

SCHNELLADENETZ ALS GEMEINSAMER KRAFTAKT

Elektromobilität Plädoyer für einen Schulterchluss: Ein flächendeckendes und leistungsfähiges Schnellladesäulenetz ist gerade in Städten unverzichtbar. Doch bürokratische Hürden bremsen den Ausbau. Kommunen, Stadtwerke und Ladenetzbetreiber müssen eng zusammenarbeiten, fordert Jolt-CEO Maurice Neligan

Maurice Neligan, München

An ehrgeizigen Plänen mangelt es nicht: Im Rahmen ihrer Klimaschutzoffensive will die Bundesregierung bis zum Jahr 2030 rund 15 Mio. Elektrofahrzeuge auf der Straße sehen und dafür mindestens eine Million Ladepunkte zur Verfügung stellen. Doch der Hochlauf der Elektromobilität droht genau daran krachend zu scheitern: Aufgrund zahlreicher bürokratischer Hürden kommt insbesondere der Ausbau der dringend benötigten Schnellladeinfrastruktur mit Ladeleistungen von 300 kW und mehr in Städten und Ballungszentren nur schleppend voran.

Kein Wunder, dass die deutsche Automobilindustrie über einen zögerlichen Absatz klagt – die Menschen wollen so einfach und zügig laden, wie sie tanken. Dafür braucht es jedoch anstatt tausender langsamer AC-Ladepunkte mit maximal 22 kW Ladeleistung flächendeckend moderne, batteriegestützte HPC-Ladestationen (High Power Charging), an denen in fünf Minuten rund 100 Kilometer Reichweite geladen werden können – ohne aufwendigen Netzausbau. Trotz dieser Erkenntnis hakt es in der Praxis beim Aufbau eben dieser Schnellladeinfrastruktur gewaltig. Das ist ein Problem für die Elektrifizierung des motorisierten Individual-

verkehrs in Städten. Es geht jetzt darum, mit ultraschnellen Ladelösungen das Vertrauen der Verbraucher in die Elektromobilität zu stärken und eine breitere Akzeptanz zu schaffen.

Schulterchluss für die Schnellladeoffensive

Die Herausforderungen beim Ausbau des Schnellladenetzes sind gewaltig. Deshalb sind kommunale und private Unternehmen gleichermaßen gefordert. Die kommunale Wirtschaft allein wird diese Mammutaufgabe angesichts klammer Kommunen und einem Berg an Aufgaben über-

lasteter, personell unterbesetzter Stadtwerke nicht stemmen können. Wir brauchen daher eine Schnellladeoffensive, bei der sich die wichtigsten Akteure – Kommunen, Stadtwerke und Ladenetzbetreiber – zusammenschließen. Nur so kann der zügige Ausbau eines sicheren und zuverlässigen Schnellladenetzes an hochfrequentierten innerstädtischen Standorten gelingen.

Mehr Vielfalt für den Ladeausbau nötig

Derzeit bremsen enorme Hürden den Ausbau der Schnellladeinfrastruktur im öffentlichen Raum aus. Ein Hemmnis ist die

monopolartige Stellung der örtlichen Stadtwerke. Städte und Kommunen betrachten diese oft als natürliche Partner für den Ausbau der Ladeinfrastruktur, was jedoch den Wettbewerb einschränkt. Dies hemmt Innovationen und Investitionen in schnelles Laden. Statt leistungsstarker HPC-Säulen bauen viele Stadtwerke langsame AC-Lader. Ein einziger 320 kW starker HPC-Lader könnte 15 AC-Lader ersetzen und dringend benötigten Platz – etwa für Radwege oder Busspuren – schaffen. Es geht um klimafreundliche Mobilität und intelligente Verkehrsplanung, nicht um die Elektrifizierung von Parkplätzen. Städte sollten Mischkonzepte für

die Ladeinfrastruktur fördern und Stadtwerke könnten, zur eigenen Entlastung, Aufträge an spezialisierte Anbieter für Ladeinfrastruktur vergeben, um ihre begrenzten personellen und finanziellen Ressourcen auf ihre Kernkompetenzen im Rahmen der kommunalen Daseinsvorsorge zu konzentrieren.

Vergabepaxis muss sich dringend ändern

Damit nicht genug: Die Standortvergabe von Ladestationen muss effizienter werden. Langwierige Ausschreibungsverfahren, rechtliche Unsicherheiten und bürokratische Hürden erschweren privatwirtschaftlichen Anbietern das Geschäft. Stadtwerke werden oft bevorzugt; klare Richtlinien für diskriminierungsfreie Standortvergaben gibt es nicht. Das Energiewirtschaftsgesetz (§ 7c) verbietet zwar Netzbetreibern, Ladepunkte zu besitzen oder zu betreiben; doch dies wird in der Praxis oft umgangen. Sinnvoll wäre eine regelmäßige Vergabe kleiner Standortkontingente, um privatwirtschaftliche Lösungen zu fördern und Stadtwerke zu entlasten.

Beschleunigung der Netzanschlüsse für Schnelllader

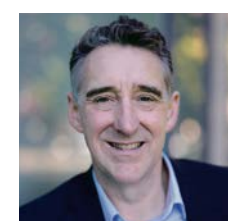
Eine Zumutung sind auch die langen Genehmigungszeiten für Netzanschlüsse – oft bis zu zwölf Monaten. Das führt dazu, dass fertige Ladestationen nicht schnell genug in Betrieb genommen werden können. Hier müssen die Kommunen mehr Druck auf die örtlichen Netzbetreiber ausüben. Jede Anfrage nach einem Stromanschluss für Ladestationen sollte spätestens drei Monate nach Antragstellung abgeschlossen sein.

Die Vielzahl der Herausforderungen, die den Ausbau des Ladenetzes behindern, sollten Stadtverwaltungen, Ladenetzbetreiber und Stadtwerke in Round Tables offen diskutieren und eine sinnvolle Arbeitsteilung finden, von der letztlich alle profitieren. Nur im Schulterchluss wird es uns gelingen, ein leistungsfähiges Schnellladenetz aufzubauen und damit die Antriebswende in Deutschland zu ermöglichen. Die Bürgerinnen und Bürger, wie auch die Umwelt, würden es uns danken.



Bei der Verkehrswende geht es nicht darum, Parkplätze zu elektrifizieren, findet Jolt-CEO Maurice Neligan.

Bild: © Robert Poorten/Adobe Stock



Maurice Neligan, Gründer und CEO von Jolt Energy
Bild: © Jolt Energy



Mit uns läuft das

Ihre Busse · Ihr Strom · Ihre eMIS

Mieten statt kaufen:

E-Busse, Trafo, LIS und Strom

- ✓ Verfügbarkeitsgarantie für Busse, LIS und Trafo
- ✓ Einführung von E-Bussen ohne technisches Risiko
- ✓ Mietrate: Preis pro Kilometer, Strom inklusive
- ✓ Kein Investitionsrisiko
- ✓ Kostenvorteil durch Fördermittel

