

BVES-Positionspapier: Masterplan Ladeinfrastruktur II

Der Masterplan Ladeinfrastruktur soll die Ziele und die Maßnahmen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur definieren. Der BVES begrüßt es ausdrücklich, dass das Thema Ladeinfrastruktur in dieser Legislaturperiode vorangebracht werden soll.

Für den Erfolg der Elektromobilität spielt die Infrastruktur eine zentrale Rolle. Daher unterbreiten wir folgende Vorschläge.

1. Speicherbasierte Ladesäulen gleichstellen

Der Masterplan muss netzgebundene und speicherbasierte Ladesäulen im Hinblick auf die Rahmenbedingungen für Investitionen und Förderung gleichstellen. Eine einseitige Bevorzugung von netzgebundenen Ladesäulen stellt eine Wettbewerbsverzerrung dar. Gleichzeitig tragen speicherbasierte Ladesäulen dazu bei, dass die Netze optimiert eingesetzt werden.

2. Die Ladeinfrastruktur besser in das Stromnetz integrieren

Der BVES begrüßt diesen Vorschlag. Ergänzend möchten wir darauf hinweisen, dass in vielen Fällen der Ausbau des Stromnetzes erhebliche Mehrkosten mit sich bringt im Vergleich zum Ausbau von speicherbasierten Ladesäulen. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf das Ultraschnellladen. Rein netzbasierte Lösungen sind kostenintensiv und in Teilen nicht umsetzbar. Jeder speicherbasierte Ladepunkt, der intelligent vernetzt ist, sorgt dafür, dass es weniger Netzengpässe gibt. Angesichts der im Fitfor55 Programm der EU vorgesehenen Vielzahl von Ladestandorte wird es eine positive Wirkung auf die Stabilität und Versorgungssicherheit des gesamten Energiesystems geben.

3. Vereinfachung von Verfahren und klare Zielsetzung

Der BVES begrüßt ausdrücklich die vorgesehene Vereinheitlichung der Technischen Anschlussbedingungen (TAB), die zu einer massiven Vereinfachung bei Ausbau der Ladeinfrastruktur führen werden. Hier sind konkrete Fristen von essenzieller Bedeutung. Gleiches gilt für den Vorschlag für digitale Anmeldeverfahren. Digitalisierung von Prozessen und Genehmigungsverfahren müssen zum Standard werden.

Gleichzeitig müssen Ausschreibungen auf das Ergebnis fokussieren. Es ist nicht Aufgabe des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr sowie dessen nachgeordnete Behörden bzw. nationale Leitstellen wie die NOW GmbH, sich um

den Netzausbau zu kümmern. Vielmehr müssen tragfähige Ausschreibungen und Förderprogramm implementiert werden. Das Ziel muss sein, dass das Energiesystem gestärkt und der Markthochlauf für die Elektromobilität kostengünstig beschleunigt wird.

4. Bidirektionales Laden wird vorgebracht

Der BVES begrüßt die klare Positionierung für das bidirektionale Laden. Es fehlt jedoch weiterhin eine Definition für Energiespeicher im deutschen Energierecht, die an die EU-Vorgaben angepasst ist. Die aktuell gültige Letztverbraucherdefinition für Speicher muss abgeschafft werden, auch weil diese das bidirektionale Laden ausbremst. Folglich ist ein effizientes Messkonzept zu formulieren und zu ergänzen.

5. Aktuelle Letztverbraucherdefinition für Speicher ist unzureichend

Die aktuelle Definition von Energiespeichern im deutschen Energierecht bremst Innovationen auch in der Elektromobilität aus. Es gilt die Definition der EU-Elektrizitätsbinnenmarkt-Richtlinie zu übernehmen, dass Energiespeicherung die zeitliche Verschiebung von Erzeugung und des Verbrauchs von Energie ist.

6. Klare Standards und Normen

Keine Festlegung auf eine einzelne Variante für ISO 15118 „Plug & Charge“. Der BVES lehnt die einseitige Festlegung auf einen einzelnen Standard für Plug & Charge Funktionalität beim DC-Laden ab. Bereits heute wird im Markt z.B. mit Autocharge für DC-Laden eine Variante von Plug & Charge angeboten, welche bereits heute mit nahezu allen Fahrzeugen funktioniert, die sich standardkonform verhalten und sowohl von der Mehrheit der OEMs als auch den Kunden sehr gut angenommen. Eine einseitige Festlegung bzw. Verpflichtung zu Plug & Charge würde diese alternativen Angebote konterkarieren. Denn Plug & Charge gemäß der ISO 15118 ist nur eine Art der automatischen Authentifizierung am Ladepunkt unter anderen automatischen sowie Karten-/App-basierten Authentifizierungsmethoden.

Kritisch ist zudem, dass aktuell keine Marktregeln bei der Umsetzung von ISO 15118 für einen fairen Wettbewerb bestehen und begleitende Prozesse nicht standardisiert sind. Die Implementierung ist abhängig von den jeweiligen OEM und fördert hier die Gatekeeper-Rolle eben dieser. Insgesamt wird die Marktrolle des EMP überhaupt nicht erwähnt und muss zwingend bei den Überlegungen berücksichtigt werden.

7. Flächen optimal nutzen

In den Städten sind die Flächen knapp. Intelligentes und ultraschnelles Laden muss der Standard werden, damit die Flächen für das Laden effizient und effektiv genutzt werden können und so ein Massenmarkt bedient wird. Die Ladeinfrastruktur muss städtebaulich so integriert werden, dass Bodenpreissteigerungen vermieden werden.

8. Reservierungsfunktionen intelligent einsetzen

Das Recht auf Reservierung ist zu begrüßen. Allerdings darf es nicht den massiven Ausbau der Ladeinfrastruktur bremsen, sondern muss ein ergänzender Bestandteil des Ausbaus werden.

Bundesverband
Energiespeicher Systeme e. V.
Oranienburger Straße 15
10178 Berlin
Tel. +49 30 54610630
info@bves.de
www.bves.de