

JEDER STANDORT IST INDIVIDUELL

Bei der Planung und Installation von Ladesäulen gibt es immer wieder Überraschungen. Interview mit Axel Hausen, Leiter Produktmanagement bei Netze BW Sparte Dienstleistungen

Als eines der größten Hindernisse für die Elektromobilität wird in der Öffentlichkeit der Mangel an Ladesäulen wahrgenommen. Wie steht es tatsächlich um die Verfügbarkeit von Flächen für den Ausbau der Ladeinfrastruktur?

In der öffentlichen Debatte wird häufig vernachlässigt, dass Autos 90 Prozent ihrer Lebenszeit parken: ob zu Hause, beim Einkaufen oder bei der Arbeit. Dabei stehen sie bereits dort, wo sie geladen werden sollen. Das Problem liegt also nicht so sehr in der Verfügbarkeit, sondern vielmehr in den Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen, um an diesen Orten Ladeinfrastruktur bauen und betreiben zu dürfen.

Welche Voraussetzungen muss denn ein Parkplatz erfüllen, um sich als Standort für eine Ladesäule zu qualifizieren? Was sind die größten Herausforderungen?

Während sich die Ladesäulen selbst in Serie produzieren lassen, muss die Infrastruktur zu ihrer Versorgung an jedem Standort individuell geplant und gebaut werden. Man steht dabei vor ähnlichen Herausforderungen wie bei der Sanierung einer Immobilie – Stichwort: Bauen im Bestand. Stellen wir uns vor, dass im Nachhinein ein Raum mit fließendem Wasser ausgestattet werden soll: Der Wasserhahn ist schnell über das Internet bestellt. Wenn bei der Verlegung der Wasserleitung und für die Montage des Wasserhahns jedoch die Wand geöffnet wird, können allerlei Überraschungen zutage treten, mit denen man im Vorfeld nicht rechnen konnte. Ganz ähnlich ist das beim Bau der Ladeinfrastruktur. Oft hat man sogar zwei Infrastrukturgewerke für den Bau einer Ladesäule: erstens auf dem Grundstück und zweitens die Versorgungsstrecke vor dem Grundstück. Für das zweite Gewerk muss vom Netzbetreiber gegebenenfalls ein Anschluss verstärkt oder sogar neu gelegt werden – das ist ebenfalls eine Baumaß-

nahme im Bestand. Hinzu kommt der oft unterschätzte Aufwand zur Einholung von Genehmigungen und zum Erbringen von Unterlagen, wie Bauanträgen oder Gutachten. Zur Koordination der unterschiedlichen Planungs- und Bauleistungen werden wir oft als Generalunternehmer angefragt.

Was waren die ungewöhnlichsten Situationen, mit denen Sie bei der Projektierung von Ladesäulen zu tun hatten?

Besondere Umstände bereiten Genehmigungen mit Bauauflagen: Für Rammschutzpoller, die als Anfahrschutz für die Ladesäulen dienen, mussten beispielsweise Gutachten zur Windlastberechnung erbracht werden. Oder für Ladesäulenstandorte auf Parkplätzen von Autobahnraststätten, die nach dem Krieg errichtet wurden, sind etwa Gutachten zur Kampfmittelfreiheit notwendig. Da fragt man sich ein wenig, ob dies nicht längst geprüft sein sollte. Einmal mussten wir die Parkfläche einer Raststätte für den Aufbau eines mobilen Krans zwei Tage sperren lassen, um eine Umspannstation auf den vorgegebenen Platz zu heben – was letztlich nur 20 Minuten Zeit in Anspruch nahm.

Bei all den Schwierigkeiten sind wir noch gar nicht auf eine deutsche Besonderheit zu sprechen gekommen: das Eichrecht. Bisher gibt es nur wenige eichrechtskonforme AC- und noch keine DC-Lösungen auf dem Markt. Ist das ein Hindernis für den Ausbau?

Hinsichtlich der Ladeinfrastruktur, eines assetgetriebenen Geschäfts, bremsen Unsicherheiten natürlich die Marktentwicklung, denn ohne aufwendige Messanforderung könnten Ladesäulen günstiger gebaut werden.

Neben einer korrekten Messung schreibt das Eichrecht aber auch die Ablesbarkeit der Zählerwerte durch den Kunden vor, wie man es im Alltag von der Waage beim

Metzger kennt. Die Wurst wird schließlich nach ihrem Gewicht bezahlt, ganz ähnlich wie Strom entsprechend der Kilowattstunde bepreist wird. Liegt die Wurst jedoch auf einem Brötchen mit Senf, kann plötzlich ein Stückpreis erhoben werden. Könnte man nicht ebenso eine Ladesäule mit anderen Leistungen veredeln und beispielsweise in Kombination mit einem Parkplatz anbieten – ganz ohne aufwendige Strommessung? Die Frage lautet also, ob man E-Mobilisten alternative Produkte anbieten darf, um den Markt zu stimulieren.

Wie aufwendig ist die Nachrüstung für die Eichrechtskonformität von bestehenden Ladesäulen?

Das hängt vom Ladesäulentyp ab und muss von Herstellerseite individuell beantwortet werden.

Wissenschaftler fordern die Etablierung von Lademanagementsystemen, um dem Netzbetreiber im Fall von Engpässen Eingriffe zu ermöglichen.

Sicherlich sind Lademanagementsysteme ein Baustein für den sicheren Netzbetrieb, wenn eine diskriminierungsfreie Steuerung gewährleistet ist. Neben dieser technischen Lösung sollte man andere Möglichkeiten aber nicht aus dem Auge verlieren, wie etwa kaufmännische und rechtliche Optionen. Ich persönlich würde einfache Marktanreizkomponenten empfehlen.

Kritiker monieren, die Ladeinfrastruktur sei ein chaotischer Flickenteppich.

Da fragt man sich ein wenig, ob diese Kritiker die Standortkarten von McDonald's, Aldi oder Aral ebenso skeptisch bewerten würden: Denn auch dort entsteht die Ladeinfrastruktur. Ich denke, die Zeit wird zeigen, ob marktorientierte Unternehmen – unterstützt durch Fördermittel – es schaffen können, eine attraktive Landkarte von Ladestandorten zu entwickeln.

Fotos: Netze BW



Axel Hausen, Leiter Produktmanagement bei Netze BW Sparte Dienstleistungen, plädiert für Marktanreizkomponenten beim Ausbau der Ladeinfrastruktur.



Zur Koordinierung der unterschiedlichen Planungs- und Bauleistungen ist viel Know-how notwendig.