

Nr. 22/21 vom 21.12.2022

Arbeitskreis „Energie & Verkehr“

„Masterplan Ladeinfrastruktur II“

Der richtige Fahrplan für den Ausbau einer flächendeckenden, bedarfsgerechten und nutzerfreundlichen Ladeinfrastruktur?

Berlin. Das Bundesverkehrsministerium hat mit dem „Masterplan Ladeinfrastruktur II“ eine Strategie vorgelegt, die den Aufbau und Betrieb von Ladepunkten einfacher, bequemer sowie schneller machen und den Weg zur flächendeckenden Elektromobilität ebnen soll. Die darin enthaltenen Maßnahmen sehen u.a. die enge Verzahnung von Elektromobilität und Stromnetzen, die schnelle Verfügbarmachung von Flächen und den Aufbau einer Ladeinfrastruktur für den Schwerlastverkehr vor. Welche politischen Weichenstellungen es zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen braucht und wie die Mobilitätsanbieter und Netzbetreiber die neue Gesamtstrategie bewerten, wurde am 30. November 2022 im Rahmen des Arbeitskreises „Energie & Verkehr“ mit Stakeholdern und Vertretern der Politik diskutiert.

In ihrer Keynote stellte Eva Ackermann, Fachreferat Elektromobilität, Ladeinfrastruktur des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr, zunächst den Inhalt des Masterplans Ladeinfrastruktur II mit seinen 68 Einzelmaßnahmen in den Grundzügen vor. Das ressortübergreifende Papier sei mit dem Anspruch entstanden, das Laden künftig so einfach zu gestalten, wie es das Tanken bislang gewesen ist. Dafür seien beim Nachfolger des ersten Masterplans zur Ladeinfrastruktur nicht nur die Rahmenbedingungen angepasst worden, sondern auch die Integration der ressortübergreifenden Themen, etwa die Betrachtung der Verteilnetzinfrastuktur, besser berücksichtigt sowie die Stakeholder in die Erarbeitung des Masterplans mit einbezogen worden. Durch das gemeinsame Vorgehen von öffentlicher Hand und der Privatwirtschaft sowie dem Einsetzen einer interministeriellen Steuerungsgruppe Ladeinfrastruktur („ISLa“) sollen ein vorauslaufender Ausbau der E-Mobilität, die Mobilisierung von Flächen und privaten Investitionen sowie eine Verzahnung mit den Stromnetzen gelingen.

Mithilfe etwa des StandortTOOLS 2.0, das als Modellierungsinstrument der Bedarfsplanung dient und die Ladeleistung und Fahrzeugprognosen optimieren soll, sowie durch die Vervollständigung des Registers öffentlicher Ladepunkte und die erstmalige Erfassung der nichtöffentlichen Ladepunkte beabsichtige der Bund, den Bedarf, den Ausbau und die Nutzung von Ladesäulen künftig datenbasiert zu steuern. Zur effektiveren finanziellen Unterstützung verspricht der Masterplan ein jährlich zu überprüfendes und ggf. anzupassendes Konzept zur schnellen und zielgenauen Finanzierung, bei dem der Unterstützungsbedarf differenziert nach Anwendungsfällen und regionalen Gegebenheiten adjustiert werde. Dichter besiedelte Quartiere sollten ferner beim Aufbau der Lademöglichkeiten finanziell unterstützt werden sowie Pkw-Ladepunkte an Raststätten ausgeschrieben werden. Neben der möglichen gesetzlichen Verpflichtung der Kommunen zur Bereitstellung von Ladepunkten sollten diese durch diverse Maßnahmen befähigt und unterstützt werden, darunter regionale Ladeinfrastrukturmanagerinnen und -manager, Musterausschreibungen, Leitfäden zu Genehmigungsprozessen und verschiedene TOOLS. Zur schnellen Verfügbarmachung von Flächen sieht der Masterplan laut Ackermann vor, dass die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und das Bundesverteidigungsministerium die Bundesflächen auf

ihre Eignung für die Errichtung von öffentlicher und nichtöffentlicher Ladeinfrastruktur prüfen. Zusätzlich sollen 25 % aller Behördenparkplätze bis Ende 2025 mit Lademöglichkeiten ausgestattet und die Ausschreibungen von Ladeinfrastruktur auf Bundesflächen kontinuierlich fortgeführt werden. Auch die Kommunen und Länder seien aufgefordert, ihre Liegenschaften bis Ende 2023 zu prüfen und verfügbare Flächen zu melden. Zur Flächen-Bedarfsdeckung entlang der Autobahnen beabsichtigt das BMDV, bis Herbst 2023 ein Konzept zur Erschließung zu erarbeiten. Um die Ladeinfrastruktur und das Stromsystem künftig besser zu integrieren, setzt sich der Masterplan ferner das Ziel, die Kommunikation und Informationsflüsse zwischen den involvierten Akteuren zu verbessern, die Investitionsentscheidungen durch Netzkarten und schnelle Netzanschlussverfahren zu erleichtern sowie die technischen Anschlussbedingungen zu vereinheitlichen. Zur Ermöglichung eines bidirektionalen Ladens sollen Hindernisse abgebaut und neue Regelungen für mobile Speicher eingeführt werden.

Eric Ahlers, Leiter Strategie und Gremien, Netze BW, widmete seine Ausführungen den Herausforderungen, denen sich die Verteilnetzbetreiber durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur gegenüber sehen. Durch den Masterplan Ladeinfrastruktur II rechneten die VNB nicht nur mit einem Anstieg der Netzanschlussfragen im privaten, d.h. Niederspannungsbereich, sondern durch die Elektrifizierung des Schwerlastverkehrs auch im Mittel- und Hochspannungsnetz für die öffentliche und gewerbliche Ladeinfrastruktur. In Verbindung mit der Verpflichtung zum Melden privater Ladepunkte aller Netzebenen steige damit der Druck auf die VNB, da sich insbesondere der Zuwachs der privaten Ladepunkte schwer antizipieren lasse und daher Netzengpässe drohten. Ahlers betonte, dass die Zielsetzung, die Ladeinfrastruktur und das Stromsystem zu integrieren, allerdings auch die Chance für einen vorausschauenden Netzausbau und die Verbesserung der Planungsgrundlage berge und die geplante Vereinheitlichung der technischen Anschlussbedingungen eine Beschleunigung mit sich bringe. Optimistisch blickt Ahlers auch auf das von der Bundesnetzagentur Anfang des kommenden Jahres einzuleitende Konsultationsverfahren im Zuge der Neugestaltung von § 14a EnWG, welches den Netzbetreibern künftig als Steuerungsinstrument dienen und ein zeitliches Lademanagement ermöglichen kann.

Götz Schneider, Abteilungsleiter Verkehr & Transport; Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit, Verband der Automobilindustrie, zeigte sich angesichts des enormen Rückstands der Bundesregierung, von den bis 2030 vorgesehenen eine Million Ladepunkten derzeit gerade einmal 57.000 Normal- und rund 11.000 Schnellladepunkte installiert zu haben, besonders zufrieden über die interministerielle Steuerungsgruppe (ISLa). Diese könne bei Bedarf rechtzeitig nachsteuern, wenn die Umsetzung der Maßnahmen für eine „flächendeckende, bedarfsgerechte und nutzerfreundliche Ladeinfrastruktur“ stocke. Als ein zentrales Hemmnis beim Ausbau identifizierte Schneider die Kommunen. Schließlich verfügten mehr als die Hälfte aller deutschen Kommunen noch über keinen einzigen Ladepunkt. Mit dem Masterplan würden sie nun bei Planungs- und Genehmigungsverfahren wirkungsvoll durch Ladeinfrastrukturmanagerinnen und -manager unterstützt und zugleich stärker in die Verantwortung genommen. Auch Schneider betonte, dass Elektromobilität und Stromnetze verstärkt gemeinschaftlich gedacht werden müssten und forderte dafür neben dem Ausbau der Erneuerbaren als Grundlage für klimaneutrale Mobilität den vorausschauenden Netzausbau, um 15 Millionen Elektroautos in das Stromsystem integrieren zu können. Das Elektroauto müsse dabei als mobiler Speicher betrachtet und auch gesetzlich entsprechend behandelt werden. Dies erfordere die Einführung flexibler Stromtarife und variabler Netzentgelte ebenso wie die Schaffung eines geeigneten Rechtsrahmens für das bidirektionale Laden.

Jan Petersen, Geschäftsführer der TotalEnergies Charging Solutions Deutschland GmbH, berichtete von der Investitionsbereitschaft seines Unternehmens, die durch zahlreiche Barrieren gedämpft werde. Dazu zähle die mangelnde räumliche Verfügbarkeit aufgrund des hohen Platzbedarfs für die notwendige Anzahl an Ladesäulen und die mangelnde Einbindung von Privatunternehmen bei kommunalen Ausschreibungen; administrative Hürden, wie die langen Genehmigungsverfahren und die Sanktionierung des Maßnahmenbeginns vor der Förderzusage; die fehlende

Verfügbarkeit und mangelnde Ausgereiftheit technischer Komponenten sowie die Vorgabe zur Installation veralteter Technologien. Er kritisierte außerdem die „planwirtschaftlichen“ Vorgaben, die die Berücksichtigung von Use Cases in der E-Mobilität vernachlässigten, sowie die langen Liefer- und Installationszeiten, die wegen des Fachkräftemangels sogar noch verschärft würden. Petersen forderte zur Beschleunigung und Verdichtung der deutschen Ladeinfrastruktur die Bereitstellung von Flächen durch Gebietskörperschaften, schnellere Netzanschlüsse durch standardisierte Verfahren und die Einbindung von Privatunternehmen bei kommunalen Ausschreibungen. Daneben sei es wichtig, die Fördervorhaben zu entbürokratisieren und Erlaubnisse auch vor dem Erhalt des Bescheids zu erteilen sowie das Personal der betroffenen Behörden und VNB aufzustocken. Er unterstrich außerdem, dass das Nutzerverhalten und die Netzdienlichkeit der Ladeinfrastruktur berücksichtigt werden müssten.

In der sich anschließenden Podiumsdiskussion unter der Leitung des Vorsitzenden des Arbeitskreises „Energie und Verkehr“, MR Helge Pols, Referatsleiter für Grundsatzfragen der klimafreundlichen Mobilität, Klimakabinett, Energie im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, betonte Isabel Cademartori, MdB (SPD), dass insbesondere das künftige Regionalmanagement, der Leitfaden zur Optimierung der Genehmigungsverfahren und die Musterausschreibung geeignete Instrumente für die Kommunen darstellten, beim Ausbau der Ladeinfrastruktur aufzuholen. Stefan Gelbhaar, MdB (Bündnis 90/Die Grünen) begrüßte den Masterplan als Bekenntnis zum schnellen Hochlauf der Elektromobilität und unterstrich, dass gerade die Elektrifizierung des Schwerlast- und Busverkehrs durch die Ladeinfrastruktur im Hochspannungsbereich forciert werden müsse. Dr. Christoph Ploß, MdB (CDU/CSU) beanspruchte für seine Fraktion, dass der Masterplan maßgeblich die Handschrift der Union trage. Er forderte, dem Netzausbau mehr Aufmerksamkeit zu schenken, da das Laden künftig vor allem an privaten Ladepunkten im Niederspannungsbereich von Bedeutung sein werde.

Die Präsentation steht in Kürze für die Mitglieder des Forum für Zukunftsenergien e.V. auf der [Website](#) (Presse/Publikationen) zum Download bereit. Sollten Sie persönlich oder Ihr Unternehmen / Ihre Institution Mitglied im Forum für Zukunftsenergien sein und noch keine Zugangsdaten haben, senden Sie bitte eine E-Mail an: info@zukunftsenergien.de.

Über das Forum für Zukunftsenergien e.V.

Das Forum für Zukunftsenergien engagiert sich als einzige branchenneutrale und parteipolitisch unabhängige Institution der Energiewirtschaft im vorparlamentarischen Raum in Deutschland. Der eingetragene Verein setzt sich für erneuerbare und nicht-erneuerbare Energien sowie rationelle und sparsame Energieverwendung ein. Ziel ist die Förderung einer sicheren, preisgünstigen, ressourcen- und umweltschonenden Energieversorgung. Dem Verein gehören ca. 230 Mitglieder aus der Industrie, der Energiewirtschaft, Verbänden, Forschungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Persönlichkeiten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung an.

Kontakt:

Forum für Zukunftsenergien e.V.
Reinhardtstr. 3
10117 Berlin

Tel.: 030 / 72 61 59 98 - 0
Fax: 030 / 72 61 59 98 - 9
www.zukunftsenergien.de
Twitter [@FfZeV](#)
LinkedIn [@FfZeV](#)