



AUSBAU VON LADEINFRASTRUKTUR - UMSETZUNG DER EPBD IN DEUTSCHLAND

Gutes für alle.

EINFÜHRUNG

Als führende Lebensmitteleinzelhändler in Deutschland sehen wir uns in der Verantwortung, einen aktiven Beitrag zur Transformation des Verkehrs- und Energiesektors zu leisten. Mit leistungsstarker und vor allem bedarfsgerechter Schnellladeinfrastruktur auf unseren Parkplätzen unterstützen wir das Ziel der Politik, die nachhaltige Mobilität zu erhöhen. Damit sind wir gleichzeitig ein verlässlicher und attraktiver Partner unserer Kundinnen und Kunden. Seit Jahren nehmen wir eine Vorreiterrolle ein. Wir gehen über die aktuellen, gesetzlichen Vorgaben hinaus und investieren proaktiv – insbesondere in Leistung und Anwenderfreundlichkeit der Ladepunkte. An mehr als 600 Filialen bieten wir mit rund 1.400 Ladepunkten und einer Ladeleistung von bis zu 150 kW ein kundenorientiertes Angebot an.

Die novellierte Energy Performance of Buildings Directive (EPBD) und ihre pauschalen Vorgaben konterkarieren in der Praxis einen leistungsorientierten, kundenzentrierten und bedarfsgerechten Ausbau. Ursache dafür sind die hohen Anforderungen an den weiteren Aufbau von Ladeinfrastruktur in Artikel 14:

- Im Neubau und bei zu renovierenden Gebäuden soll an jedem 5. Stellplatz ein Ladepunkt errichtet sowie die übrigen Stellplätze jeweils zur Hälfte vorverkabelt und mit Leerrohren ausgestattet werden.
- Bei Bestandsgebäuden soll bis zum 01.01.2027 jeder zehnte Stellplatz mit einem Ladepunkt oder jeder zweite mit einem Leerrohr ausgestattet werden.

In der Praxis bedeutet dies für ALDI:

- Bei einem Neubau einer Filiale mit 100 Stellplätzen müssen, um dem Kundenverhalten zu entsprechen, 20 DC-Ladepunkte installiert werden. Selbst bei DC-Ladepunkten mit einer geringeren Leistung (50 kW) ist damit ein Netzanschluss mit einer Kapazität von 1 MW notwendig. Zum Vergleich: Dies entspricht 30 Einfamilienhäusern oder 7 regulären Filialstandorten. Alleine für die Ladeinfrastruktur sind hierbei pro Standort Investitionen im Millionenbereich notwendig.
- Werden die Vorgaben mit kundenseitig nicht nachgefragten AC-Ladepunkten erfüllt, bedarf es trotzdem eines Netzanschlusses in der Mittelspannung (440 kW). Dies entspricht etwa 13 Einfamilienhäusern oder 3 regulären Filialstandorten.

Dieser Quantität-statt-Qualität-Ansatz schränkt unsere Möglichkeiten ein, leistungsorientiert, flexibel und zielgerichtet auf Nachfrage und verfügbare Netzkapazitäten je nach Standort reagieren zu können. Sie führen zudem zu hohen Investitionskosten.

Wir regen daher dringend an, den gesetzgeberischen Spielraum bei der Umsetzung der EPBD in das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (GEIG) zu nutzen, um dem Aufbau für den Kunden nicht geeigneter Ladeinfrastruktur im Lebensmitteleinzelhandel vorzubeugen.

UNSERE STANDPUNKTE

AMBITIONIERTE UND BEDARFSGERECHTE ZIELE

Der Einkauf bei ALDI dauert 20-30 Minuten. Wir fokussieren uns deshalb auf leistungsstarke DC-Schnellladepunkte, damit während des Einkaufs eine hohe Reichweite aufgeladen werden kann (150 kW = bis zu 330 km). Im Vergleich: Langsame AC-Ladesäulen generieren in der gleichen Zeit gerade einmal 36 km (bis zu 22 kW) Reichweitengewinn. DC-Schnellladepunkte haben einen weiteren Vorteil: Sie wickeln über den Tag verteilt mehr Ladevorgänge ab als sehr gut genutzte AC-Ladesäulen und können somit mehr E-Autos laden.

Dieser Ansatz folgt dem Verhalten unserer Kundinnen und Kunden: Während AC-Ladepunkte im privaten Bereich, für Hotels oder am Arbeitsplatz geeignet sind, werden sie im Lebensmitteleinzelhandel aufgrund der kurzen Standzeit wenig nachgefragt. Für den öffentlichen Ladevorgang ist eine bedarfsgerechte DC-Ladeinfrastruktur unabdingbar.

Bereits jetzt stellen die bisherigen Ausbautvorgaben und -vorhaben die Netze vor enorme Herausforderungen. Derzeit benötigen wir einen zweiten Netzanschluss für eine einzige Schnellladesäule. Je nach Standort wird dieser mit Verweis auf mangelnde Netzkapazitäten oftmals nicht zur Verfügung gestellt. Hinzu kommt: Genehmigung und Inbetriebnahme dauern nicht selten mehr als ein Jahr. Die Kombination aus hohen gesetzlichen Anforderungen, mangelnden Netzkapazitäten, Investitionskosten und fehlender Amortisation wird dazu führen, dass im Einzelhandel massenhaft langsame AC-Ladepunkte errichtet werden – nur um die starren Vorgaben zu erfüllen. Zielgerichteter wäre es, den Ausbau von Ladeinfrastruktur weiterhin leistungsorientiert, flexibel und bedarfsgerecht zu gestalten, damit er den Kundinnen und Kunden auch wirklich nutzt.

UNSERE EMPFEHLUNG

1. Die Ladeleistung wird an gewerblichen Standorten mit kurzer Standdauer als maßgebliche Größe im GEIG normiert.
2. In der EPBD vorgesehene Regelungen werden in das nationale Recht umgesetzt:
 - Die Möglichkeit beibehalten, entweder Ladepunkte oder Leerrohre in Bestandsgebäuden errichten zu können (Art. 14 Abs. 2 EPBD).
 - Ausnahmen bei zu hohen Investitionskosten in Relation zu den Renovierungskosten (Art. 14 Abs. 5 lit. B EPBD).
 - Ein zeitlicher Aufschub für erst kurz zuvor errichtete oder renovierte Gebäude (dann 01.01.2029).
3. Die Bündelung von Ladepunkten über mehrere Standorte hinweg im GEIG gewährleisten, um den Bedarf an besonders nachgefragten Standorten zu berücksichtigen.
4. Bei nachweislich fehlenden Netzkapazitäten verringert sich die Anzahl der zu errichtenden Ladepunkte.

PLANUNGSSICHERHEIT, ATTRAKTIVE RAHMENBEDINGUNGEN UND WETTBEWERBSFÄHIGKEIT

Unternehmerische Planungssicherheit, attraktive Rahmenbedingungen und effiziente Prozesse sind essentiell für den schnellen Ausbau von Ladeinfrastruktur. Bundesweit einheitliche Antragsverfahren, standardisierte technische Anschlussbedingungen und einheitlich digitalisierte Prozesse sind daher unabdingbar, um Bearbeitungszeiträume von Netzanschlüssen drastisch zu verkürzen.

UNSERE EMPFEHLUNG

1. Die Antragsverfahren für Netzanschlüsse und die technischen Anschlussbedingungen der Nieder- und Mittelspannung müssen verbindlich vereinheitlicht werden.
2. Antragsverfahren und Dokumentenmanagement müssen einheitlich digitalisiert werden, um Bürokratie abzubauen. Die technischen Vorgaben müssen dabei ebenso wie die Netzanschlusskapazitäten verpflichtend transparent und öffentlich zur Verfügung stehen.
3. In § 17 Abs. 2 EnWG sollte geregelt werden, dass ein zweiter Netzanschluss in der Niederspannung bereitgestellt werden muss, wenn dies für die Erfüllung der gesetzlichen Ausbaupflichten notwendig ist. Gleichzeitig muss das Netz ausgebaut werden, damit dem höheren Leistungsbedarf bei Ladestandorten Rechnung getragen wird.
4. Antragsverfahren von Förderprogrammen sollten so vereinfacht werden, so dass Anträge mit mehreren Installationsorten sowie einem Mix aus AC- und DC-Ladesäulen gebündelt werden können.

NUTZERFREUNDLICHKEIT UND ZUGÄNGLICHKEIT

Ziel des Ausbaus von Ladeinfrastruktur muss es sein, den Kundenanforderungen gerecht zu werden. Die Zugänglichkeit von Ladepunkten muss je nach Standort unabhängig von den Öffnungszeiten einer Filiale möglich sein. Vorgaben der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) verhindern dies in städtischen Lagen allerdings oftmals. Orientiert am Kundenbedürfnis „Verfügbarkeit“ sind dabei Bedarf und Angebot stets miteinander zu vereinbaren.

UNSERE EMPFEHLUNG

1. Es müssen rechtssichere Grundlagen – insbesondere unter Berücksichtigung von haftungs- und lärmschutzrechtlichen Vorgaben – geschaffen werden, damit ALDI-Parkplätze je nach Standort auch für Ladevorgänge außerhalb der Öffnungszeiten aktiviert werden können. Ebenso müssen entsprechende Duldungspflichten für betroffene Dritte im GEIG normiert werden.
2. Verkehre von und zu Ladepunkten im Sinne von § 2 Nr. 5 Ladesäulenverordnung sollten bei der Ermittlung von Belastungen (Lärmemissionen) unberücksichtigt bleiben.

