. Das Deutschlandnetz besteht zum einen aus öffentlich zugänglichen HPC-Schnellladestandorten abseits der Bundesautobahnen im urbanen, suburbanen und ländlichen Raum (Regionallose) und zum anderen aus Standorten an Bundesautobahnen.

Es wurden mehr als 400 Teilnahmeanträge eingereicht. Mittlerweile ist die Frist für die Teilnahme abgelaufen. Aktuell finden die Prüfung und Wertung der Teilnahmeanträge statt. Anschließend werden die verbliebenen Teilnehmer zur Abgabe eines Erstangebots aufgefordert.

In den jüngsten Beschlüssen der Bundesregierung haben sich die Koalitionspartner in Berlin darauf verständigt, für batterieelektrische Lkw ein bedarfsgerechtes Grundnetz entlang der Bundesautobahnen zu schaffen und Betreiber von Tankstellen zu verpflichten, binnen fünf Jahren mindestens einen Schnellladepunkt pro Tankstelle anzubieten. Zusammen mit den Vorhaben aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung und den Bestimmungen der europäischen Verordnung über die Infrastruktur für alternative Antriebe („Alternative Fuels Infrastructure Regulation“, AFIR) ergeben sich hieraus für die Landesregierung und für die Stakeholder umfangreiche Umsetzungsarbeiten, die in den kommenden Jahren konstruktiv angegangen werden.

**8. Der 10-Punkte-Plan für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sieht vor, dass eine für alle Beteiligten netzdienliche Steuerung die Integrationsfähigkeit elektrischer Netze insbesondere für private Ladeinfrastruktur weiter gesteigert und der erforderliche Netzausbau optimiert wird. Dabei müssten eine netzdienliche Steuerung und marktgetriebene Innovationen Hand in Hand gehen. Dafür müsse u. a. ein rechtlicher Rahmen gesetzt werden, der auch eine vorrangig marktbasiertere Steuerbarkeit des Netzes ermöglicht. In welcher Form ist der rechtliche Rahmen zur Ermöglichung einer vorrangig marktbasierteren Steuerbarkeit des Netzes geschaffen worden? Falls noch nicht geschehen: Wann wird dies erfolgen? Falls bereits geschehen: In welcher Form und in welchem Umfang hat dies dazu beigetragen, dass eine netzdienliche Steuerung und marktgetriebene Innovationen Hand in Hand gehen?**

Die Rahmenbedingungen für eine netzorientierte Steuerung von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen und steuerbaren Netzanschlüssen werden bundesrechtlich definiert. Die entsprechenden Regelungen im Energiewirtschaftsgesetz wurden Mitte 2022 angepasst und dabei auch um eine Festlegungskompetenz für die Bundesnetzagentur erweitert. Es obliegt nunmehr der Bundesnetzagentur, die Rahmenbedingungen für eine netzorientierte Steuerung von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen

gen und steuerbaren Netzanschlüssen zu konkretisieren und auszugestalten. Erste Eckpunkte hierfür hat die Bundesnetzagentur Ende 2022 veröffentlicht und eine Konsultation durchgeführt. Niedersachsen bringt sich aktiv in diesen Prozess ein.

**9. Der 10-Punkte-Plan für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sieht vor, dass Komponenten für eine netzdienliche Steuerung und ein vorausschauender Netzausbau in der Regulierung der Netzentgelte angemessen Berücksichtigung finden. Ist die Regulierung der Netzentgelte entsprechend angepasst worden? In welcher Form ist dies geschehen? Falls noch nicht erfolgt: Wann wird dies geschehen?**

Mit der Novelle der Anreizregulierungsverordnung (ARegV) im Jahr 2016 konnte eine Verbesserung der Investitionsbedingungen der Verteilernetzbetreiber durch die unmittelbare Berücksichtigung von Investitionen in den Erlösbergrenzen erreicht werden (Stichwort: Kapitalkostenabgleichsmodell). Mit dem Instrument des Kapitalkostenabgleichs wurde der maximal bis zu sieben Jahre dauernde Zeitverzug bei der Anerkennung von Investitionen beseitigt (sogenannter negativer Sockeleffekt), im Gegenzug fließt auch das Absinken der Kosten des Netzbetreibers für Abschreibungen, kalkulatorische Eigenkapitalverzinsung, kalkulatorische Gewerbesteuer sowie für Fremdkapitalzinsen unmittelbar in die Netzentgelte ein.

Die Regulierung der Energieversorgungsnetze ist bundesrechtlich normiert, insbesondere in der ARegV und den Entgeltverordnungen (Strom und Gas). Hinsichtlich der künftigen Ausgestaltung und Weiterentwicklung des Regulierungsrahmens ist die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) vom 02.09.2021 zu beachten. Mit dieser Entscheidung hat der EuGH festgestellt, dass die Bundesrepublik Deutschland im Bereich des Energierechts Richtlinien nicht korrekt in nationales Recht umgesetzt habe, indem sie im Bereich der Energieregulierung verordnungs- und rechtssetzend tätig geworden sei. Dies verstoße gegen die Unabhängigkeit der Regulierungsbehörde. Dem Gesetzgeber stehe gegenüber den unabhängigen Regulierungsbehörden insbesondere noch die Rolle zu, den Kompetenzrahmen zu schaffen sowie politische Leitlinien festzulegen. Diesen politischen Leitlinien stünden die fachlich-technischen Entscheidungen der Regulierungsbehörde gegenüber.

Eine wesentliche Komponente zur netzdienlichen Steuerung sind intelligente Messsysteme. Der Gesetzentwurf zum „Gesetz zum Neustart der Digitalisierung der Energiewende (GNDEW)“, der den beschleunigten Rollout intelligenter Messsysteme regelt, befindet sich derzeit im Gesetzgebungsverfahren auf Bundesebene. Durch die mit dem GNDEW vorgesehenen, neugeregelten Preisobergrenzen soll der Netzbetreiber zukünftig einen signifikanten Teil des Entgelts für den Messstellenbetrieb übernehmen. Aufgrund der Vorgaben in der vorgenannten Entscheidung des EuGHs enthält das GNDEW aber keine Regelungen über Art, Weise und Umfang einer möglichen Umlage der Kostenbeiträge des Netzbetreibers auf die Netzentgelte. Die Rechtsgrundlagen für Festlegungen der Netzentgelte sollen aufgrund der Entscheidung des EuGHs in einem gesonderten Rechtssetzungsverfahren in Kürze geschaffen werden.

**10. Der 10-Punkte-Plan für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sieht vor, dass der Markt für Elektrofahrzeuge und die Ladeinfrastruktur gemeinsam wachsen. Zu diesem Zweck sollte eine koordinierte Elektrifizierung im Rahmen eines Gesamtkonzepts erfolgen. Wie haben sich in Niedersachsen in den vergangenen fünf Jahren der Markt für Elektrofahrzeuge und die Ladeinfrastruktur entwickelt? Ist ein gemeinsames Wachstum des Markts für Elektrofahrzeuge und der Ladeinfrastruktur festzustellen? Liegt das Gesamtkonzept für eine koordinierte Elektrifizierung bereits vor bzw. wann wird es vorliegen? Welche**

**Maßnahmen zur Sicherstellung eines gemeinsamen Wachstums des Markts für Elektrofahrzeuge und der Ladeinfrastruktur hat die Landesregierung ergriffen, und als wie wirksam haben sich diese Maßnahmen erwiesen?**

Anzahl der in Niedersachsen zugelassenen vollelektrischen Kraftfahrzeuge, jeweils zum 01. Januar (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt):

2023:	115 272
2022:	67 478
2021:	39 243
2020:	14 885
2019:	8 753

Anzahl der in Niedersachsen an das Netz angeschlossenen öffentlich zugänglichen Ladpunkte; in Klammern Schnellladepunkte (Quelle: Bundesnetzagentur)

2023:	8 348 (1 438)
2022:	6 254 (1 035)
2021:	4 267 ( 684)
2020:	3 056 ( 439)
2019:	1 961

Mit 13,8 batterieelektrischen Kraftfahrzeugen pro Ladepunkt ist Niedersachsen, was die aktuellen Zulassungszahlen betrifft, gut aufgestellt. Szenarien von Studien, die Ladebedarfe berechnen, gehen von Quoten in der Größenordnung bis 1:20 aus. Der Bundesdurchschnitt lag Anfang 2023 bei 14,2 E-Fahrzeugen pro Ladepunkt.

Die Landesregierung hat sich im Koalitionsvertrag zu einem E-Mobilitätskonzept verpflichtet. Dieses wird derzeit erarbeitet. Das Konzept wird politische Rahmensetzungen auf EU-, Bundes- und Landesebene, Klimaziele, technische Entwicklungen und die (potenzielle) Wirkung von Förderprogrammen berücksichtigen.

**11. Der 10-Punkte-Plan für den Ausbau der Ladeinfrastruktur sieht vor, dass Standort- sowie Preis- und Leistungsinformationen von öffentlichen Ladepunkten, insbesondere von Schnellladepunkten, zu standardisieren sind. Ist diese Standardisierung bereits erfolgt? Falls ja, in welcher Form und mithilfe welcher Maßnahmen? Falls nein, wann wird dies geschehen?**

Standardisierungen erfolgen über die Ladesäulenverordnung (LSV) und die Preisangabenverordnung (PAngV). Beide Verordnungen wurden Ende 2021 novelliert.

Betreiber öffentlicher Ladepunkte sind nach LSV verpflichtet, ihre Ladepunkte bei der Bundesnetzagentur anzuzeigen, können aber einer Veröffentlichung des gemeldeten Ladepunktes widersprechen. Die Ladekarte zeigt daher nicht alle in Betrieb genommenen Ladepunkte an. Eine diesbezügliche Änderung der LSV wird gerade geprüft.

Die geänderte PAngV ist am 22.05.2022 in Kraft getreten und regelt neu in § 14 Abs. 2 PAngV das punktuelle Laden an öffentlichen Ladepunkten. Geregelt werden Details zum Bezahlverfahren, wie die Auszeichnung der Preise, Displayanzeigen oder Abrufoptionen über Apps.

Das vertragsbasierte Laden und private Laden wird nicht in der PAngV geregelt. Der Entwurf der EU-Kommission für entsprechende Regelungen sieht ebenfalls Vorgaben für die Preisangabe beim punktuellen Laden an öffentlich zugänglichen Ladepunkten vor. Es soll u. a. die Transparenz z. B. über die Preise erhöht werden. Rechtsgrundlage soll die EU-Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe werden (AFIR: Alternative Fuels Infrastructure Regulation, die 2021 als Bestandteil des Green Deals vorgestellt wurde). Es ist noch nicht absehbar, wann die AFIR in Kraft treten wird.

- 12. Wie beurteilt die Landesregierung den aktuellen Stand des Ausbaus der Ladeinfrastruktur in urbanen sowie in ländlichen Räumen in Niedersachsen? Welche konkreten Maßnahmen zur Förderung eines beschleunigten Ausbaus der Ladeinfrastruktur plant die Landesregierung? Wird dabei ein besonderer Fokus auf ländliche Räume gesetzt werden?**

Niedersachsen ist mit Blick auf die aktuellen Zulassungszahlen batterieelektrischer Fahrzeuge (BEV) derzeit gut aufgestellt (siehe auch Antwort zu Frage 10). Gleichwohl ist der Landesregierung bewusst, dass noch viel getan werden muss, um bis 2030 ausreichende Ladekapazitäten vorhalten zu können, um den dann zu erwartenden Bestand an BEV zu bedienen. Hierbei hat die Landesregierung sowohl den Ausbau von Ladeinfrastruktur in urbanen sowie in ländlichen Räumen in Niedersachsen im Fokus. Die besonderen Herausforderungen der verschiedenen Räume werden in der künftigen Strategie berücksichtigt und Konzepte zur Bewältigung dieser Herausforderungen im Gespräch mit den Kommunen erarbeitet. Die Ausführungen zu Frage 3 spielen hierbei eine zentrale Rolle, denn die Ladeinfrastruktur wird in jedem Fall vor Ort in den Städten und Gemeinden zu organisieren sein. Bedarfsanalysen und Standortprüfungen vor Ort haben daher derzeit Priorität und beinhalten auch eine Differenzierung in urbane bzw. ländliche Gebiete.

- 13. Umweltminister Christian Meyer wird im *Harz Kurier* vom 17.01.2023 mit der Aussage zitiert, dass im Harz Investitionen zum Ausbau der Ladeinfrastruktur außerhalb von geschützten Gebieten geplant seien. In welchem Umfang stehen für diesen Zweck Mittel bereit? An welchen Orten im Harz ist ein entsprechender Ausbau der Ladeinfrastruktur in welchem Umfang und zu welchem Zeitpunkt vorgesehen?**

Die Aussage ist vom Fragesteller nicht korrekt zitiert. Es ging bei der Frage um den Nationalpark Harz und die Frage, ob dort „in geschützten Gebieten“ Ladestationen gebaut werden müssen. Die Antwort des Ministers war ein Hinweis darauf, dass dies nicht nötig sei: „Die Reichweiten der neuen Modelle wachsen. Insofern müssen wir keine Ladestationen in geschützte Gebiete bauen. Dafür wird die Ladeinfrastruktur in den umliegenden Gebieten ausgebaut werden müssen.“

Aussagen, an welchen Orten im Harz Ladestationen gebaut werden sollten und in welchem Umfang Mittel dafür bereitstehen, enthielten die Äußerungen des Ministers nicht.

- 14 In Bad Sachsa und Walkenried sind nach Aussage des *Harz Kuriers* Projekte auf Eis gelegt worden, weil Fördermittel nicht geflossen seien. Trifft es zu, dass Fördermittel nicht geflossen sind? Wenn ja, warum sind die Fördermittel nicht geflossen? Wann wird die Förderung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur in Bad Sachsa und Walkenried fortgesetzt werden?**

Hierzu liegen der Landesregierung keine Informationen vor.