

Positionspapier

Elektromobilität durch Förderung der Ladeinfrastruktur

Plädoyer für mehr Engagement
der öffentlichen Hand
2. Auflage



Ladeinfrastruktur als Enabler

Eine gut ausgebaute Ladeinfrastruktur ist Voraussetzung und Wegbereiter für eine umfassende Verbreitung elektrisch angetriebener Straßenfahrzeuge. Endverbraucher bevorzugen derzeit noch weitgehend Verbrennungsmotoren, da diese im Vergleich mit elektrisch betriebenen Fahrzeugen noch preislich attraktiver sind, sie die aktuelle Reichweite von Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb nicht zufrieden stellt und die Ladeinfrastruktur noch nicht ausreichend ausgebaut ist.

Nur wenn der elektrische Antrieb zunehmend genutzt wird, sind die avisierten CO₂-Einsparungen im Verkehr realisierbar. In der Praxis ist daher der interoperable und einfache Zugang zu einer ausreichenden (flächendeckenden) Ladeinfrastruktur insbesondere im öffentlichen (und halböffentlichen) Raum unverzichtbar.

Dadurch entsteht eine Win-Win-Situation: Die Gesellschaft erzielt bei zunehmend regenerativ erzeugtem Strom die angestrebten Einsparungen an CO₂ und damit einen unverzichtbaren Beitrag zum Klimaschutz, Kommunen erreichen effektiv die gesetzlich vorgeschriebenen Ziele bei der Luftreinhaltung durch vermiedene Feinstaub-Emissionen während der Endkunde in gewünschtem Maße mobil bleibt.

Flächendeckendes Netz öffentlicher Ladestationen aufbauen - Grundvoraussetzung für eine zunehmende Akzeptanz elektrisch betriebener Fahrzeuge

Der Verbraucher orientiert sich beim Fahrzeugkauf aktuell und voraussichtlich ebenso in naher Zukunft noch an den Eigenschaften seines bisherigen Fahrzeugs, mit dem er über weite Strecken ohne nachzutanken fahren kann. Vor diesem Hintergrund setzt sich der ZVEI dafür ein, eine öffentliche, interoperable Infrastruktur in ausreichendem Maße vorzuhalten. Nutzern von Elektrofahrzeugen vermittelt dies die notwendige Sicherheit, jederzeit und in Standortnähe laden zu können. Hierdurch werden gesellschaftliche Akzeptanz und Nutzung elektrischer Antriebe im Straßenverkehr signifikant erhöht.

Der Grundstein für eine ausreichende Ladeinfrastruktur, umfasst gegenwärtig rund 21.000 öffentliche Ladepunkte, davon 12 Prozent Schnelllader¹. Eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur muss

¹ Quelle: <https://www.auto-motor-und-sport.de/tech-zukunft/oeffentliche-ladepunkte-elektroautos-deutschland-zahl>

vorgehalten werden, um dem wachsenden Bestand an Elektrofahrzeugen wie auch den Mobilitätserwartungen und dem Mobilitätsbedürfnis der Verbraucher Rechnung zu tragen. Dabei sollte gezielt das in Deutschland entwickelte und von der EU definierte, europäische Steckersystem vom Typ2 (für AC) und CCS (für DC), statt proprietärer Steckersysteme einzelner Hersteller oder anderer Regionen, gefördert werden. Eine Förderung von Steckersystemen außerhalb des europäischen Standards ist nicht nachhaltig, reduziert die Anzahl nutzbarer Ladepunkte für die Fahrzeuge mit europäischem Ladestandard und verwirrt obendrein durch unnötige Varianz die Verbraucher.

Vielmehr als die Definition von Standards trägt die Einhaltung selbiger dazu bei, das Vertrauen in die Elektromobilität erheblich zu verbessern und macht den Aufbau einer flächendeckenden, interoperablen Ladeinfrastruktur deutlich kostengünstiger möglich. Nutzer elektrischer Fahrzeuge haben somit stets und überall in Europa die Gewissheit, jeden erreichbaren Ladepunkt nutzen zu können.

Bislang rechnet sich der Aufbau von Ladestationen im öffentlichen und halböffentlichen Raum nur bedingt. Dadurch ist das Risiko für private Investitionen aktuell vielfach noch zu hoch. Insbesondere im öffentlichen Raum ist daher eine staatliche Förderung notwendig. Die Nachfrage nach der aktuellen staatlichen Förderung belegt dies. Im Sinne des politischen, verwaltungsrechtlichen und sozialwissenschaftlichen Instruments der Daseinsvorsorge ist der Staat aufgerufen die Realisierung entsprechend zu fördern und zu begleiten, bis sich der Markt etabliert. Auch andere Nationen gehen diesen Weg und leisten hier mit großem Erfolg notwendige Starthilfe. Aktuelle Überlegungen in diese Richtung seitens Politik und Administration sind eindeutig zu begrüßen. Aber auch im halböffentlichen und privaten Bereich sind Investitionen nötig, die der Staat zielgerichtet fördern sollte, um das angestrebte Ziel zu erreichen. Die Förderung von Ladeinfrastruktur sollte daher umfassen: Private Installationen, Ladeinfrastruktur für Langstrecken und öffentliche Lade-Hubs für Metropolen sowie von Ladeinfrastruktur beim Arbeitgeber und von Lademöglichkeiten in Parkhäusern, Einkaufszentren und neben der Straße.

Ins besondere: Elektroinstallation in Privathäusern ertüchtigen

Eine aktuelle Studie im Auftrag des ZVEI belegt, dass der derzeitige Gebäudebestand bei weitem nicht fit ist für die Belastungen durch Ladestationen im privaten Bereich, beispielsweise in der Garage. Es wäre daher sinnvoll, die Ertüchtigung der Elektroinstallation im Eigenheim und in der Garage² zu fördern, insbesondere dann, wenn diese im Zusammenhang mit integrierter Ladeinfrastruktur im Smart Grid/ Smart Home und damit netzdienlich realisiert wird. Neben den angedachten rechtlichen Vorgaben bei Neu-Rohbauten und im Hinblick auf die Zustimmung bei Wohnungseigentum-Bauten sollte der Staat zur Realisierung von Ladeplätzen auch in Neubauten motivieren, damit die bestehenden Möglichkeiten genutzt und bei der Planung berücksichtigt werden.

Fachhandwerk und Fachüberprüfungen fördern

Mit ihrem Fachwissen im Bereich Elektromobilität können auch die E-Handwerke maßgeblich dazu beitragen, eine flächendeckende Ladeinfrastruktur zu schaffen, wobei sie Erstuntersuchung, Wartung und Instandsetzung der Ladestationen übernehmen. Hierzu wäre es sinnvoll die Zertifizierung als „E-Mobilität Fachbetrieb“ und die Qualitätskontrolle der Anlage durch das regelmäßige durchführen des „E-Check E-Mobilität“ zu fördern³.

Rechtliche Hemmnisse beseitigen

Legal eingekaufter und versteuerter Strom muss unbürokratisch und wirtschaftlich vertretbar weiterverkauft werden dürfen. Hierdurch wäre der Markteinstieg für Betreiber öffentlicher Ladeinfrastruktur vereinfacht möglich. Auch das Vorhalten von Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz wäre somit rechtskonform und wirtschaftlich vertretbar: Das bedeutet, die steuerfreie, kostenlose Abgabe von Ladestrom an die Mitarbeiter wäre zulässig, was bislang vielfach eine Umsetzung im Betrieb verhindert.

Es zeigt sich flächendeckend, dass Genehmigungsanfragen von privaten Personen an ihren zuständigen Netzbetreiber inzwischen oftmals ohne ausreichend nachvollziehbare Begründung abgelehnt werden. Hier ist dringender Handlungsbedarf zu verzeichnen. Netzbetreiber sollten daher verpflichtend stichhaltige und nachvollziehbare Begründungen liefern, warum ein Anschlussbegehren einer Leistung >11 kW nicht bedient werden kann und wann voraussichtlich ein Anschluss in gewünschter Leistung möglich wird.

Dem Netzbetreiber sollte durch eine einfache und praxistaugliche Ausgestaltung des §14a EnWG möglichst bald ein Instrument an die Hand gegeben werden, so dass ein netzdienliches Verhalten (z. B. Lastreduktion) durch den Anschlussnutzer am Anschlusspunkt gegen entsprechende Vergütung erreicht wird.

Über standardisierte, sichere IT-Schnittstellen in der Ladeinfrastruktur kann ad-Hoc eine Lösung für die direkte Steuerung von Ladevorgängen ermöglicht werden, so dass der Netzbetreiber hierüber in netzkritischen Situationen kosteneffizient wie effektiv regeln kann. Ein langwieriger Netzausbau kann dadurch vielfach nachhaltig vermieden werden. Das „intelligente Messsystem“ ist für diese Anwendung einweilen nicht erforderlich und verzögert eine solche Steuerbarkeit durch bislang ungeklärte Fragen auf unbestimmte Zeit.

Zudem empfehlen wir, die Infrastruktur für Abrechnungsmöglichkeit derart zu fördern, dass die damit verbundenen Mehrkosten gesenkt werden könnten. Eine Förderung von Roaming zwischen den verschiedenen Ladeinfrastrukturbetreibern würde helfen, eine interoperable Ladeinfrastruktur zu erzielen - sowohl in physikalischer wie auch marktwirtschaftlicher Perspektive.

2 Nähere Infos unter <https://www.zveh.de/arge-medien/aktuelle-kampagnen/e-mobilitaet.html>
3 Zustandserhebung elektrischer Anlagen für Gebäude, ZVEI-Fachverband Elektroinstallationsysteme, September 2015

Ansprechpartner

RA Hans-Martin Fischer
Kompetenzzentrum Elektromobilität
Telefon: +69 6302-450
E-Mail: fischer@zvei.org



ZVEI - Zentralverband Elektrotechnik
und Elektronikindustrie e.V.
Lyoner Straße 9
60528 Frankfurt am Main

Telefon: +49 69 6302-0
Fax: +49 69 6302-317
E-mail: zvei@zvei.org
www.zvei.org