

FAQ: ONLINE-SEMINARREIHE ZUR NATIONALEN LEISTELLE LADEINFRASTRUKTUR

## Folge #3: Bedarfsplanung digital: Tools und Daten für den Ausbau der Ladeinfrastruktur

*Wir freuen uns über Ihr Interesse an der Online-Seminarreihe zur Nationalen Leitstelle, Ihre zahlreiche Teilnahme und die Fragen an die Vortragenden. Wie bereits angekündigt, haben wir alle noch nicht beantworteten Fragen zusammengefasst und beantworten diese nachfolgend. Besuchen Sie uns auch auf [www.nationale-leitstelle.de](http://www.nationale-leitstelle.de) für weitere Informationen und News rund um die Leitstelle.*

**F: Was ist, wenn Ladeinfrastruktur-Investoren eigene, andere Vorstellungen haben, wo der Aufbau Sinn macht?**

A: Das StandortTOOL berechnet die Bedarfe bis 2030 und weist darauf basierend deutschlandweit die Bedarfe aus. Für die Förderaufrufe werden hierauf basierende Kontingente innerhalb von 40x40km Kacheln ausgewiesen. Standorte, die durch Investierende als relevant angesehen werden können durchaus vorkommen, da das StandortTOOL einem Topdown-Prinzip folgt. Vorortkenntnisse werden hierdurch nicht vollends abgebildet, dementsprechend werden eigenständige Aktivitäten aus der freien Wirtschaft durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur stets willkommen geheißen.

**F: Warum werden für öffentliche LIS nach wie vor AC-Lader gefördert und vorgesehen? Ist dies nicht absolut am Bedarf vorbei?**

A: Derzeit werden bereits vermehrt Schnellladepunkte durch die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur gefördert. Um auch das Aktivitäten basierte Laden, bzw. das Übernachtladen, mit dem Ladeinfrastrukturaufbau zu gewährleisten, ist die Förderung von AC-Ladern sinnvoll. Hierdurch wird die DC-Infrastruktur ergänzt und Standorte können kosteneffizient in Abhängigkeit der voraussichtlichen Verweildauer ausgestattet werden.

**F: Wie erfolgen die Absprachen mit den lokalen ÖPNV-Aufgabenträgern?**

A: Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur kümmert sich insbesondere um den Aufbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Die lokalen ÖPNV-Unternehmen haben spezifische Anforderungen, um einen reibungslosen Betrieb zu gewährleisten und nutzen daher ihre eigene nicht-öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur.

**F: Von wie vielen Elektrofahrzeugen gehen Sie für 2030 und für den "Endzustand" 2050 aus?**

A: Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur orientiert sich für 2030 an den Zahlen der Nationalen Plattform Mobilität. Im Jahre 2050 wird von einem klimaneutralen Verkehrssystem ausgegangen.

**F: Beispiel Stuttgart: Stadt und Investoren sehen einen Bedarf von zusätzlichen 700 öffentlichen LPs; ihr Tool sagt: 70 reichen? Wie passt das?**

A: Methodikbedingt können Differenzen zwischen den berechneten Bedarfen durch das StandortTOOL und anderen Berechnungen aufkommen. Das StandortTOOL betrachtet den deutschlandweiten voraussichtlich aufkommenden Ladebedarf anhand der ermittelten Verkehrsleistung in Deutschland und verteilt diesen räumlich. Um den spezifischen Fall der Stadt Stuttgart zu beurteilen benötigt es einen Einblick in die dahinter liegende Methodik.

**F: Warum werden so strikte Grenzen gezogen, wo welche LIS mit welchen Anteilen gefördert werden? So kann es vorkommen, dass ein Standort nur wenige Meter weiter, besser oder schlechter gestellt wird als ein anderer.**

A: Mithilfe der Kacheln wird ein deutschlandweit einheitliches System erzeugt, um unterschiedlichen räumlichen Aspekten (Stadt/Land) gerecht zu werden. Durch die Kacheln entstehen somit unvermeidbar strikte Grenzen. In den weiteren Förderaufrufen wird das System der Kacheln unter Einbezug der Rückmeldungen der Antragsteller weiterentwickelt.

**F: Könnten Sie freundlicherweise die Berechnungsgrundlage der Bedarfsanalyse offenlegen bzw. genauer erläutern?**

A: Auf der Website des StandortTOOL ([www.standorttool.de](http://www.standorttool.de)) findet sich eine Beschreibung der angewandten Methodik.

**F: Welche Unterschiede gibt es im Zugriff für verschiedene Nutzergruppen (BMVI bis Öffentlichkeit)?**

A: Das BMVI und die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur haben eine Vielzahl an Analysemöglichkeiten. Darunter fallen spezifische Analysen für den Fernverkehr bzw. die Alltagsmobilität, der Einbezug des ausländischen Verkehrs, gesonderte Auswertungen für einzelne Regionen und Raumtypen, zusätzliche Reglereinstellungen (BEV/PHEV-Verhältnis) etc. Die Bundesländer haben neben erweiterten Reglereinstellungen ebenso die Möglichkeit eigene Förderaufrufe zu konzipieren. Die Einstellungsmöglichkeiten für die Öffentlichkeit können der Webseite entnommen werden.

**F: Wie viele TWh müssen 2030 und 2050 über die öffentliche Ladeinfrastruktur geladen werden, und wie hoch ist der Durchschnittsverbrauch der Fahrzeuge je 100 km (Traktion und Klimatisierung)?**

A: Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur hat bisher noch nicht den Strombedarf einer elektrischen Fahrzeugflotte errechnet, sondern zieht diesbezüglich existierende Studien heran. Bei der Bedarfsanalyse wird ein durchschnittlicher Realverbrauch angenommen. Die angenommenen Werte unterscheiden sich je nach Fahrzeugsegment und Zeithorizont und reichen von 12 bis 29 kWh je 100 km.

**F: Werden Invest-Projekte, die nicht zu ihrer Bedarfsplanung passen, nicht gefördert? Wäre das nicht Planwirtschaft, am Markt vorbei?**

A: Die Förderprogramme sollen eine Steuerungswirkung beim Ladeinfrastrukturaufbau bewirken. Die Höhe der Förderung unterscheidet sich je nach Gebiet und schließt eigene Invest-Projekte nicht aus.

**F: Mich würde interessieren, inwieweit auch batterie-elektrische Nutzfahrzeuge im Fokus der Bedarfsanalysen stehen?**

A: In 2021 wird die Nationale Leistelle Ladeinfrastruktur ein Aufbaukonzept für öffentliche Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge entwickeln.

**F: Gibt es auch Informationen zum Stromnetz in dem Flächentool. Entscheidend ist z.B. wo ein 20 kV Kabel liegt?**

A: Für das Anlegen einer Liegenschaft sind nur wesentliche Pflichtfelder (Adresse, Größe, Stellplatzzahl etc.) anzugeben. Zusätzliche Informationen, wie die Stromanschlussverfügbarkeit, können freiwillig ergänzt werden, um den Liegenschaftssuchenden Parteien mehr Informationen zur Verfügung zu stellen.

**F: Gibt es einen Grundstock von Liegenschaften, die in dem Flächentool eingepflegt werden?**

A: Im FlächenTOOL sollen auch bundeseigene Liegenschaften eingepflegt, die für den Ladeinfrastrukturaufbau geeignet sind. Darüber hinaus wird aktiv auf Kommunen und Verbände zugegangen, damit im FlächenTOOL möglichst zeitnah ein substantieller Bestand an Liegenschaften zu finden ist.

**F: Gibt es einen speziellen Zugang für Universitäten und andere Forschungsinstitute?**

A: Nein, ein spezieller Zugang für Universitäten und Forschungseinrichtungen ist im StandortTOOL nicht vorgesehen.

**F: Besteht die Möglichkeit als Kommune eine detailliertere Standortprognose (als sie mit dem öffentlichen Tool möglich ist) bei der NOW zu beauftragen?**

A: In 2021 soll die Zusammenarbeit mit den Kommunen vertieft werden. Dabei ist ein erweiterter Einsatz des StandortTOOL angedacht. Eine gesonderte Auswertung für einzelne Kommunen wurde bisher nicht vorgenommen.

**F: Ist es vorstellbar das dieses Tool auch für andere Bedarfe eingesetzt werden kann? Beispiel Wärmekataster, Quartiersentwicklung.**

A: Nein, der Fokus liegt auf Ladeinfrastruktur. Ein Einsatz in anderen Themenfeldern ist bisher nicht angedacht.

**F: Für die schnelle Bewertung von Standorten/Flächen ist die Nähe/Entfernung zur Netzinfrastruktur, Umspannwerken, Trafostationen, Mittelspannungstrassen usw. wichtig. Sind diese Infos ersichtlich?**

A: Die Angaben zur Anschlussverfügbarkeit und Spannungsebene können beim Anlegen der Liegenschaft im FlächenTOOL angegeben werden und werden entsprechend angezeigt. Eine Angabe zur Nähe zum Umspannwerk ist nicht vorgesehen. Eine Erweiterung der Abfrage bzw. Funktionalitäten wird bei Bedarf vorgenommen.

**F: Planen Sie, groß für das FlächenTOOL zu werben? Voraussetzung für die Anwendung wäre ja, dass es viele Liegenschaftseigentümer gibt, die Ihre Liegenschaften in der Anwendung hinterlegen, sodass man diese kontaktieren kann.**

A: Ja, wir werden das FlächenTOOL auf verschiedenen Kanälen bewerben (BMVI, Kommunen, Verbände etc.).

**F: Gibt es Mindestanforderungen an die Liegenschaften (Größe, etc.)?**

A: Nein, eine Mindestgröße ist nicht vorgesehen. Das FlächenTOOL soll den Ladeinfrastrukturaufbau von Standorten unterschiedlicher Größen unterstützen, um verschiedene Use-Cases abbilden gerecht zu werden. Den Liegenschaftssuchenden bieten sich jedoch Filtermöglichkeiten bei der Suche, um nach für ihre Anliegen geeigneten Liegenschaften zu filtern.

**F: Zum Hochladen von Flächen: Kommunen können natürlich eigene Liegenschaften einstellen, aber dies ist ja nur ein sehr kleiner Teil der gesamtstädtischen Liegenschaften. Wie werden die sonstigen Eigentümer motiviert, ihre Liegenschaften hochzuladen?**

A: Das FlächenTOOL wird auf verschiedenen Kanälen beworben (BMVI, Verbände etc.). Insbesondere wird der Einzelhandel, die Wohnungswirtschaft, als auch die Gastro- und Hotelbranche über ihre entsprechenden Verbände angesprochen.

**F: Wie werden Wohnungswirtschaft, Gewerbe, Handel, etc. angesprochen?**

A: siehe oben

**F: Gibt es eine Differenzierung im Tool bzgl. der Frage, ob Batterie-/Pufferspeicher-Schnellladesäulen potenziell benötigt werden?**

A: Nein, das StandortTOOL gibt den Bedarf an Ladeinfrastruktur aus und gibt keine Informationen zur Speichertechnologie aus.

**F: Werden etwaige Mieten für Liegenschaften direkt mit den Investoren verhandelt oder gibt es vorgegebene Richtsätze?**

A: Das FlächenTOOL ist als Informationsplattform angelegt und soll liegenschaftsanbietende und -suchende Parteien zusammenführen. Abmachungen und Verträge liegen ganz in der Hand dieser Parteien. Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur ist nicht teil der Kommunikation bzw. Verhandlungen.