

Elektromobilität – Positionierung m2g

Elektromobilität – Akuter technischer und politischer Handlungsbedarf

Bereits heute steht fest, dass das Ziel der Bundesregierung von einer Millionen Elektrofahrzeuge bis 2020 auf Deutschlands Straßen verfehlt werden wird. Die Bundeskanzlerin bleibt jedoch zuversichtlich. Der Weg stimmt und das Ziel werde 2022 erreicht. Dies spiegelt sich auch in den Investitionen der Automobilbranche wider. In den nächsten drei Jahren sind 40 Milliarden Euro für den Ausbau der Elektromobilität geplant. Ein großes Problem bei der Förderung bleibt jedoch, neben den Fahrzeugpreisen, der Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die fehlende Abdeckung mit Lademöglichkeiten lässt viele Kaufinteressierte zögern. Sollte die Automobilindustrie ihren Versprechungen nachkommen, besteht akuter technischer und regulatorischer Handlungsbedarf. Einheitliche und transparente Bezahlmöglichkeiten müssen entwickelt sowie Zugänglichkeit und Dauer der Ladevorgänge optimiert werden. Kauf und Nutzung eines Elektromobils darf im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen keinen Mehraufwand (bzw. -kosten) verursachen.

Konkret fordert m2g:

1. Rückschritte bei der Abdeckung öffentlicher Ladeinfrastruktur unbedingt vermeiden

- a. Förderung der Entwicklung und Umrüstung eichrechtskonformer öffentlicher Ladestationen durch den Bund
- b. Einführung eines Abrechnungsmixes aus flexiblen Tarifen und Flatrates

Der Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur verläuft viel zu langsam. Hinzu kommt nun, dass Ladesäulen seit dem 1. April 2019 eichrechtskonform abrechnen müssen. Die technische Realisierung dieser neuen Regelung bereitet jedoch große Probleme und dort wo Lösungen existieren warten hohe Kosten auf die Betreiber. Der Ausbau wird dadurch weiter verlangsamt und durch den Abriss von Ladestationen, bei denen eine Umrüstung nicht möglich ist, sogar zurückgeworfen. Die Entwicklung standardisierter, industrienaher und intelligenter Lösungen ist notwendig, kostet jedoch Zeit und Geld. Anstatt, wie vom Bundesverkehrsminister geplant, eine Milliarde Euro in die Förderung privater Ladeinfrastruktur zu stecken, wäre hier eine Unterstützung vom Bundeshaushalt angebracht. Eine weitere Lösung, um Rückschritte bei der Abdeckung mit Ladeinfrastruktur zu vermeiden, ist die kilowattstundengenaue Abrechnung als alleinige Lösung gänzlich zu hinterfragen. Ein Mix aus flexiblen Tarifen und Flatrates hat sich auch in anderen Branchen bereits als geeignete Abrechnungsmethode etabliert. Dadurch

könnte auch die bestehende und bzgl. der Messung nicht „konforme“ Infrastruktur weiter genutzt werden.

2. Regulatorische Anpassungen für private Ladeinfrastruktur

- a. Anpassung des Miet- und Wohneigentumsgesetzes, sodass die Eigentümergeinschaft dem Einbau einer Wallbox oder Ladesäule nicht widersprechen kann
- b. Kalkulation der Hausanschlussleistungen mit Gleichzeitigkeitsfaktor < 1

Auch im privaten Bereich werden regulatorische Anpassungen als dringend notwendig gesehen. Konkreter Ansatzpunkt ist die Anpassung des Miet- und Wohneigentumsgesetzes. Momentan kann die Eigentümergeinschaft dem Einbau einer Wallbox oder Ladesäule widersprechen, was ein extremes Hindernis für Mehrfamilienhausbewohner darstellt. Weiterhin sollte für die Kalkulation der Hausanschlussleistung bei Einbau einer privaten Ladeeinrichtung ein Gleichzeitigkeitsfaktor < 1 herangezogen werden, wie es auch bei der Planung und Auslegung von Verteilnetzen der Fall ist. Momentan wird hierbei ein Gleichzeitigkeitsfaktor der Verbrauchsgeräte von 1 verwendet. Eine plausible Begründung besteht nach Sicht von m2g hierfür jedoch nicht. Vielmehr entsteht der Eindruck, dass auch hier eine unnötige Hürde für die weitere Verbreitung der Ladeinfrastruktur erzeugt wird. Weiterhin fehlen innovative Ansätze wie z.B. die Ermöglichung des Zugriffs auf die Wallbox durch den VNB auf Wunsch des Kunden bzw. Anschlussnehmers. Dieser könnte im Gegenzug reduzierte Netzentgelte oder Gutschriften auf den BKZ erhalten. Dadurch würde bereits beim Ausbau ein intelligenteres Verfahren zur Planung eingesetzt werden, welches in dieser Form heute nicht existiert.

3. Bereitstellung von Informationen ladender Fahrzeuge für die Verteilnetzbetreiber

Um die Gewährleistung der Versorgungssicherheit durch den Einfluss der leistungsintensiven Verbraucher zu vereinfachen, wird es außerdem als sinnvoll gesehen, den Verteilnetzbetreibern Informationen über die ladenden Fahrzeuge bereitzustellen. Akkustand, Flexibilitätspotential oder Ladeleistung sind Daten, die hierfür beispielsweise relevant sind. Aktuell werden vom Fahrzeug während des Ladevorgangs bzw. kurz nach dem Anschluss an eine Ladesäule keine zusätzlichen Informationen allgemein zur Verfügung gestellt. Die Marktakteure rund um das Thema öffentliches Laden bewegen sich damit in unterschiedlichen „Informationswelten“, wodurch eine optimale Nutzung der Elektromobile (z.B. als mobiler Speicher oder zur Einbettung in ein flexibles Lastmanagement) für das gesamte Energiesystem nicht möglich ist.

4. Überarbeitung der Niederspannungsanschlussverordnung

- a. Klärung von Rechtsfolgen bei Ablehnung von Ladeinfrastruktur
- b. Einführung unabhängiger Prüfungen

Zuletzt ist aus Sicht von m2g eine weitere Überarbeitung der Niederspannungsanschlussverordnung (NAV) dringend notwendig, um den Ausbau von Ladeinfrastruktur nicht zu verlangsamen. Seit Februar 2019 gilt die Änderung in der NAV, die Ladepunkte bis 12 kW meldepflichtig und Ladepunkte über 12 kW genehmigungspflichtig macht. Dem VNB Prüfungsmöglichkeiten zu erteilen, um die Netzstabilität nicht zu gefährden, ist verständlich. Die Änderung müsste jedoch weiter konkretisiert werden. Beispielsweise sind die Rechtsfolgen bei einer etwaigen Ablehnung nicht klar. Zudem muss gewährleistet sein, dass der Netzbetreiber den Genehmigungsverfahren zeitnah nachkommt und eine Ablehnung nicht aus eigenwirtschaftlichen Interessen erfolgt. Eine unabhängige Prüfung der Verfahren sollte eingeführt werden.