

Autor: Flauger, Jürgen
Seite: 016
Ressort: Unternehmen & Märkte
Gattung: Tageszeitung

Nummer: 043
Auflage: 105.980 (gedruckt) 125.600 (verkauft)
 130.763 (verbreitet)
Reichweite: 0,383 (in Mio.)

LADEINFRASTRUKTUR

Elektroautos finden endlich Anschluss

Ab sofort gibt es Fördermittel für Ladesäulen - und die Versorger wollen sich im großen Stil darum bewerben.

Jürgen Flauger

Vor drei Wochen gab Vattenfall ein erstes, deutliches Bekenntnis zur Elektromobilität ab: Der Energiekonzern wird seinen kompletten Fuhrpark auf Elektroantrieb umstellen. Alles vom Pkw bis zum Technik- und Wartungsfahrzeug soll ausgetauscht werden - und das innerhalb von lediglich fünf Jahren. Europaweit benötigt der Konzern 3 500 Elektrofahrzeuge, allein in Deutschland sind es 1 100.

Jetzt folgt das zweite Bekenntnis. Innerhalb des kommenden Jahres will Vattenfall in Deutschland 400 bis 800 öffentlich zugängliche Ladepunkte installieren, wie das Unternehmen auf Anfrage des Handelsblatts mitteilte. Dabei will es bundesweit expandieren. Bislang betreibt Vattenfall lediglich 110 Ladepunkte - und die auch nur in den beiden Städten, in denen der Konzern selbst aktiv ist: in Hamburg und Berlin.

Und Vattenfall ist kein Einzelfall. Nachdem die deutsche Energiewirtschaft jahrelang beim Thema Elektromobilität gezögert hat und nur schleppend Ladesäulen installierte, kommt jetzt endlich Schwung in den Aufbau der Infrastruktur. Ab sofort können sich die Unternehmen um Fördermittel aus einem Topf von 300 Millionen Euro bewerben, den die Bundesregierung dafür zur Verfügung stellt.

Die Branche wird auch dankbar zugreifen: Nach Informationen des Handelsblatts aus Branchenkreisen werden alleine bei den überregional tätigen Versorgern Anträge für mehrere Tausend Ladepunkte vorbereitet. Gleichzeitig wollen sich viele der 900 Kommunalversorger um Gelder aus dem Förderpotopf bewerben. "Ich bin überzeugt davon, dass viele unserer Mitgliedsunternehmen rasch Anträge stellen werden", sagt Stefan Kapferer, Hauptgeschäftsführer des Bundesverbands der

Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW). Schon innerhalb weniger Monate könnte sich die zuletzt im vergangenen Sommer erhobene Zahl von 6 500 Ladepunkten mehr als verdoppeln. Nach den Worten von Gunter Nissen, Manager Elektromobilität bei Vattenfall in Deutschland, reduziert das neue Fördermodell das Investitionsrisiko: "Das steigert die Investitionsbereitschaft anbietender Unternehmen und bietet das Potenzial, der dringend notwendigen Verdichtung des bundesweiten Ladenetzes einen entscheidenden Schritt näherzukommen."

Innogy stockt deutlich auf Marktführer Innogy, der alleine 4 000 Ladepunkte in Deutschland betreibt, will die Förderung nutzen, um die Marktführerschaft noch weiter auszubauen. Das Unternehmen, in das der RWE-Konzern die Sparten Vertrieb, Netze und erneuerbare Energien abgespalten hat, will zwar noch keine konkrete Zahl nennen, lässt aber keinen Zweifel an seinen ambitionierten Plänen: "Innogy wird sich deutschlandweit und für eine sehr große Anzahl an Säulen bewerben", betonte ein Sprecher: "Innogy will gemessen an den installierten Ladepunkten sehr stark aufstocken." Allein beim Marktführer dürfte es also um eine vierstellige Zahl gehen.

Gleichzeitig sind die Unternehmen bereit, vor allem in leistungsstarke Technik zu investieren, die ein schnelles Laden der Elektroautos ermöglicht: Die Energie-Baden-Württemberg AG (EnBW), die schon 800 Ladepunkte betreibt, wird die Fördermittel explizit dafür nutzen. Zusammen mit dem Tankstellenbetreiber Tank & Rast will EnBW an 117 Raststätten im Südwesten Schnellladesäulen mit jeweils zwei Ladepunkten installieren - insgesamt sind also zusätzliche 234 neue Ladepunkte mit Schnellladetechnik geplant.

68 Schnellladesäulen mit 136 Ladepunkten betreibt EnBW auf Raststätten bereits. Baden-Württemberg wird damit nach Darstellung des Unternehmens schon bald "das erste Flächenland mit durchgehender Schnelllade-Infrastruktur an Autobahnen" sein.

Der Eon-Konzern, der bei der Elektromobilität bislang vor allem in Dänemark Erfahrungen gesammelt hat, will seine Präsenz in Deutschland ebenfalls deutlich ausbauen. Das Unternehmen bewirbt sich über mehrere Tochtergesellschaften um Fördermittel für 250 Ladesäulen. Aktuell betreibt Eon knapp 100 Ladesäulen.

Jahrelang schoben sich Versorger und Autobranche die Verantwortung beim Thema Elektromobilität gegenseitig zu. Die Energiebranche zögerte mit dem Aufbau von Ladesäulen, weil kaum Elektroautos auf den Straßen fuhren und der Stromabsatz verschwindend gering war. Die Autohersteller forderten ein flächendeckendes Netz an Elektrotankstellen, um Kunden vom Umstieg überzeugen zu können. Die Folge: Im vergangenen Sommer waren nur knapp 60 000 Elektroautos zugelassen. Das Ziel von einer Million Fahrzeugen, das die Bundesregierung für 2020 ausgegeben hat, ist weit entfernt, und auch von den 70 000 dafür benötigten Ladesäulen steht nur ein Bruchteil.

Windhund-Prinzip Im vergangenen Frühjahr verabschiedete die Bundesregierung deshalb ein umfassendes Förderprogramm. Der erste Teil, eine Prämie für Elektroautokäufer, startete unmittelbar, wurde bislang aber nur schleppend angenommen. Der zweite Teil, die Förderung der Ladeinfrastruktur, beginnt jetzt, nachdem die EU-Kommission das Programm gebilligt hat. Mit den 300 Millionen Euro sollen bundesweit in mehreren Tranchen bis 2020 immerhin 15 000 Ladesäulen

gebaut werden. 200 Millionen Euro sind dabei für 5 000 Schnellladestationen vorgesehen. Die Fördergelder werden dabei zum Teil regional verteilt und in der ersten Ausschreibungsrunde nach dem "Windhund-Prinzip" vergeben - wer zuerst den Antrag stellt und die Kriterien erfüllt, erhält den Zuschlag.

Für die Branche ist dieser finanzielle Anreiz wichtig: "Im öffentlichen Raum rechnen sich Ladesäulen bisher nicht", räumt ein für Elektromobilität zuständiger Manager ein: "Es gibt bisher einfach zu wenige Autos, die an den Säulen betankt werden. Der Stromabsatz ist zu gering."

Eine normale Ladesäule mit einer Leistung von 22 Kilowatt, an der sich ein BMW i3 in etwa drei Stunden laden lässt, kostet zwischen 7 000 und 10 000

Euro - inklusive Netzanschluss. Über den Fördertopf können die Unternehmen jetzt maximal 40 Prozent der Kosten abdecken. "Mit der Förderung kommen wir in eine Region, in der sich die Ladeinfrastruktur rechnen kann", meint der Manager.

Schnellladesäulen, die einen i3 in einer halben Stunde aufladen, sind ungleich teurer. Sie kosten rund 35 000 Euro, wobei die Anschlusskosten stark schwanken.

"Der Förderaufruf ist die entscheidende Voraussetzung für einen schnellen und flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland", meint auch BDEW-Hauptgeschäftsführer Kapferer. Bereits in den vergangenen Jahren seien vor allem in jenen Regionen Ladepunkte installiert worden, in denen es

schon eine regionale Förderung gab. Jetzt hofft er auf einen "weiteren Ausbauschub".

Kapferer mahnte aber, neben der öffentlichen Ladeinfrastruktur auch den Ausbau der Ladeinfrastruktur an privaten Stellplätzen nicht zu vernachlässigen - und beispielsweise die Rahmenbedingungen für Mieter zu verbessern: "Hier finden mehr als 80 Prozent der Ladevorgänge statt", betonte der BDEW-Hauptgeschäftsführer.

ZITATE FAKTEN MEINUNGEN

Ich bin überzeugt davon, dass viele unserer Mitgliedsunternehmen rasch Anträge stellen. Stefan Kapferer BDEW-Hauptgeschäftsführer

Im Verzug

Zulassungen von **Elektroautos** und Zahl der **Ladepunkte** inkl. Plug-in-Hybrid



Handelsblatt Nr. 043 vom 01.03.2017

© Handelsblatt GmbH. Alle Rechte vorbehalten.

Zum Erwerb weitergehender Rechte wenden Sie sich bitte an nutzungsrechte@vhb.de.

Automobilbranche: Zulassungen von Elektroautos und Zahl der Ladepunkte 12.2011 bis 06.2016 (MAR / UMW / Grafik)

Abbildung:

Stromtankstelle in Hamburg :In Ballungszentren ist die Infrastruktur schon gut - auf dem Land noch sehr dünn.

Abbildung:

Picture Press Axel Schmies

Wörter:

994

Urheberinformation:

Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH 2017: Alle Rechte vorbehalten. Die Reproduktion oder Modifikation ganz oder teilweise ohne schriftliche Genehmigung der Verlagsgruppe Handelsblatt GmbH ist untersagt. All rights reserved. Reproduction or modification in whole or in part without express written permission is prohibited.