

Stellungnahme zum Entwurf Masterplan Ladeinfrastruktur II

Stand 23.09.22

Gesamtentwurf

- Das DVF begrüßt den Entwurf und die in Kürze geplante Vorlage des Masterplans Ladeinfrastruktur II mit Nachdruck.
- Die Elektromobilität ist der Kernbaustein für den Klimaschutz im Straßenverkehr. Entscheidende Voraussetzung ist der zügige und flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur. Daher kommt dem Masterplan, seiner Fortentwicklung und Umsetzung eine zentrale Bedeutung zu.
- Die Bundesregierung unterstützt die Elektromobilität kontinuierlich. Das DVF bewertet dies sehr positiv und bittet darum, diese Strategie fortzusetzen und auszubauen. Die im DVF organisierten Akteure – Hersteller ebenso wie Nutzer und Dienstleister – tragen mit hohen eigenen Investitionen zum Erfolg der Transformation bei.
- Die Aufnahme der Lkw-Ladeinfrastruktur in den Masterplan II ist richtig und dringend notwendig. Der Umfang der Ladeanforderungen des Nutzfahrzeugverkehrs wird im gegenwärtigen Abstimmungsprozess der europäischen AFIR unterschätzt. Der Masterplan Ladeinfrastruktur II muss sich an einem höheren Ambitionsniveau orientieren.
- Der Blick auf den Masterplan zeigt zwei grundlegende Herausforderungen im Umsetzungsprozess:
 - Trotz der Bemühungen besteht bei wichtigen Maßnahmen Zeitverzug. Beispiele dafür sind die Flächenbereitstellung, der Aufwand und Vorlauf für Netzanschlüsse, die Vorbereitung auf den elektrifizierten Lkw-Fernverkehr, die Verfügbarmachung von Echtzeitdaten und problemfreien Bezahlverfahren.
 - An vielen Stellen wird die Umsetzung durch komplexe Regulierungen, fragmentierte Zuständigkeiten und uneinheitlichen Vollzug gebremst. Dies betrifft z. B. Netzanschlüsse, Zulassungsanforderungen, technische Anschlussbedingungen.
- Das DVF bittet die Bundesregierung, diese Rahmenbedingungen schneller und konsequenter anzupassen und die Verfahren zur Errichtung von Ladeinfrastruktur in Abstimmung mit Ländern und Kommunen zu vereinfachen und zu vereinheitlichen.
- Das DVF bekräftigt die Zielsetzung der Bundesregierung, Ladeinfrastruktur auf Grundlage selbsttragender privatwirtschaftlicher Geschäftsmodelle zu errichten und zu betreiben. Maßnahmen, welche diese Zielsetzung unterstützen, könnten im Entwurf noch stärker ausformuliert werden.
- Bei der Stromladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge sollte die Bundesregierung auch prüfen, wie Oberleitungssysteme zum dynamischen Laden auf Autobahnen berücksichtigt werden können (Electric Road Systems). Wenn sich die Bundesregierung hierfür Ziele setzt, müssen entsprechende Maßnahmen im Masterplan II verankert werden.

- Ergänzend möchten wir darauf hinweisen, dass in Analogie zum Masterplan Ladeinfrastruktur auch wirkungsvolle Strategien und Zeitpläne zum Aufbau der Versorgungsinfrastruktur für Wasserstoff im Verkehrssektor erforderlich sind.

Ergänzungs- bzw. Änderungsvorschläge

Maßnahmen 1-5,7: Die Nutzer (Individualverkehr und Transportunternehmen) sollten in geeigneter Form in die Bedarfsermittlung, das Monitoring und die Evaluierung der Umsetzung des Masterplans einbezogen werden. Auch Einbeziehung der Systemlieferanten könnte sinnvoll sein.

Maßnahme 4: Die Automobilindustrie leistet einen Beitrag zum Aufbau der Ladeinfrastruktur, auch in Zukunft. Im Sinne der Langfristigkeit und Effizienz muss der Schwerpunkt der öffentlichen Ladeinfrastruktur aber auf Akteuren liegen, die dies als Kerngeschäft betreiben.

Maßnahme 12: Die digitale Bereitstellung von Echtzeitdaten und die Herstellung von Preistransparenz sind wichtig. Das betrifft gleichermaßen den Straßenpersonenverkehr und Straßengüterverkehr.

Maßnahme 14: Die Effektivität und Anwenderfreundlichkeit der Förderprogramme würde durch folgende Maßnahmen erhöht.

- Förderaufrufe in kürzeren zeitlichen Abständen: vierteljährlich statt jährlich
- Booster-Programme für Kommunen mit signifikantem Rückstand beim Infrastrukturaufbau; z. B. mit Förderzusagen, die sich auf das gesamte Stadtgebiet erstrecken
- vorzeitigen Maßnahmenbeginn ermöglichen
- Verlängerung der Vorhabenlaufzeit bis zur Inbetriebnahme: Anhebung von derzeit 12 auf 24 Monate
- Reduzierung von Nachweispflichten im Nachgang zum Projekt; Verlängerung der Fristen für die Nachweisführung
- Verzicht auf Ausschreibungspflichten, z. B. bei Tiefbau- und Elektroarbeiten
- Zulassung von alternativen Vertragsmodellen (z. B. Contracting statt Kauf von Hardware).
- Verbesserung der Nutzerfreundlichkeit des Online-Portals für die Antragseinreichung (Easy Online) und Berichterstattung (OBELIS)

Maßnahme 15: DVF sieht weiterhin Förderbedarf für Wallboxen, z. B. in Verbindung mit einer stärkeren Berücksichtigung von Ladestellen für Mehrfamilienhäusern und Eigentümergemeinschaften.

Maßnahmen 22-27: Die Kommunen benötigen mehr Ressourcen, Unterstützung und Werkzeuge, um den schnelleren Aufbau der Ladeinfrastruktur zu ermöglichen. Maßnahmen 22-27 setzen an den richtigen Stellen an. Privatanbieter mit Lebenszyklusmodellen für den Aufbau und Betrieb könnten stärker Berücksichtigung finden. Formate der Bürgerbeteiligung könnten angedacht werden.

Maßnahmen 28-33: Die Maßnahmen sind dringlich. Es müssen zügig mehr Flächen für Ladeinfrastruktur verfügbar gemacht werden. Bei Maßnahme 31 sollten Förderkonzepte für Parkhäuser einbezogen werden. Maßnahmen 32 und 33 sollten zeitlich vorgezogen werden. Lösungen für Betriebshöfe und große Flottenbetreiber sollten in die Überlegungen einbezogen werden. So sind z. B. viele Betriebshöfe kommunaler ÖPNV-Unternehmen mit einem Mangel an Flächen und leistungsfähigen Netzanschlüssen konfrontiert.

Maßnahme 34: Die Roadmap Digitalisierung ist wichtig und sollte zügig erstellt werden. Ergänzung: Soweit private Ladeinfrastrukturen ein geschlossenes System darstellen (z. B. bei Flotten von gewerblichen Logistikunternehmen), sollten die Betreiber frei über die Technologie entscheiden können.

Maßnahme 35: Maßnahmen zur Cybersicherheit werden begrüßt. Die sichere Funktion von Ladestellen ist ein generell wichtiger Punkt. Die Rolle der technischen Prüforganisationen könnte an dieser Stelle ggf. erwähnt werden.

Maßnahmen 38, 39, 40, 45: Diese Maßnahmen sind wichtig für Beschleunigung des Ausbaus. Bitte mit Nachdruck umsetzen. Maßnahme 38 bitte zeitlich vorziehen.

Maßnahme 44, 45, 47 werden begrüßt.

Maßnahme 49: Die Bundesregierung sollte die Fortschritte bei der Ladeinfrastruktur in Wohneigentumsgemeinschaften zeitnah bewerten. Trotz der erfolgten Rechtsänderung bleibt die Errichtung für interessierte Eigentümer faktisch schwierig. Zusätzliche Maßnahmen zur Unterstützung wären zu begrüßen.

Maßnahme 51: Für Ladepunktbetreiber, die in unmittelbarer räumlicher Nähe PV-Strom erzeugen, speichern und an öffentlichen Ladepunkten verkaufen, sollten administrative und steuerliche Hürden beseitigt werden.

Maßnahmen 55, 57, 59: Neben den OEM sollten hierbei die Nutzer (Transportunternehmen) einbezogen werden. Analog zu Maßnahme 60. Das betrifft den Erstellungsprozess des Ladenetzes, der Muster-Layouts für Ladestandorte, die Festlegung der Ladetechnik und -standards. Die Muster-Layouts sollten auch auf Logistikstandorte übertragbar sein.

Maßnahme 55: Das Ambitionsniveau der AFIR für die Lkw-Ladeinfrastruktur ist nicht hoch genug. Deutschland sollte darüber hinausgehen und ein Ziel von mindestens 4.000 Megawatt-Ladepunkten (MCS) bis 2030 verfolgen. Auch der Einsatz von Oberleitungssysteme zum dynamischen Laden auf Autobahnen sollte geprüft werden. Die Voraussetzungen für das Laden von leichten Nutzfahrzeugen kleinerer Gewerbebetriebe müssen verbessert werden.

Maßnahme 58: Das Ausschreibungsverfahren der Bundesregierung sollte vorgezogen und spätestens im Frühjahr 2023 gestartet werden.

Maßnahme 61: Das Laden von Reisebussen an touristischen Zielpunkten sollte Berücksichtigung finden.
