

Chancen und Herausforderungen des aktuellen gesetzlichen Rahmens für den Ladeinfrastrukturausbau in Deutschland

Forderungskatalog im Rahmen des Expertenprozesses „Netzorientierte Ladeinfrastruktur“ des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz

Oktober 2021

1. Ladeinfrastruktur: Status und Zielsetzungen

Die Verkehrswende ist eine der bedeutendsten Herausforderungen zur Erreichung der Klimaschutzziele in Deutschland. Das zeigt auch der Blick auf die mittelfristigen Zielstellungen: So müssen die CO₂-Emissionen von rund 150 Mio. t im Corona-Jahr 2020 bis zum Jahr 2030 deutlich auf 85 Mio. t reduziert werden. Dies wird ohne eine massive und beschleunigte Erhöhung des Anteils der E-Mobilität bei den Antriebskonzepten nicht gelingen.

Neben dem Angebot von Fahrzeugen in den unterschiedlichsten Marktsegmenten ist die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur das zentrale Schlüsselement, um der Elektromobilität zur Akzeptanz durch den Kunden und damit auch zum langfristigen Erfolg zu verhelfen. Hier sind in den letzten Jahren bereits deutliche Fortschritte erzielt worden: aktuell gibt es bundesweit z.B. 41.000 öffentlich zugängliche Ladepunkte, davon mehr als 5000 allein in Niedersachsen¹. Bisher wurde der Aufbau öffentlich zugänglicher Ladepunkte vor allem durch die Unternehmen der kommunalen und privaten Energiewirtschaft vorangetrieben. Der Entwicklungsbedarf des Marktes der E-Mobilität bleibt jedoch nach wie vor sehr hoch: Zur Erreichung der Einsparziele müssten so bis 2030 ca. 15 Mio. Elektrofahrzeuge unterwegs sein, aktuell liegt die Zahl bundesweit bei ca. 860.000 Fahrzeugen, von denen 132.000 in Niedersachsen zugelassen sind².

Um dieses Ziel zu erreichen, brauchen wir einerseits einen klaren Ordnungsrahmen mit pragmatischen Regelungen und Investitionssicherheit für die Marktakteure. Zum anderen muss dieser Rahmen auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene sachgerecht ineinandergreifen. Hierzu legt der Arbeitskreis „Chancen und Herausforderungen des aktuellen gesetzlichen Rahmens für den Ladeinfrastrukturausbau in Deutschland“ folgende Forderungen vor, die in Niedersachsen bzw. über das Land Niedersachsen auf Bundesebene umgesetzt werden sollten.

¹ Quelle: Ladesäulenregister des BDEW, Stand August 2021 www.ladesaulenregister.de

² Quelle: Kraftfahrtbundesamt, Stand August 2021

2. Bund: Ausbau pragmatisch und unbürokratisch anreizen, Ladeinfrastruktur netzwirtschaftlich flankieren

Rechtliche Vorgaben für den beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur im privaten

Bereich anpassen: Aktuell liegt der Anteil der Ladevorgänge, die im privaten Bereich stattfinden, bei mehr als 80%. Entsprechend hoch sind hier auch Potenziale für einen weiteren Ausbau, gerade auch im Bereich der Mehrfamilienhäuser. Das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) schafft klare Vorgaben für die Errichtung von Ladeinfrastruktur in Neubauten und in renovierten Bestandsgebäuden. Das Gesetz kann dabei die Basis für eine noch grundlegendere Ausstattung von Privatgebäuden mit Ladeinfrastruktur sein: So sollten über eine Absenkung der aktuellen Schwellenwerte auch Neubauten bei den Ein- und Zweifamilienhäusern in den Geltungsbereich des Gesetzes kommen. Auch bei den Vorgaben für Bestandsgebäude sollten die Schwellenwerte nach unten angepasst werden, um auch hier zu einer Verbesserung der Rahmenbedingungen für das Laden im privaten Bereich beizutragen.

Quartiere in den Fokus rücken: Vor allem sollten verstärkt Quartiere in den Fokus rücken. Dafür ist ein neues Verständnis des Begriffs „Quartier“ notwendig, das als Leitbild für Planung und Gesetzgebung auf allen föderalen Ebenen etabliert wird. Dieses darf sich nicht wie bisher auf geographische Bezüge oder Gebäudeensembles verengen. Die objektweise Betrachtung hilft langfristig nicht weiter, vor allem da es darum geht, neben Neubauquartieren auch Bestandsquartiere mit ausreichenden Ladeinfrastrukturangeboten zu versorgen. Es müssen funktionale Versorgungszusammenhänge betrachtet werden. Zu einem Quartier gehören neben der Wohnbebauung beispielsweise auch gewerbliche Immobilien wie der Supermarkt, die Schule oder Gebäude der öffentlichen Verwaltung. Wesentlich sind die lebensweltlichen Mobilitätsbezüge der Menschen, die in einem Quartier leben. Darüber hinaus sollte in Quartieren und Clustern wie Tiefgaragen oder Garagenhöfen die koordinierte Elektrifizierung nach einem Gesamtkonzept gefördert werden um die Komplexität zu begrenzen und die Effizienz zu erhöhen.

Lastmanagement für steuerbare Verbraucher rechtssicher verankern: Durch eine für alle Beteiligten netzdienliche Steuerung lässt sich u.a. die Integrationsfähigkeit elektrischer Netze für insbesondere, aber nicht ausschließlich, private Ladeinfrastruktur kurzfristig weiter steigern und der weiterhin erfolgende Netzausbau optimieren. Dafür muss die Verlässlichkeit und Planbarkeit der netzdienlichen Steuerung gegenüber dem heutigen Status quo erhöht und zugleich marktgetriebenen, technologischen Innovationen der notwendige Spielraum geboten werden. Zur Realisierung der netzdienlichen Steuerung müssen auf Basis der wechselseitigen Verantwortlichkeiten von Anschlussnutzern und Netzbetreibern technische und rechtlich-finanzielle wie auch prozessuale Fragen zur Abstimmung zwischen Anschlussnutzern, Netzbetreibern und Vertrieben/Aggregatoren schnellstmöglich geklärt werden.

Investitionsfähigkeit in zukunftsfähige Verteilnetze erhalten und ausbauen: Die Energiewirtschaft und in erster Linie die Verteilnetzbetreiber vor Ort stehen vor der großen Herausforderung, in den nächsten Jahren und Jahrzehnten eine Vielzahl neuer flexibler Verbraucher, Erzeuger und Prosumenten an das Netz anzuschließen. Das beinhaltet nicht nur die E-Mobilität, sondern auch Wärmepumpen und erneuerbare Energien-Anlagen, die u.a. durch ihre dynamischen Lastspitzen bzw. Lastprofile neue Herausforderungen an die Verteilnetze stellen. Hierfür brauchen wir auch zukünftig hohe Investitionen für gut ausgebaute Versorgungsnetze auf hohem technischen Niveau, um eine sichere und gleichzeitig emissionsgeminderte Stromversorgung zu ermöglichen. Hier muss sich das Land Niedersachsen auf Bundesebene weiterhin für faire und auskömmliche regulatorische Bedingungen in der Regulierung der Netze einsetzen, um die anstehenden und zukünftigen Investitionen in die Verteilnetze und damit auch einen beschleunigten Markthochlauf der E-Mobilität nicht zu gefährden. Das gilt auch und insbesondere für die regulatorische Flankierung der Digitalisierung der Netze, die für das Zusammenspiel aller Elemente einer dezentraleren Energieversorgung unerlässlich ist. Dies beinhaltet auch die Anerkennung von Komponenten einer netzdienlichen Steuerung in den Erlösobergrenzen der Netzbetreiber.

Förderprozess für Ladeinfrastruktur weiter beschleunigen: Der bestehende Förderrahmen für öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur muss verstetigt und wenn nötig weiterentwickelt werden, um die auf absehbare Zeit weiterhin bestehende Wirtschaftlichkeitslücke für die Investoren zu verringern. Der Incentivierung strategisch notwendiger Standorte jenseits der wirtschaftlich attraktiven Standorte ist besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur muss dem Fahrzeughochlauf eng vorauslaufen. Erst, wenn durch genügend Fahrzeuge im Bestand eine ausreichende Auslastung der Ladeinfrastruktur gegeben ist, kann die Förderung auslaufen. Darüber hinaus bedarf es der weiteren Förderung privater und gewerblicher Investitionen in nichtöffentliche Ladelösungen durch Förderprogramme und günstige Rahmenbedingungen.

Die bestehenden Fördermechanismen entfachen hier zweifellos eine beschleunigende Wirkung für den Aufbau von Ladeeinrichtungen, gleichzeitig sind die Förderprozesse aber überarbeitungsbedürftig. Gerade aus Sicht kleinerer Marktakteure ist der bürokratische Aufwand für den Erhalt einer staatlichen Ladeinfrastruktur-Förderung zu hoch angesetzt. Auch die Dauer zwischen dem Eingang eines Förderbescheides und der Auszahlung sollte dringend weiter beschleunigt werden, um den beantragenden Marktakteuren Planungssicherheit für ihre Investitionen zu geben.

Strompreisreform auf den Weg bringen: Kernelement dieser Reform muss die schnellstmögliche Absenkung der EEG-Umlage auf Null sein – refinanziert über Einnahmen aus der CO₂-Bepreisung und weiterer Mittel aus dem Bundeshaushalt. Dies entlastet Unternehmen und Haushalte, reduziert bürokratische Aufwände und stärkt die Anreize für E-Mobilität. Weitere Strompreissenkungen wären bspw. durch eine Absenkung der Stromsteuer auf den europarechtlich vorgegebenen Mindeststeuersatz möglich. Ziel muss die Herstellung der Wettbewerbsfähigkeit des Energieträgers Strom gegenüber den fossilen Kraftstoffen sein.

Innovations- und investitionsfreundliche Rahmenbedingungen schaffen: Es müssen auf allen föderalen Ebenen und auf europäischer Ebene investitions- und innovationsfreundliche Rahmenbedingungen für potenzielle Investoren geschaffen werden. Dafür ist es zwingend notwendig, auf Detailregulierung zu verzichten, um die wettbewerbliche Entwicklung kundenfreundlicher Betriebs- und Geschäftsmodelle zu fördern.

In diesem Zusammenhang müssen bisher bestehende Schranken medien- und sektorübergreifender Energieversorgung beseitigt werden. Die Regelungen des EEG zur Eigenversorgung und ihre komplexen administrativen und technischen Anforderungen beschränken beispielsweise die Nutzung lokal erzeugten Stroms aus regenerativen Quellen für den Betrieb von öffentlich zugänglichen und nichtöffentlichen Ladepunkten. Die wichtigste Forderung in diesem Zusammenhang ist die Angleichung der Letztverbraucherbegriffe im EEG und EnWG.

Differenzierte Kommunikation in Bezug auf Aufwand und Kosten: Vonseiten der Politik, der Medien und der zivilgesellschaftlichen Akteure (z.B. Verbände) ist eine differenzierte Kommunikation über die LIS-Angebote einzufordern. Notwendig ist eine positive, optimistische und zukunftsgerichtete Kommunikation zur Elektromobilität und die Sensibilisierung der Öffentlichkeit über den Wert individueller Mobilität. Es darf vor allem nicht weiter die Erwartungshaltung genährt werden, dass das Laden elektrischer Fahrzeuge die Fortführung des Tankens mit einem anderen Energieträger darstellt.

Die Potentiale der differenzierten Tarifgestaltungen im marktwirtschaftlichen Wettbewerb ermöglichen differenzierte und attraktive Produktangebote für unterschiedliche Kundengruppen. Klar ist, dass die Kostenstruktur einer öffentlichen Ladeinfrastruktur nicht mit der einer Hausinstallation vergleichbar ist. Wettbewerbsfähige Tarife, insbesondere im Vergleich zu den Mobilitätskosten des Verbrenners, hängen neben der Belastung des Stroms mit Abgaben und Umlagen insbesondere von der realisierbaren Auslastung der Säulen ab. Da sich die Auslastung angesichts des bisherigen Fahrzeugbestand noch nicht eingestellt haben werden die Rahmenbedingungen für einen profitablen Betrieb bei wettbewerbsfähiger Tarifstruktur erst in den nächsten Jahren erwartet.

3. Land: Förderlücken schließen, regionale Initiativen schaffen

Förderlücken schließen: Das private und das gemäß der novellierten Ladesäulenverordnung neu definierte halböffentliche Laden haben noch bedeutende Potenziale für einen umfassenden Aufbau von Ladeinfrastruktur. Hier ist zu prüfen, ob ggf. Förderlücken durch das Land Niedersachsen geschlossen werden können, insbes. im Bereich des halböffentlichen Ladens. Die mit dem Kabinettsbeschluss „Elektromobilität im Land Niedersachsen – Erwerb von Elektrofahrzeugen und Aufbau entsprechender Ladeinfrastruktur“ Anfang 2021 beschlossene Vorbildwirkung der Landesregierung gilt es, in den kommenden Jahren weiter auszubauen und das Fördervolumen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur an Behördenstandorten zu verstetigen.

Planungssicherheit und Zielszenarien schaffen: Planungssicherheit ist für die Betreiber der Ladeinfrastruktur wie auch für die Netzbetreiber vor Ort von hoher Bedeutung. Hier sind klare Zielkorridore für den Ausbau der E-Mobilität auf Landesebene im Einklang mit dem Niedersächsischen Klimagesetz zu verankern. Ausbauziele für Ladeinfrastruktur dürfen allerdings mit Blick auf die heute noch nicht absehbaren technischen Weiterentwicklungen und Wettbewerbstechnologien allerdings nicht zu starr sein, sondern sich sachgerecht an der Marktsituation der E-Mobilität, der Technikentwicklung und dem Ladeverhalten orientieren, um Fehlallokationen zu vermeiden.

4. Flächenausweisung forcieren, Genehmigungsverfahren beschleunigen

Flächenpotenziale ausschöpfen: Der beschleunigte Markthochlauf der E-Mobilität ist auch eine Standortfrage, da viele Nutzerinnen und Nutzer von Elektrofahrzeugen auch zukünftig auf öffentliche Lademöglichkeiten angewiesen sein werden. Es ist sicherzustellen, dass ausreichend geeignete Flächen für den Aufbau von Ladeinfrastruktur zur Verfügung stehen. Neben der Bereitstellung bundes- und landeseigener und kommunaler Grundstücke müssen auch die Flächenpotenziale des Einzelhandels, des Gastgewerbes und der Wohnungswirtschaft aktiviert werden. Dafür muss der erfolgreiche Multi-Stakeholder-Dialog im Rahmen der Nationalen Plattform „Zukunft der Mobilität“ fortgeführt und die Verbände des Handels, des Handwerks, des Hotel- und Gaststättengewerbes und der Wohnungswirtschaft eingebunden werden. Gleichzeitig gilt es, die daran anknüpfenden Genehmigungsverfahren für geeignete Standorte beschleunigt durchzuführen. Hierfür ist die Nutzung digitaler Planungs- und Beteiligungsprozesse zwingend auszubauen.

Bestehende Möglichkeiten des Netzausbaus ausschöpfen - Netzbetreiber vor Ort einbinden: Ob und welche Ladeinfrastruktur in welchem Zeitraum in Betrieb genommen werden kann, hängt nicht zuletzt von der Netzsituation vor Ort ab: Der Netzbetreiber steht hier in der Verantwortung, den Netzanschluss für die Ladeinfrastruktur umzusetzen und

gleichzeitig die lokale Netzsicherheit zu gewährleisten. Häufig führen bisher mehrere unabgestimmte Ausbaubehre in zeitnaher Abfolge von Ladeinfrastrukturbetreibern zu einem erschwerten Anpassungsprozess der Infrastruktur.

Mit Blick auf die Netzintegration öffentlich zugänglicher und nichtöffentlicher LIS-Angebote gilt es, die Möglichkeiten für den Netzausbau so auszuschöpfen, dass der Ausbau der LIS allumfassend möglich ist (vgl. Ergebnispapier Masterplan Ladeinfrastruktur zu vorausschauendem Netzausbau)³. Hierfür ist die konstruktive Zusammenarbeit zwischen LIS-Investoren, kommunalen Planern, Verteilnetzbetreibern und den zuständigen Regulierungsbehörden zu intensivieren. Allen diesen Instanzen obliegen in diesem Zusammenhang inhärent gewisse Pflichten. Kommunale Planer, die geeignete Flächen ausweisen und Investoren, die LIS-Anlagen benötigen oder planen, müssen dies in einem frühen Planungsstadium mit dem zuständigen Netzbetreiber erörtern. Die Netzbetreiber müssen die qualifiziert ermittelten Bedarfe einplanen und gegenüber der zuständigen Regulierungsbehörde adressieren. Aufseiten der Regulierungsbehörden sind verbindliche Zusagen gegenüber den Verteilnetzbetreibern über die Anerkennung der notwendigen Investitionen - auch wenn die tatsächlichen Bedarfe erst in der Zukunft entstehen – erforderlich.

³ [Gemeinsames Ergebnispapier zur Umsetzung der Maßnahme „Vorausschauender Ausbau der Netze“ aus dem Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung](#) (VKU/BDEW, BMWi, BMVI, Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, Bundesnetzagentur)