

Workshop 3: „Ladeinfrastruktur richtig planen: Chancen, Herausforderungen, Wirtschaftlichkeit“

Einführung

- ▶ In den vergangenen zwölf Monaten sind die Zulassungszahlen von Elektrofahrzeugen deutlich stärker angestiegen (~80 %) als die Anzahl der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur (~25 %).
- ▶ Ab dem Jahr 2020 wird mit einem noch stärkeren Zuwachs an Elektrofahrzeugen auf deutschen Straßen gerechnet, weil auch das Angebot elektrischer Fahrzeugmodelle dann deutlich steigt.
- ▶ Im Zentrum des Workshops stand daher die Frage, wie der Ladeinfrastrukturausbau in Deutschland beschleunigt werden kann. Gezielt wurden hier die privaten, halböffentlichen und öffentlichen Bereiche betrachtet.
- ▶ Vertreterinnen und Vertreter von Kommunen, Herstellern, Dienstleistern für Ladesäulenaufbau, Multiplikatoren, wie etwa VKU, BDEW u.a. sowie weitere Interessierte diskutierten Herausforderungen und Lösungsansätze sowie konkrete Handlungsempfehlungen zur Beschleunigung des Ladeinfrastrukturausbaus.
- ▶ Der Workshop wurde eingeleitet durch Keynotes von Lena Jungkamp (Inno2Grid), Beata Tatarczyk (Allego) sowie Frank Haney (Barnimer Energiebeteiligungsgesellschaft mbH) zu den Themen multimodale Mobilitätsangebote und der Aufbau von Ladeinfrastruktur in Quartieren, Ladeinfrastruktur im halböffentlichen und öffentlichen Bereich und für kommunales Carsharing

Inhalte der Diskussion:

1.) Herausforderungen und Lösungsvorschläge auf der Ebene der Kommunen/Verwaltungen

- a. Trotz Förderung sind Kommunen oft nicht handlungsfähig, da es Unklarheiten im Vergaberecht gibt.
- b. Fehlende Personalressourcen erschweren die Erschließung neuer Themen, wie Elektromobilität.
 - ▶ Akteure benötigen klare Handlungsempfehlungen für die Prozesse beim Aufbau von Ladeinfrastruktur und den Umgang mit den dafür vorgesehenen Fördermitteln. Somit können Aufgaben priorisiert und der Aufbau von Ladeinfrastruktur effizienter und schneller gestaltet werden.
- c. Entwicklung der Ladeinfrastruktur im privaten Bereich ist für Netzbetreiber bisher nicht vorhersagbar und kann bei Ansammlung vieler Fahrzeuge im Niederspannungsbereich eine Herausforderung darstellen.
 - ▶ Antizipation des Hochlaufs von E-Mob im Privaten Bereich und Aufzeigen von Hotspots zukünftiger E-Mobilität (Wohnhausstraße mit Gutverdienern)

2.) Herausforderungen mit Blick auf Kommunikation und Informationsfluss

- a. Ladeinfrastruktur kann von vielen unterschiedlichen Akteuren aufgebaut und betrieben werden. Die Möglichkeiten in Bezug auf die Ausschreibung und den Betrieb von

Ladeinfrastruktur sowie Preismodelle und technische Kriterien sind vielfältig. Entscheidungsträger müssen daher wissen, in welchem Rahmen sie Ladeinfrastruktur aufbauen können (Grundlagenwissen wird benötigt – von der Standortsuche bis zum Betrieb der Ladesäulen).

- ▶ Zentrale, vertrauenswürdige und neutrale Bereitstellung von Informationen wird benötigt.
 - ▶ Im Bereich der privaten Ladeinfrastruktur können Unternehmen die Rolle der Aufklärung und Motivation durch Aufbau von Ladeinfrastruktur in der Firma und zu Hause schaffen.
- b. Es wird an der klassischen Vorstellung des Mobilitätsverhaltens festgehalten.
- ▶ Ein Umdenken sollte aktiv gefördert werden, von Bund und Ländern, aber auch Unternehmen und Einzelpersonen.
- c. Informationen sind vorhanden, doch der Überblick fehlt.
- ▶ Umfangreicher Leitfaden für Entscheidungsträger von der Planung und Standortfindung für LIS über Genehmigung und installationsfähige Ausgestaltung des Standortes bis hin zur Installation und dem Betrieb.
 - ▶ Sachliche Analysen und Informationskampagnen helfen vorhandene Vorbehalte abzubauen.

3.) Herausforderungen im Kontext der Rollenverteilung und der allgemeinen Ausbaustrategie

- a. Weiterhin bestehende Unsicherheiten bei der Zuständigkeit für den Betrieb und die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur
- ▶ Klare Darstellung der Wertschöpfungskette mit allen beteiligten Akteuren von Eigentümer*in, Betreiber*in, Abrechnungsmanagement bis hin zu Nutzer*innen und die Verschlankung der Prozesskette
- b. Viele Gemeinden/Kommunen/Landkreise planen ihr eigenes Ladeinfrastrukturnetz ohne Berücksichtigung der Entwicklungen in den Nachbarregionen und den überregionalen Verkehr durch Tourismus und Wirtschaft.
- ▶ Konsortien und Netzwerke zwischen Kommunen, Landkreisen und Stadtwerken bilden.
 - ▶ Bundesländer bzw. überregionale Netzwerke bieten eine Planung an, die durch Kommunen umgesetzt werden können.
- c. Klare Zielvorgaben zur Etablierung der Elektromobilität im Allgemeinen und dem Aufbau von Ladeinfrastruktur im Speziellen fehlen oft – Gilt Ladeinfrastruktur mittlerweile als Daseinsvorsorge?
- ▶ Grundsatzentscheidungen zur Bedeutung der Elektromobilität und dem Ladeinfrastrukturausbau müssen auf hoher politischer Ebene getroffen werden.

4.) Möglichkeiten der Standardisierung

- a. Im Anschluss an die inhaltliche Diskussion des Workshops erläuterte Corinna Schreiter vom Deutschen Institut für Normung (DIN) die Relevanz von Normungs- und Standardisierungsprozessen.

Ergebnis

- ▶ Die Erarbeitung einer DIN-Spec kann helfen die möglichen Prozesse zum Aufbau von Ladeinfrastruktur zu definieren. Die verschiedenen Akteure hätten dann einen niederschweligen Zugang zu einheitlichen Informationen. Teile der DIN-Spec könnten die grundlegenden Anforderungen beim Aufbau von Ladeinfrastruktur sein sowie die (Akteurs-)Rollenmodelle, und nötige Ausschreibungsinhalte bei öffentlicher Vergabe sein. Mehrere Teilnehmer*innen des Workshops bekundeten Interesse an einer Mitwirkung, sodass das RLI, die Localiser RLI GmbH sowie weitere Akteure nun in Erwägung ziehen, den Planungsprozess für einen strategischen Ladeinfrastrukturausbau in einer Richtlinie zu formalisieren.