

Möglichkeiten, Herausforderungen und neue Akteure in der Energiewirtschaft.

„Wirtschaftsministerium plant Zwangs-Ladepausen für Elektroautos“, titelte die WELT am SONNTAG im Januar. Wenige Stunden später wurde der Referentenentwurf zum Steuerbare-Verbrauchseinrichtungen-Gesetz (SteuVerG) vorerst zurückgezogen. Die Debatte um das SteuVerG verdeutlicht, wie stark das Thema Elektromobilität polarisieren kann und dass unterschiedliche Interessengruppen Einfluss nehmen. In Bezug auf das SteuVerG hat die Automobilindustrie nun zunächst gewonnen und die Energiewirtschaft hat das Nachsehen.

Das Thema Elektromobilität beschäftigt die Gemüter auch abgesehen vom Entwurf des SteuVerG: Sind batterieelektrische Fahrzeuge sinnvoller oder sollte auf Wasserstoff und Brennstoffzellen gesetzt werden? Werden genügend öffentliche Ladesäulen geplant oder muss davon ausgegangen werden, dass die meisten Leute zu Hause oder auf der Arbeit laden? Vermutlich wird die Zukunft eine Kombination aus den verschiedenen Möglichkeiten und Technologien sein und noch weitere Innovationen einschließen. Es entstehen neue Marktrollen, die durch unterschiedliche Akteure ausgefüllt werden können.

Begrenzte Handlungsmöglichkeiten für Netzbetreiber.

Betrachten wir als ersten Akteur die Netzbetreiber. Netzbetreiber dürfen laut der EU-Richtlinie zum Elektrizitätsbinnenmarkt weder als Ladepunktbetreiber auftreten und noch Ladepunkte errichten – es sei denn, es findet sich sonst niemand für diese Aufgabe oder die Ladepunkte dienen nur dem Eigengebrauch. Andererseits sind sie durch die Niederspannungsanschlussverordnung dazu verpflichtet, Ladepunkte diskriminierungsfrei anzuschließen. Gesetzlich wird für Netzbetreiber also eine passive Rolle vorgesehen. Sie warten darauf, dass ein Anschlussnehmer einen Ladepunkt anschließen möchte und schließen diesen dann an und bauen gegebenenfalls ihr Netz aus.

„Zielnetzplanung für Verteilnetzbetreiber“

Eine solche Passivität kann jedoch sowohl zu Fehlplanungen im Netzausbau als auch zu einer verzögerten Inbetriebnahme von Ladepunkten führen. Ein Weg aus der Passivität ist die Berücksichtigung von Hochlaufszenerarien für Elektromobilität bei der Planung des Netzausbaus im Sinne einer Zielnetzplanung. Außerdem stellt sich hinsichtlich mehr und mehr angeschlossener Ladepunkte langfristig auch die Frage nach der Notwendigkeit einer Niederspannungsnetzführung.

Viele Möglichkeiten für Kommunen mit verschiedenen Einflussfaktoren und Stakeholdern.

Im Gegensatz zu Netzbetreibern haben Kommunen sehr viel größeren Spielraum hinsichtlich der Elektromobilität. Sie können den Bau von Ladeinfrastruktur veranlassen, selbst als Ladepunktbetreiber auftreten, mit ihren kommunalen Unternehmen Strategien zur Elektrifizierung von Firmen- und Busflotten vereinbaren oder die Weichen für eine Entwicklung in Richtung Wasserstoff-Fahrzeuge stellen. Bisher gelingt es Kommunen jedoch nur selten, die verschiedenen Möglichkeiten und Interessengruppen in einer Gesamtstrategie zu berücksichtigen.

Für die Ausgestaltung eines ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes sind lokale Gegebenheiten – Stadt oder Land; eigene Ressourcen und Fördermöglichkeiten; Berge oder Flachland – genauso einzubeziehen wie die Ziele der jeweiligen Kommune. Außerdem muss die Kommune die gesetzlichen Vorgaben aus dem Bundes-Immissionsschutz-Gesetz (BImSchG) und aus dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) erfüllen. Für den Erfolg eines Mobilitätskonzeptes ist weiterhin entscheidend, dass alle Beteiligten frühzeitig in die Entwicklung eingebunden werden, sodass die jeweiligen Bedürfnisse berücksichtigt werden können.

Neue Akteure in der Energiewirtschaft.

Die Elektromobilität bringt auch Akteure ins Spiel, die mit der Energiewirtschaft bisher wenig bis gar nichts zu tun hatten.

Immobilienbetreiber und -eigentümer werden durch das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz (GEIG) gezwungen, sich mit dem Thema Elektromobilität und Ladeinfrastruktur zu beschäftigen. Demnach müssen neue Gebäude mit mehr als fünf bzw. sechs Stellplätzen ab dem 11. März 2021 mit Ladesäulen und Schutzrohren für Ladeinfrastruktur ausgestattet werden.

Die Mineralölwirtschaft als weiterer neuer Akteur betritt ebenfalls nicht nur aus eigenem Antrieb das Spielfeld der E-Mobilität. Im Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung ist das Ziel von einer Million Ladepunkte bis 2030 festgeschrieben.

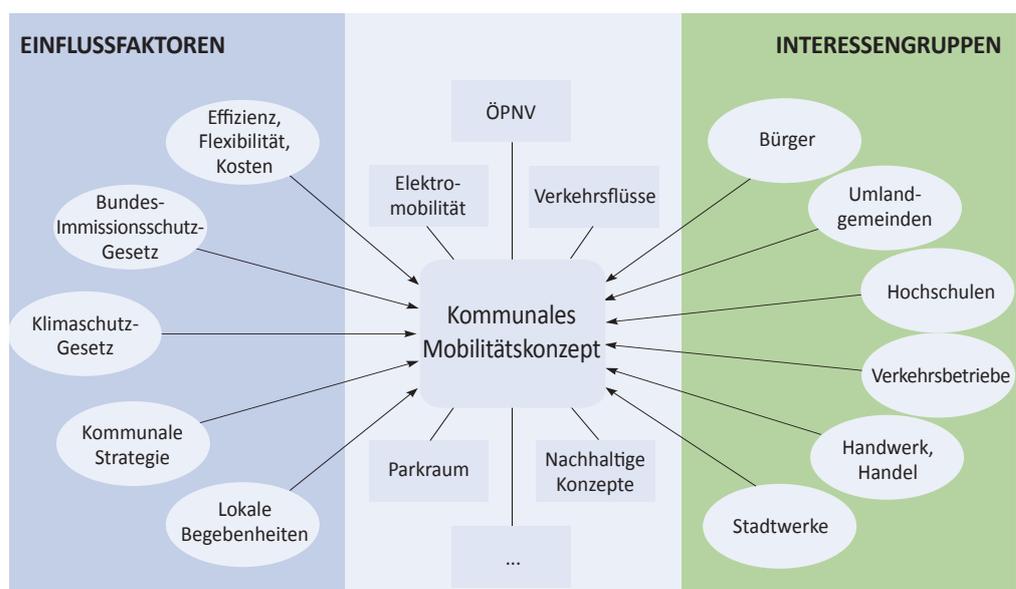


Abbildung 1: Einflussfaktoren und Interessensgruppen für ein ganzheitliches kommunales Mobilitätskonzept



Abbildung 2:
Akteure im Bereich der Elektromobilität - neue und alte Akteure in der Energiewirtschaft

Damit dieses Ziel erreicht werden kann, fordert die Bundesregierung den Aufbau von Schnellladesäulen an Tankstellen: Bis Ende 2022 sollen Schnellladestationen an 25 %, bis 2024 an 50 % und bis 2026 an 75 % aller Tankstellen in Deutschland stehen. Derzeit sind diese Zahlen noch nicht gesetzlich verpflichtend und die Tankstellenbetreiber und -eigentümer können freiwillig nachrüsten und auf entsprechende Fördergelder zugreifen.

Sollten die Teilziele bis Ende 2022 nicht erreicht sein, will die Bundesregierung eine Versorgungsaufgabe beschließen, die aus der Freiwilligkeit dann doch eine Pflicht macht. Immobilienbetreiber und Tankstellenpächter können somit in die Rolle eines Ladepunktbetreibers mit allen dazugehörigen Rechten und Pflichten schlüpfen und damit aktive Teilnehmer in der Energiewirtschaft werden oder sie müssen sich zumindest damit auseinandersetzen, wer diese Marktrolle für sie übernehmen soll.

Für weitere Informationen wenden Sie sich bitte an:
Kristina Grundey
Telefon: +49 40 27899-224
E-Mail: k.grundey@consulectra.de

