



Unternehmens-Ladesäulen für alle Fälle

Wie Bund und Länder den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität an Unternehmens- und Wohnstandorten voranbringen können



Unternehmen könnten beim Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität eine treibende Rolle übernehmen. Das hätte viele Vorteile für die Verkehrswende in Deutschland. Doch dem stehen vor allem zwei Hindernisse im Weg:

1. Ladepunkte können nicht einfach für verschiedene Zwecke genutzt werden, wenn der Betreiber, sei es ein Unternehmen oder eine Privatperson, bei der Umlage für das Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG) privilegiert ist. Das energierechtlich erforderliche Abgrenzen der Ladevorgänge ist mit hohem Aufwand und hohen finanziellen Risiken verbunden.

2. Viele Unternehmen verfügen nicht über das Know-how und die Kapazitäten, um sich mit dem Thema vertieft zu beschäftigen.

Deshalb braucht es zum einen ein möglichst schlankes Verfahren, um betriebliche und private Ladevorgänge voneinander abzugrenzen; zum anderen sollten die Beratungs- und Förderangebote für Unternehmen weiterentwickelt werden. Vor allem Bund und Länder haben es in der Hand, damit den Ausbau der Ladeinfrastruktur an Unternehmens- und Wohnstandorten voranzubringen und Unternehmens-Ladesäulen für alle leicht zugänglich zu machen. In diesem Papier gehen wir näher auf die Herausforderungen und Lösungsansätze ein.

Ladeinfrastruktur an Unternehmens- und Wohnstandorten ist wichtig für Kommunen, Verbraucher und Energiewende

Das Thema Elektromobilität entwickelt sich derzeit sehr dynamisch. Während es 2020 bedingt durch die Covid-19-Pandemie insbesondere im Frühjahr zu einem starken Rückgang der Neuzulassungen im Vergleich zu 2019 kam, stieg gleichzeitig der Anteil elektrischer Fahrzeuge an den Neuzulassungen in Deutschland von etwa 3 Prozent im Jahr 2019 auf 14 Prozent im Jahr 2020.¹ Dies hängt unter anderem mit dem CO₂-Flottengrenzwert von 95 Gramm pro Kilometer für den Durchschnitt aller neu zugelassenen Pkw zusammen. Dieser muss ab 2020 teilweise und vollumfänglich bis 2021 von den Herstellern erreicht werden, um Strafzahlungen zu vermeiden. Der Grenzwert erfordert auf Basis des aktuellen Produktportfolios von den deutschen Automobilherstellern hohe Anteile von elektrisch angetriebenen Pkw in der Neuwagenflotte.²

Mit steigender Zahl von Elektrofahrzeugen wird der Aufbau der dafür notwendigen Ladeinfrastruktur dringender. Der Großteil der Ladevorgänge wird nach aktuellen Schätzungen privat stattfinden, das heißt zu Hause oder beim Arbeitgeber. Damit ist es für den Hochlauf der Elektromobilität unter anderem wichtig, dass Unternehmen auf ihrem Firmengelände Ladeinfrastruktur bereitstellen – sei es für Mitarbeitende, für Kundinnen und Kunden oder die Allgemeinheit – und das Laden von Dienstfahrzeugen bei Arbeitnehmenden zu Hause ermöglichen.

Ladeinfrastruktur verstärkt im privaten Bereich, also etwa beim Arbeitgeber, aufzubauen, hat zudem eine übergeordnete Bedeutung für Kommunen und die Energiewende im Verkehr. Für Kommunen ist der Aufbau privater Ladeinfrastruktur vorteilhaft, da so der Bedarf an öffentlicher Ladeinfrastruktur und damit die Nutzung öffentlichen Raums potenziell reduziert wird.³ Im Kontext

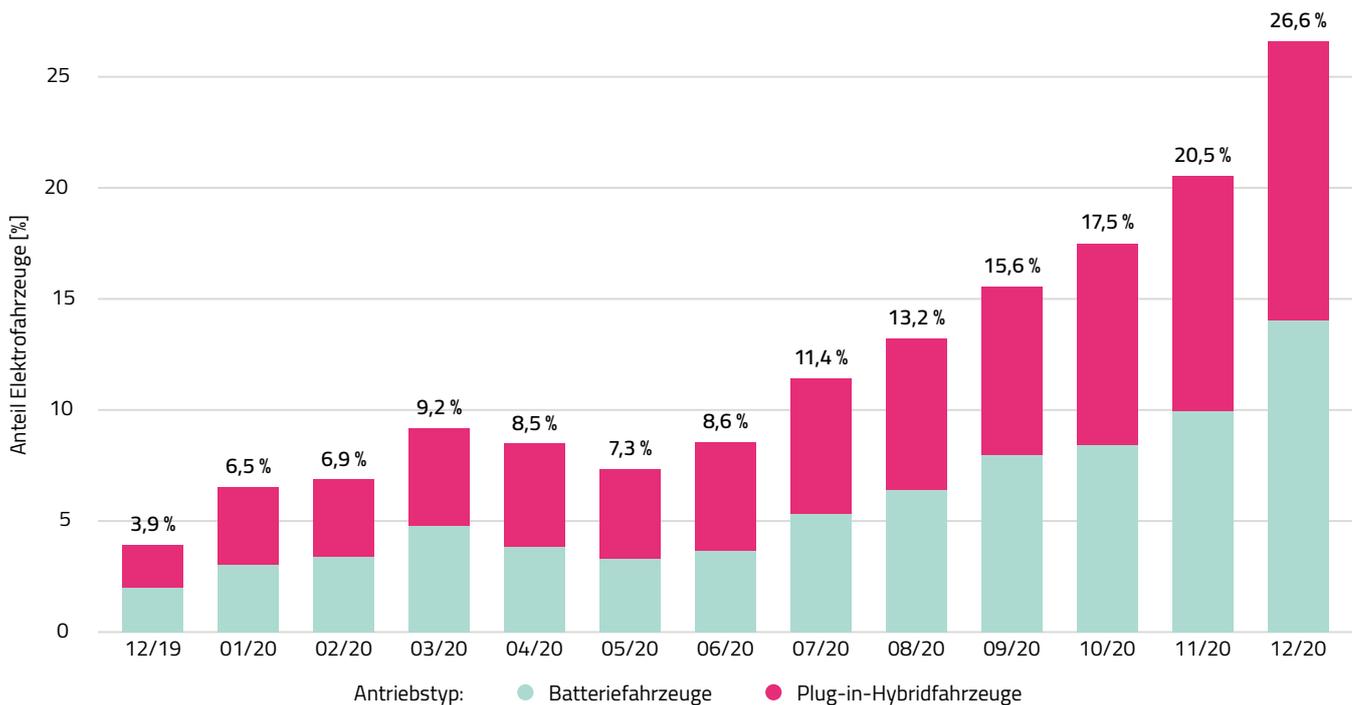
1 Agora Verkehrswende und Öko-Institut (2020): Unternehmen als Wegbereiter für Elektromobilität. Die Rolle gewerblicher Fahrzeugflotten bei der Elektrifizierung des Straßenverkehrs in Deutschland. URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/unternehmen-als-wegbereiter-fuer-elektromobilitaet> sowie ICCT (2021): Pkw Markt Monitor. Fahrzeug-Neuzulassungen in Deutschland: Januar–Dezember 2020. URL: <https://theicct.org/sites/default/files/publications/MarketMonitor-DE-jan2021.pdf>

2 vgl. Agora Verkehrswende (2019): Auf der Zielgeraden. Die deutschen Automobilhersteller im Kontext der europäischen CO₂-Vorgaben für 2021. URL: https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/?tx_agorathemen_liste%5Bprodukt%5D=1579&cHash=d66a41128b5e1f1f02a0a28527b15bc5.

In dieser Untersuchung wurden anhand der bisherigen Produktstrategie sowie öffentlicher Ankündigungen der Hersteller Szenarien für die Produktstrategie bis 2021 abgeleitet. Die Analyse kommt zu dem Schluss, dass zur Erreichung ihrer CO₂-Zielwerte für 2021 innerhalb der EU für alle drei Hersteller eine deutliche Steigerung der Marktanteile von Elektrofahrzeugen (PHEV plus BEV) gegenüber 2019 notwendig ist. Je nach Hersteller wurden Marktanteile von etwa 8 bis 15 Prozent Elektrofahrzeuge (PHEV plus BEV) als ausreichend erachtet.

3 vgl. Agora Verkehrswende (2020): Weiter denken, schneller laden. Welche Ladeinfrastruktur es für den Erfolg der Elektromobilität in Städten braucht URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/weiter-denken-schneller-laden/>

Abbildung 1: Anteil der Elektrofahrzeuge an den monatlichen Neuzulassungen für Pkw



Quelle: eigene Darstellung nach ICCT (2021) auf Basis von Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) und Dataforce⁵

einer umfassenden Dekarbonisierung des Verkehrs ist außerdem bedeutsam, wann Fahrzeuge laden. Bei langen Standzeiten – zum Beispiel beim Arbeitgeber oder am Wohnort – eröffnet sich die Möglichkeit, Ladevorgänge stärker zu steuern. Damit reduziert sich potenziell der insgesamt notwendige Netzausbau und es entstehen Potenziale für die bessere Integration von Strom aus Wind- und Sonnenenergie in das bestehende System (zum Beispiel durch das Laden bei hoher Verfügbarkeit Erneuerbarer Energien und ausreichender Netzkapazität).⁴

Auch für die Unternehmen selbst kann der Aufbau von Ladeinfrastruktur vorteilhaft sein. Beispielsweise senkt die Elektrifizierung der Betriebsflotte die unternehmenseigenen CO₂-Emissionen und kann für die Außendarstellung im Zusammenhang mit Werten wie Umwelt- und Klimaschutz, Innovation oder branchenspezifischen Themen genutzt werden. Im Rahmen einer Erhebung von Agora Verkehrswende gaben alle der befragten Dax-Konzerne an, bereits Ladeinfrastruktur am Unternehmensstandort aufgebaut zu haben, und ein Großteil plant zudem den weiteren Ausbau. An den Wohnorten der Mitarbei-

tenden dagegen wurden bisher nur wenige Ladepunkte durch die Arbeitgeber zur Verfügung gestellt und auch bei der zukünftigen Planung wird dieser Aspekt bei den meisten Unternehmen nicht berücksichtigt.⁶

Das Laden von Dienstfahrzeugen zu Hause ist vor allem vor dem Hintergrund wichtig, den elektrischen Fahranteil von Plug-in-Hybriden zu erhöhen. Arbeitnehmende können bei der Nutzung von E-Dienstfahrzeugen steuerliche Vorteile in Anspruch nehmen. Diese gelten jedoch für Plug-in-Hybride bislang unabhängig von der tatsächlichen elektrischen Nutzung des Dienstfahrzeugs. Wie aus anderen Publikationen im Rahmen des Projekts *Wege zur elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität* hervorgeht, wird der elektrische Fahranteil insbesondere dadurch gefördert, dass auch am Wohnort geladen werden kann. Zusätzlich können Unternehmen eine stärkere elektrische Nutzung anreizen, indem sie etwa Arbeitnehmenden Ladekarten für öffentliche Ladeinfrastruktur zur Verfügung stellen.⁷

⁴ vgl. Navigant, Kompetenzzentrum Elektromobilität und RE-xpertise (2019): Verteilnetzausbau für die Energiewende – Elektromobilität im Fokus. Studie im Auftrag von Agora Verkehrswende, Agora Energiewende und The Regulatory Assistance Project (RAP). URL: <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/studie-verteilnetzausbau-fuer-die-energiewende/>

⁵ ICCT (2021): Pkw Market Monitor. Fahrzeug-Neuzulassungen in Deutschland: Januar–Dezember 2020. URL: <https://theicct.org/sites/default/files/publications/MarketMonitor-DE-jan2021.pdf>

⁶ Agora Verkehrswende (2020): Elektromobilität hoch im Kurs? Stand der Flotten elektrifizierung in den DAX-Unternehmen URL: https://static.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2020/compan-e/50_Factsheet_DAX_20-11-18.pdf

⁷ Agora Verkehrswende und Öko-Institut (2020): Unternehmen als Wegbereiter für Elektromobilität.

Effiziente Abgrenzung verschiedener Ladevorgänge ermöglicht vielfältige Nutzung von Ladepunkten

Wesentliches Hindernis für Unternehmen, Ladeinfrastruktur an ihrem Unternehmensstandort öffentlich (das heißt für private Zwecke ihrer Mitarbeitenden, Kundinnen und Kunden oder der allgemeinen Öffentlichkeit) zugänglich zu machen, ist der hohe Abgrenzungsaufwand aufgrund einer EEG-Privilegierung sowie das Risiko, diese zu verlieren.

Ein Großteil der Industrieunternehmen in Deutschland nutzt energierechtliche Privilegien und zahlt dadurch einen deutlich geringeren Strompreis. Beispielsweise werden Unternehmen im Rahmen der Besonderen Ausgleichsregelung (§§ 63 f EEG) oder als Eigenversorger (§§ 61 a ff EEG) teilweise oder komplett von der Zahlung der EEG-Umlage befreit.

Beziehen Dritte Strom an einer Verbrauchsstelle eines privilegierten Unternehmens, wie etwa beim Laden von Mitarbeiter- und Kundenfahrzeugen an Ladepunkten am Unternehmensstandort, muss dieser Drittverbrauch messtechnisch abgegrenzt werden – es muss also eindeutig festgestellt werden, wie viel Strom vom Unternehmen und wie viel Strom von Dritten verbraucht wurde. Andernfalls können Unternehmen die Privilegierung bezüglich der EEG-Umlage für ihren gesamten Stromverbrauch verlieren.

Zwar können im derzeit existierenden Gesetzeskontext Vorgaben zur Abgrenzung von Drittverbräuchen in einem gewissen Umfang sinnvoll sein, doch für Unternehmen und Arbeitnehmende entsteht dadurch bei der Nutzung von Ladeinfrastruktur ein erheblicher Mehraufwand. Bisher existiert hier keine gängige Praxis und die Anwendungsfälle der Unternehmen unterscheiden sich stark, sodass individuelle Messkonzepte entwickelt werden müssen. Unternehmen riskieren zudem häufig einen enormen finanziellen Schaden durch den Verlust

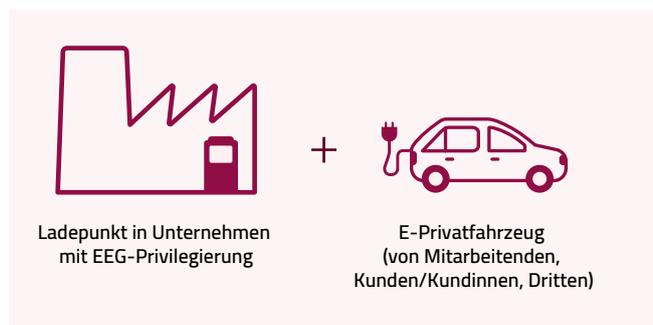
ihrer energierechtlichen Privilegien. Dies kann dazu führen, dass Unternehmen zwar am Unternehmensstandort Ladeinfrastruktur aufbauen, diese dann allerdings mit Zugangsbeschränkungen versehen und weder Mitarbeitenden für die private Nutzung noch Kundinnen und Kunden oder der allgemeinen Öffentlichkeit zur Verfügung stellen.

Daher wäre eine Erweiterung der bereits bestehenden Schätzmöglichkeiten im Zusammenhang mit der EEG-Umlage sinnvoll: Unternehmen könnten anhand bestimmter Richtlinien den Stromverbrauch von Dritten für das Laden von Elektrofahrzeugen – also die Strommengen, die nicht unter die Privilegierung fallen – schätzen und so Aufwand und Risiko in diesem Zusammenhang deutlich reduzieren.

Ähnlich ist die Situation beim Laden zu Hause, wenn Mitarbeitende etwa eine Photovoltaikanlage betreiben und Eigenversorger sind. Damit Arbeitnehmende ihre (teilweise) Befreiung von der EEG-Umlage nicht verlieren, müssen die betrieblich genutzten genau von den privaten Strommengen abgegrenzt werden.

Anders als bei Industrieunternehmen dürfte bei Privatpersonen der Aufwand für eine Abgrenzung von Drittverbräuchen durch das Privileg gewonnenen Vorteil im Regelfall stark übersteigen und ein deutliches Hemmnis für das Laden zu Hause sein. Es sollten daher für den Bereich der Privathaushalte Pauschalen für die Abgrenzung von Ladestrom festgelegt werden – zum Beispiel orientiert an der Leistung des Ladepunktes. Mittelfristig ist eine grundsätzliche Reform der Abgaben und Umlagen auf Strom wesentlich,⁹ dabei sollten die Auswirkungen auf das Laden im Unternehmenskontext mitbedacht werden.

Abbildung 2: Anwendungsfälle, die eine Abgrenzung von Ladestrom erfordern



Quelle: Agora Verkehrswende (2021)

Bei gemischt genutzten Dienstfahrzeugen ist die Abgrenzung des Stromverbrauchs zusätzlich schwierig, da rechtlich nicht eindeutig ist, wer Betreiber des Dienstfahrzeugs und damit der Letztverbraucher des Ladestroms ist. In ihrem Leitfaden zum Messen und Schätzen bei EEG-Umlagepflichtigen interpretiert

die Bundesnetzagentur den Halter des Fahrzeugs als Betreiber.⁹ Dies löst die genannte Unsicherheit auf, der Leitfaden ist allerdings rechtlich nicht bindend. Es verbleibt also eine relevante Rechtsunsicherheit. Daher sollte rechtlich klargestellt werden, dass der Halter des Fahrzeugs auch dessen Betreiber ist.

EMPFEHLUNGEN

- **Für Unternehmen mit EEG-Privileg: Schätzmöglichkeiten für die Abgrenzung von Ladestrommengen erweitern**
(verantwortlich: BMWi)
- **Für Privathaushalte mit EEG-Privileg: Pauschalen für die Abgrenzung von Ladestrommengen einführen**
(verantwortlich: BMWi)
- **Für gemischt genutzte Dienstfahrzeuge: Festlegen, dass nach dem EEG der Halter eines Fahrzeugs auch dessen Betreiber ist**
(verantwortlich: BMWi)

Bessere Beratung und Förderung beschleunigen den Ausbau der Ladeinfrastruktur durch Unternehmen

Viele Unternehmen verfügen nicht über das erforderliche Wissen und nur über begrenzte personelle Ressourcen für den Aufbau und Betrieb von Ladeinfrastruktur. Zwar ist an vielen Stellen auf Bundes-, Landes- und sogar auf kommunaler Ebene Wissen zu diesem Thema vorhanden, doch bislang findet keine bundesweite Vernetzung dieser verschiedenen Multiplikatorinnen und Multiplikatoren statt. So stellt beispielsweise die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur Informationen zum Ladeinfrastrukturaufbau zur Verfügung und bietet Onlineseminare zu speziellen Themen an, doch die Skalierbarkeit dieser Angebote ist begrenzt. Zusätzlich gibt es auf Länderebene viel Kompetenz und ebenfalls Beratungs- und Fördermöglichkeiten speziell für

Unternehmen.¹⁰ Darüber hinaus existieren in einigen Städten und Regionen lokale Beratungsangebote. Ein entsprechendes Kompetenznetzwerk könnte einen Mehrwert schaffen, etwa durch den Austausch von Best-Practice-Erfahrungen zur einheitlicheren Ausgestaltung von Förderprogrammen, zur Vereinfachung der Antragsstellung oder zu Möglichkeiten der Beschleunigung der Förderbewilligung.

Die hohen Fördersummen, die Unternehmen für Investitionen in Elektrofahrzeuge und Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen, tragen wesentlich zum Erfolg der Elektromobilität bei. Doch für Unternehmen wird es zunehmend aufwendig, die Vielzahl von Förderprogrammen und -bedingungen zu überblicken. Insbesondere das Zusammenspiel von Landes- und Bundesförderprogrammen erhöht die Komplexität. Hinzu kommt: Förderaufrufe des Bundes sind zeitlich begrenzt und Anträge

8 vgl. Agora Energiewende (2018): Eine Neuordnung der Abgaben und Umlagen auf Strom, Wärme Verkehr. Optionen für eine aufkommensneutrale CO₂-Bepreisung von Energieerzeugung und Energieverbrauch. URL: <https://www.agora-energiewende.de/veroeffentlichungen/eine-neuordnung-der-abgaben-und-umlagen-auf-strom-waerme-verkehr/>

9 vgl. Bundesnetzagentur (2020): Leitfaden zum Messen und Schätzen bei EEG-Umlagepflichtigen. URL: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/ErneuerbareEnergien/Hinweispapiere/Messen_Schaetzen.pdf?__blob=publicationFile&v=2

10 Diese Möglichkeiten gibt es in vielen Bundesländern. Um nur zwei Beispiele herauszugreifen: In Berlin gibt es das Programm „Wirtschaftsnahe Elektromobilität (WELMO)“ zur Förderung der gewerblichen E-Mobilität in Berlin. Vgl. IBB Business Team (o. D.): WELMO. URL: <https://www.ibb-business-team.de/welmo/>. In Thüringen können kleine und mittlere Unternehmen Förderung für Ladeinfrastruktur sowie elektrische Pufferspeicher erhalten. Vgl. Thüringer Aufbaubank (o. D.): Elektromobilität Thüringen. URL: <https://www.aufbaubank.de/Foerderprogramme/Elektromobilitaet-Thueringen>

können unter Umständen nur binnen eines Monats eingereicht werden.¹¹ Die Information über mögliche Zuschüsse zur Errichtung von Ladepunkten muss die betreffenden Unternehmen also rechtzeitig erreichen. Unternehmen können daher von weiteren Angeboten zur Förderberatung profitieren.

Weiterhin wird im Masterplan Ladeinfrastruktur die Möglichkeit geschaffen, sogenannte Elektromobilitätsmanager oder -managerinnen in Kommunen zur Unterstützung beim Aufbau von Ladeinfrastruktur einzusetzen. Einzelne Kommunen und Bundesländer beschäftigen auch spezielle Manager oder Managerinnen für Ladeinfrastruktur. Dies sind gute Initiativen. Bei ihrer Ausbildung und in ihrem Tätigkeitsbereich sollte das Laden im Unternehmenskontext eine wichtige Rolle einnehmen, um den Aufbau von Ladeinfrastruktur von Unternehmen zu unterstützen.¹²

Derzeit stellt die Förderrichtlinie für private Ladestationen einen Anreiz dar, Ladepunkte zu Hause zu installieren. Ausgenommen sind hier Unternehmen, die Ladepunkte für eine gewerbliche Nutzung errichten wollen, also beispielsweise für Kundenparkplätze oder zum Laden des Dienstfahrzeuges.¹³ Um das Laden von Dienstfahrzeugen zu Hause zu fördern, sollte bei der Ausgestaltung einer neuen Förderrichtlinie von Ladeinfrastruktur für Gewerbetreibende das Laden von Dienstfahrzeugen bei Mitarbeitenden zu Hause explizit berücksichtigt werden. Somit würde ein weiterer Anreiz für Unternehmen geschaffen, ihre Flotte zu elektrifizieren – auch für Unternehmen, deren Mitarbeitende normalerweise zu Hause laden, oder für kleinere und mittlere Unternehmen, denen die Errichtung von Ladeinfrastruktur auf dem Betriebsgelände zu kompliziert erscheint.

EMPFEHLUNGEN

- **Vernetzung bestehender Beratungsangebote zu Ladeinfrastruktur bundesweit vorantreiben und gezielt Förderberatung für Ladeinfrastruktur anbieten**
(verantwortlich: Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur sowie Beratungsangebote auf lokaler und auf Länderebene)
- **„Laden im Unternehmenskontext“ in Ausbildung und Arbeitsbereich von Elektromobilitäts- und Ladeinfrastrukturmanagern und -managerinnen verankern**
(verantwortlich: Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, Bundesländer)
- **Bei weiteren Förderaufrufen, insbesondere für Gewerbetreibende, das Laden von Dienstfahrzeugen bei Mitarbeitenden zu Hause berücksichtigen**
(verantwortlich: BMVI, Bundesländer)

11 vgl. BMVI (2020): Sechster Aufruf zur Antragseinreichung vom 22.06.2020 gemäß der Förderrichtlinie Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 13.02.2017 (mit Änderung vom 28.06.2017). URL: https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/sechster-foerderaufruf-lis.pdf?__blob=publicationFile

12 Dass Beratung für kleine und mittlere Unternehmen auch von Elektromobilitätsmanagern oder -managerinnen vorgenommen werden kann, zeigt das Land Niedersachsen. Dort unterstützt der Elektromobilitätsmanager der Niedersächsischen Landesstraßenbaubehörde Unternehmen und Handwerksbetriebe bei der Antragsstellung für ein Förderprogramm für Ladeinfrastruktur beispielsweise auf Betriebshöfen. Vgl. Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (2020): Wirtschaftsministerium bringt Förderung von Elektromobilität auf den Weg. URL: <https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presseinformationen/wirtschaftsministerium-bringt-forderung-von-elektromobilitat-auf-den-weg-195173.html>

13 Unternehmen gelten dann als antragsberechtigt, wenn es sich um Vermieter von Wohneigentum handelt. Vgl. KfW (o. D.): Ladestationen für Elektroautos – Wohngebäude. URL: [https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen-Bestehende-Immobilie/F%C3%B6rderprodukte/Ladestationen-f%C3%BCr-Elektroautos-Wohngeb%C3%A4ude-\(440\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/Privatpersonen-Bestehende-Immobilie/F%C3%B6rderprodukte/Ladestationen-f%C3%BCr-Elektroautos-Wohngeb%C3%A4ude-(440)/)

Über das Projekt Wege zur elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität

Das Projekt *Wege zur elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität* wird vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit gefördert und vom Öko-Institut, von Agora Verkehrswende und der Stiftung KlimaWirtschaft in Kooperation mit Unternehmen eines breiten Branchenspektrums durchgeführt. Zu den Partnerunternehmen zählen die Deutsche Bahn, EnBW, Gegenbauer, R+V, sowie die Telekom Mobility Solutions. Ziel des Projektes ist es, Wege zu einer elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität aufzuzeigen.

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie unter:

www.agora-verkehrswende.de/aktuelles/projektstart-wege-zur-elektrischen-und-nachhaltigen-unternehmensmobilitaet

Herausgeber

Agora Verkehrswende
Anna- Louisa- Karsch -Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35000
F +49 (0)30 700 14 35129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

Durchführung

Projektleitung:

Marena Pützscher,
Projektmanagerin Neue Mobilität, Agora Verkehrswende
marena.puetzschler@agora-verkehrswende.de

Autorinnen:

Kerstin Meyer,
Projektleiterin Fahrzeuge und Antriebe, agora Verkehrswende
kerstin.meyer@agora-verkehrswende.de

Fanny Tausendteufel,
Projektmanagerin Industriepolitik, Agora Verkehrswende
fanny.tausendteufel@agora-verkehrswende.de

Satz: Juliane Franz, Agora Verkehrswende
Titelbild: stock.adobe.com/RS-Studios

Version: 2.0

Veröffentlichung: März 2021

53-2021-DE

Bitte zitieren als: Agora Verkehrswende (2021): Unternehmens-Ladesäulen für alle Fälle. Wie Bund und Länder den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität an Unternehmens- und Wohnstandorten voranbringen können

Danksagung

Wir danken allen Expertinnen und Experten, mit denen wir zu den Themen dieses Papiers Hintergrundgespräche führen konnten, für ihre wertvollen Hinweise und die konstruktive Diskussion: Dr. Sebastian Bolay (DIHK), Dr. Fabian Joas, Dr. Gunnar Steg und Martin Höfelmann (Elli Group GmbH), Lars Reimann (HDE e. V.), Anne Freiberger und Friederike Pfeiffer (IKEM), Dr. Franziska Lietz (Ritter Gent Collegen), Lisa Hankel (Stromnetz Berlin GmbH) und Florian Regnery (VDE FNN). Gleichmaßen danken wir den Teilnehmenden der Themenwerkstatt Laden des Projekts *Wege zur elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität* für die angeregte Diskussion. Die Aussagen und Empfehlungen dieser Veröffentlichung spiegeln jedoch nicht notwendigerweise die Meinungen der zuvor genannten Personen wider. Die Verantwortung dafür liegt ausschließlich bei Agora Verkehrswende.

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



Erneuerbar
mobil

Das diesem Faktenblatt zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit unter dem Förderkennzeichen 16EM4008-3 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.