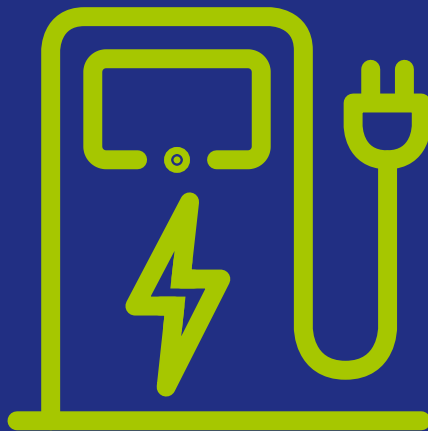




Deutschland im Ladecheck

Umsetzungsbarometer
zum Ausbau der Ladeinfrastruktur



Inhaltsverzeichnis

1. Executive Summary	3
2. Einführung und Einordnung	4
3. Status quo – Hindernisse für den schnelleren Ausbau	5
3.1 Hindernisse bei Baugenehmigungen (mit Fokus auf Transformatoren)	5
3.2 Hindernisse bei Netzanschlüssen	6
3.2.1 Es sind nicht immer alle nötigen Informationen problemlos beim Netzbetreiber verfügbar	6
3.2.2 Der Netzanschlussprozess ist nicht einheitlich digital aufgestellt	6
3.2.3 Die Antragsteller bekommen keinen verbindlichen Zeitplan vom Netzbetreiber	6
3.2.4 Netzausbau erfolgt nicht früh genug mit Blick auf zukünftigen Bedarf	6
4. Maßnahmen zur Beseitigung der Hindernisse	7
4.1 Maßnahmen zur Verbesserung des Baugenehmigungsprozesses (mit Fokus auf Trafostationen)	7
4.1.1 Einheitliche Baugenehmigungsregelung für Trafostationen (ohne Maßbeschränkungen)	7
4.1.2 Bundesweite Einführung des vereinfachten Baugenehmigungsverfahrens	7
4.1.3 Standardisierung der Unterlagenanforderungen	8
4.1.4 Digitalisierung und Ausbau der Kapazitäten in Bauämtern	8
4.2 Forderungen für die Verbesserung des Netzanschlussprozesses	9
4.2.1 Standardisierte, transparente und digitale Antragstellung für Netzanschlüsse	9
4.2.2 Verbindlicher Zeitplan für die Errichtung eines Netzanschlusses	10
4.2.3 Verpflichtung zu vorausschauendem Netzausbau	10
4.3 Optimierungsvorschläge für Netzbetreiber	11
4.3.1 Einführung von Kostenvoranfragen	11
4.3.2 Benennung eines festen Ansprechpartners	11
4.3.3 Verbesserung des Inbetriebnahmeprozesses	11
5. Fazit	12

1. Executive Summary

Die Elektromobilität ist ein unverzichtbares Element der deutschen Klimaschutzstrategie für den Verkehrssektor. Jedoch verdeutlichen die Reduzierung des Zielwerts auf 13,8 Millionen E-Autos bis 2030 und der aktuelle Rückgang der Absatzzahlen die Dringlichkeit politischer Unterstützung und effektiver Anreize. Eine robuste Ladeinfrastruktur, die eine flächendeckende Versorgung sicherstellt, ist essenziell für die Akzeptanz und den langfristigen Erfolg der Elektromobilität.

Das Umsetzungsbarometer zeigt deutlich, dass – obwohl ein Problembewusstsein besteht – der dringend benötigte Ausbau der Ladeinfrastruktur auf erhebliche Hindernisse stößt. Insbesondere die bundesweit uneinheitlichen Genehmigungsverfahren für Trafostationen und unterschiedliche technische Anforderungen des jeweiligen Netzbetreibers sowie zahlreiche weitere Schwierigkeiten bei der Realisierung der Netzanschlüsse stellen zentrale Hürden für den Ladeinfrastrukturausbau dar. Diese Herausforderungen resultieren u. a. aus der fehlenden Harmonisierung der Regelungen auf Landes- und Kommunalebene bzw. zwischen den Netzbetreibern, was zu Rechtsunsicherheiten, erhöhtem bürokratischem Aufwand und unnötigen Verzögerungen führt. Zusätzlich tragen Verzögerungen im Netzanschlussprozess erheblich zur Verlangsamung des Ausbaus bei.

Um diese Hindernisse zu überwinden, sind eine Reihe von Maßnahmen zu ergreifen. Dazu gehört die Einführung einer bundesweit einheitlichen Baugenehmigungsregelung für Trafostationen, die grundsätzlich eine Genehmigungsfreiheit ohne Maßbeschränkungen und Zusatzkriterien beinhaltet. Außerdem sollte der Gesetzgeber schnellstmöglich eine verpflichtende Digitalisierung und Standardisierung der Genehmigungs- und Netzanschlussprozesse bundesweit forcieren. Dazu zählen u. a. die Etablierung eines zentralen Online-Portals für Netzanschlussanträge und die Harmonisierung der technischen Anschlussbedingungen. Weiterhin sollte die Einführung gesetzlich verbindlicher Zeitpläne für die Bearbeitung von Genehmigungen und Netzanschlüssen priorisiert werden, wodurch Verzögerungen minimiert und die Planungs- und Investitionssicherheit für Unternehmen erhöht werden. Ein weiteres zentrales Anliegen ist der gesetzlich verpflichtende vorausschauende Ausbau des Stromnetzes, insbesondere im Hochspannungsbereich, um den zukünftigen Anforderungen der Elektromobilität gerecht zu werden.

Das Umsetzungsbarometer zeigt klar auf, dass ohne rasches und entschlossenes Handeln der Ausbau der Ladeinfrastruktur und somit der Erfolg der Elektromobilität in Deutschland ernsthaft gefährdet ist. Die politischen Entscheidungsträger sind daher aufgefordert, die vorgeschlagenen Maßnahmen umgehend umzusetzen, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen und Deutschland eine Rolle als Vorreiter in der Elektromobilität zu sichern. Nur durch gemeinsames und entschlossenes Handeln kann die notwendige Grundlage für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilitätswende geschaffen werden.



Zu ergreifende Maßnahmen:

- **Einführung einer bundesweit einheitlichen Baugenehmigungsregelung für Trafostationen**, die grundsätzlich eine Genehmigungsfreiheit ohne Maßbeschränkungen und Zusatzkriterien beinhaltet.
- **Bundesweite Forcierung einer verpflichtenden Digitalisierung** und Standardisierung der Genehmigungs- und Netzanschlussprozesse.

2. Einführung und Einordnung

Die Elektromobilität spielt eine zentrale Rolle bei der Reduktion von CO₂-Emissionen und der Förderung nachhaltiger Verkehrssysteme. Dieses Ziel hat die regierende Ampelkoalition in ihrem Koalitionsvertrag verankert, nämlich bis zum Jahr 2030 einen Bestand von 15 Millionen E-Autos im Pkw-Sektor zu erreichen. Diese Zielvorgabe wurde als entscheidender Hebel betrachtet, um den Klimaschutz im Verkehrssektor voranzutreiben.

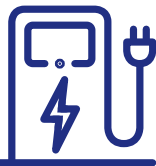
Und auch wenn die Fahrzeugprognose jüngst – insbesondere wegen des Wegfalls des Umweltbonus im Dezember 2023, der nach wie vor fehlenden Verfügbarkeit preisgünstiger Elektrofahrzeuge und einer allgemeinen Verunsicherung bezüglich der weiteren Entwicklung CO₂-freier Mobilität – auf 13,8 Millionen Fahrzeuge korrigiert werden musste, bleibt der schnelle Hochlauf der E-Mobilität ein wichtiges Thema für den Rest der Legislaturperiode. Die Regierung hat die Forcierung des Ausbaus deshalb bewusst als (fünfte) Maßnahme in der Wachstumsinitiative anlässlich des Bundeshaushalts 2025 definiert.

Dafür ist der Ausbau von Ladeinfrastruktur ein entscheidender Faktor, denn diese ist kritisch für die Akzeptanz der E-Mobilität und die Wettbewerbsfähigkeit beteiligter Unternehmen. Zwar wird in den Ausbau seit Jahren massiv investiert: privat, von Unternehmen für ihre Flottenfahrzeuge und von Charge Point Operators (CPO). Die Bundesrepublik fördert seit 2017 diesen Ausbau mit erheblichen Mitteln, aktuell mit 500 Millionen Euro über das Programm „Öffentlich zugäng-

liche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ bzw. 2023 in Milliardenhöhe mit den Ausschreibungen zum Deutschlandnetz seitens des BMDV und der Autobahn GmbH des Bundes.

Ungeachtet dieser finanziellen Anstrengungen geht der Ausbau nicht so dynamisch voran wie geplant. Exemplarisch für diese Hemmnisse stehen die Masterpläne Ladeinfrastruktur der Bundesregierung aus 2019 und 2022. Im aktuellen Masterplan Ladeinfrastruktur II definiert sie daher zu Recht 68 „Schlüsselherausforderungen und Maßnahmen“. Es gibt also kein Erkenntnisproblem, aber weiterhin ein Umsetzungsdefizit. Beispielhaft seien erneut die beträchtlichen Verzögerungen bei Genehmigungen im Kontext der Realisierung von Netzanschlüssen angeführt, die ernsthafte Hindernisse für den zügigen Ausbau von High Power Charging (HPC)-Ladeinfrastruktur darstellen.

Das vorliegende Umsetzungsbarometer möchte daher in leicht zu erfassender Form zusammenfassen, wie es um die Umsetzung insbesondere mit Blick auf den HPC-Ladeinfrastruktur-Ausbau steht (und wo es klemmt). Einführend werden zunächst die zu bewältigenden Probleme dargestellt. Danach werden die konkreten Maßnahmen benannt, die Abhilfe versprechen können, und in Bezug auf den Stand ihrer Umsetzung bewertet. In zukünftigen Updates werden die Fortschritte und Stillstände sichtbar und können daher den Stakeholdern für die Prioritätensetzung in weiteren Prozessen helfen.



Legende Umsetzungsbarometer

(Stand: 31.10.2024)



= noch nicht begonnen



= in der Umsetzung



= umgesetzt

3. Status quo – Hindernisse für den schnelleren Ausbau

Wichtige Gründe für die Schwierigkeiten in der Praxis können einerseits im Baurecht und andererseits bei der Realisierung des Netzanschlusses identifiziert werden.

3.1 Hindernisse bei Baugenehmigungen (mit Fokus auf Transformatoren)

Erfreulicherweise sind viele Baurechtsprobleme bereits gelöst worden, da in allen Bundesländern die Errichtung von Ladesäulen (mit Maßeinschränkungen in Bayern) verfahrensfrei ist. Für ultraschnelle Ladelösungen (sog. HPC-Laden mit 150 kW und mehr) wird aber in der Regel ein Transformator am Standort benötigt, um die hohe Spannung des Mittelspannungsnetzes auf das benötigte Niveau umzuwandeln und die erforderliche Leistung über die Ladesäule sicher bereitzustellen. Das fehlende Erfordernis einer Baugenehmigung für Ladeinfrastruktur bezieht sich bislang aber nur auf die eigentliche Ladeeinrichtung (Ladesäule), nicht auf die erforderlichen Transformatorstationen. Dieses Defizit ist in Maßnahme 50 des Masterplans Ladeinfrastruktur II adressiert, in der eine Verfahrensfreiheit für Nebeneinrichtungen der Ladeinfrastruktur wie z.B. Transformatorstationen vorgesehen ist, die Umsetzung steht aber aus.

Ohne eindeutige und bundesweit einheitliche Regelung über die Landesbauordnungen muss jedes Projekt aber gemäß den Bauordnungen der unterschiedlichen Länder geprüft und genehmigt werden. Diese Diskrepanz verlangsamt das erfolgreiche Errichten neuer Schnellademöglichkeiten, selbst wenn die Anforderungen an Trafostationen künftig weitestgehend standardisiert würden (was noch nicht der Fall ist).

Erschwerend kommt hinzu, dass es auch keine einheitlichen Regelungen für die Baugenehmigung von Ladeinfrastruktur auf kommunaler Ebene gibt. Deutlich abweichende Vorschriften einzelner Gemeinden, beispielsweise in Bezug auf Formblätter, technische Spezifikationen sowie die unterschiedliche Anzahl erforderlicher Kopien bestimmter Unterlagen, verursachen weitere Verzögerungen. Lange Bearbeitungszeiten ohne festgelegte Fristen binden zudem wertvolle Ressourcen und sorgen für eine nicht planbare Prozessdauer.

Zusätzlich leiden die Antragsverfahren auch an den allgemeinen Problemen der Bürokratie, die die Koalition als weiteres wichtiges Thema ihrer Legislatur begreift: Kapazitätsprobleme bei unterbesetzten Bauämtern bzw. ein Mangel an Digitalisierung verzögern die Prozesse mehr als nötig.

Diese Beispiele zeigen, wie komplex und zeitaufwendig die Genehmigungsverfahren für Trafostationen und Ladeinfrastruktur sein können. Eine Harmonisierung der Regelungen und eine Vereinfachung der Prozesse sind dringend erforderlich, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen und den Hochlauf der Elektromobilität zu unterstützen.



Es folgen einige Beispiele für unnötige Projektverzögerungen bei Aral pulse aus der jüngeren Vergangenheit:

- Für die Errichtung von Ladesäulen auf einem Aral Autohof an der A9 wurde ein Lärmschutzgutachten gefordert, obwohl die Ladesäulen von einem Wald und einer sechsspurigen Autobahn umgeben sind.
- In einer Gemeinde in Baden-Württemberg verlangte die zuständige Baubehörde die Begrünung des Dachs auf der Trafostation eines Aral Standorts, obwohl die Fläche nur ca. 4x5 Meter beträgt.
- Ein Bezirksamt einer deutschen Großstadt forderte Zugversuche und Wurzelspülungen an Bäumen auf einem Tankstellengelände sowie den Nachweis von Fahrradstellplätzen auf dem Tankstellengelände und ein Schallschutzgutachten, bevor die Errichtung einer Ladestation genehmigt wurde.
- In einer Stadt in NRW zog sich der Genehmigungsprozess für eine ultraschnelle Ladestation an der A40 über fast drei Jahre hin, von den ersten Abstimmungen im November 2020 bis zur endgültigen Genehmigung im August 2023.

3.2 Hindernisse bei Netzanschlüssen

Um die nötige Leistung für das Schnellladen zur Verfügung zu haben, muss der Schnelllader (über einen Trafo) an das Mittelspannungsnetz des örtlichen Verteilnetzbetreibers (VNB) angeschlossen werden. Diesen Anschluss zu organisieren, ist neben der Genehmigungsfrage der andere große Engpass in den Projekten. Tatsächlich stoßen ca. 80 Prozent aller Netzanschlussprojekte auf Schwierigkeiten, was primär auf die heterogenen Prozesse bei ca. 886 Verteilnetzbetreibern in Deutschland zurückzuführen ist.

Aus unserer Sicht lassen sich die Probleme im Netzanschlussprozess in die folgenden Kategorien unterteilen:

3.2.1 Es sind nicht immer alle nötigen Informationen problemlos beim Netzbetreiber verfügbar

Die Technischen Anschlussregeln (TAR) Mittelspannung legen zwar die grundlegenden Anforderungen an eine Netzanschlussanfrage fest. Jedoch werden zusätzliche Informationen oder spezifische Unterlagen, die für die Prüfung der Netzanschlussanfrage benötigt werden, häufig nicht transparent auf den Webseiten der Verteilnetzbetreiber veröffentlicht. Dies betrifft insbesondere die Anforderungen gemäß VDE-AR-N 4110 „Technische Regeln für den Anschluss von Kundenanlagen an das Mittelspannungsnetz und deren Betrieb“. Fehlen aus der Sicht des Netzbetreibers Unterlagen, werden diese nachgefordert und die Prüfung ruht solange. Deutschlandweit einheitliche Datenanforderungen und Prozesse würden dafür sorgen, dass nicht jede Netzanschlussanfrage individuell und zeitintensiv – beim Antragsteller und beim Netzbetreiber – bearbeitet werden muss.

3.2.2 Der Netzanschlussprozess ist nicht einheitlich digital aufgestellt

In der Praxis bieten Netzbetreiber unterschiedliche Möglichkeiten zum Einreichen von Netzanschlussanfragen an: Online-Anmeldungen, Online-Kontaktformulare, E-Mails, Zusendung per Fax oder klassisch in Papierform. Diese fehlende einheitliche Digitalisierung und die Abwicklung der Antrags- und Angebotsprozesse über Papier und Post verursachen einen hohen manuellen Zusatzaufwand für die antragstellenden Unternehmen.

3.2.3 Die Antragsteller bekommen keinen verbindlichen Zeitplan vom Netzbetreiber

Für Ladeinfrastrukturbetreiber ist eine zeitnahe Rückmeldung zum Netzanschlussantrag von entscheidender Bedeutung, um die Projektplanung fortsetzen zu können. Die Technische Anschlussregel 4110 gibt zwar Richtwerte für die Umsetzung einzelner Prozessschritte vor, insbesondere für Netzanschlüsse in der Mittelspannung, die aufgrund der umfangreicheren Maßnahmen im Vergleich zu Niederspannungsnetzanschlüssen sowie der Abhängigkeit von Dritten, wie Genehmigungsbehörden oder Dienstleistungs- und Tiefbauunternehmen, besonders wichtig sind. Leider werden diese Richtwerte oft nicht eingehalten, was zu mangelnder Transparenz und Verbindlichkeit im Prozess führt und somit die Planbarkeit und Umsetzung der Projekte negativ beeinträchtigt.

3.2.4 Netzausbau erfolgt nicht früh genug mit Blick auf zukünftigen Bedarf

Aktuell besteht das Risiko, dass der Ausbau des Stromnetzes nicht schnell genug voranschreitet, um den zukünftigen Anforderungen für den Ladeinfrastrukturaufbau gerecht zu werden. Denkt man an den künftigen Aufbau von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge, werden in vielen Fällen Netzanschlüsse sogar bis hin zur Hochspannungsebene nötig. Nach eigenen Angaben brauchen Netzbetreiber eine Vorlaufzeit von acht bis zehn Jahren für das Errichten eines Hochspannungsnetzanschlusses. Ohne einen vorausschauenden Netzausbau droht die Gefahr, dass die notwendige Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge nicht rechtzeitig bereitgestellt wird. Dies würde die Bereitschaft der Logistikunternehmen, auf E-Lkw umzusteigen, erheblich beeinträchtigen und folglich auch das Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor gefährden.



4. Maßnahmen zur Beseitigung der Hindernisse

Sehr oft sind den relevanten Stakeholdern sowohl die Hindernisse als auch die geeigneten Maßnahmen zu ihrer Beseitigung bekannt. Nachfolgend werden diese dargestellt, wie sie sich auch aus langjähriger Praxiserfahrung als CPO ableiten.

4.1 Maßnahmen zur Verbesserung des Baugenehmigungsprozesses (mit Fokus auf Trafostationen)

Um den Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen und die Genehmigungsverfahren zu vereinfachen, sind umfassende Verbesserungen in mehreren Bereichen erforderlich:

4.1.1 Einheitliche Baugenehmigungsregelung für Trafostationen (ohne Maßbeschränkungen)

Die größte Erleichterung wäre eine in allen Bundesländern einheitliche (und rechtlich eindeutige) Baugenehmigungsfreiheit für Trafostationen als Nebenanlagen von Ladeeinrichtungen. Maßnahme 50 des Masterplans Ladeinfrastruktur II, die eine Verfahrensfreiheit für Nebenanlagen der Ladeinfrastruktur vorsieht, sollte folglich schnellstmöglich auf Landesebene umgesetzt und in die Landesbauordnungen integriert werden. Eine Anpassung der Musterbauordnung könnte dafür ein sinnvoller Zwischenschritt sein. Soweit in Landesbauordnungen bereits Regeln existieren, die sich nicht spezifisch auf Ladeeinrichtungen und ihre Nebenanlagen beziehen, aber Anwendung finden könnten, ist auf eine einheitliche Auslegung in der Praxis hinzuwirken.

Von besonderer Wichtigkeit ist dabei, dass die Baugenehmigungsfreiheit für Transformatoren **ohne Beschränkungen und Zusatzkriterien** eingeführt wird. Ladeinfrastrukturbetreiber sollten die Freiheit besitzen, das für den jeweiligen Standort am besten geeignete Trafostation-Modell zu wählen. Falls Maßbeschränkungen für Transformatoren unvermeidbar sind, sollte mindestens eine Bruttogrundfläche von 20 m² von der Genehmigungspflicht ausgenommen werden. Dies würde den genehmigungsfreien Bau der Mehrheit der Ladeinfrastrukturprojekte ermöglichen und somit das Ziel der Maßnahme 50 unterstützen.

Ein positives Beispiel bietet die Landesregierung von Baden-Württemberg, die am 23. Juli 2024 eine wegweisende Reform der Landesbauordnung im Kabinett beschlossen und

in die Verbändeanhörung gegeben hat. Diese Reform sieht bedeutende Erleichterungen für den Bau von Ladeinfrastruktur vor, indem technische Nebenanlagen wie Trafostationen künftig verfahrensfrei gestellt werden. Diese Regelung stellt einen wesentlichen Schritt in Richtung einer vereinfachten und beschleunigten Genehmigungspraxis dar. Andere Bundesländer sollten diesem Vorbild zügig folgen, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur deutschlandweit voranzutreiben.



Stand der Umsetzung:

Bewusstsein besteht. Erst jüngst hat Baden-Württemberg eine entsprechende Gesetzgebung begonnen. Andere Bundesländer erwägen dies.

4.1.2 Bundesweite Einführung des vereinfachten Baugenehmigungsverfahrens

Solange keine Verfahrensfreiheit gilt, würde es die Prozesse stark verbessern, wenn die Baugenehmigungsverfahren in den Bundesländern einheitlich und unbürokratisch durchgeführt würden. Dieses Verfahren sollte klar definierte Fristen beinhalten und mit Genehmigungsfiktionen arbeiten: Wenn innerhalb von drei Monaten keine Entscheidung getroffen wurde, gilt der Bauantrag als genehmigt. Diese Maßnahme würde die Planungs- und Investitionssicherheit für Unternehmen erheblich verbessern und den dringend benötigten Ausbau der Ladeinfrastruktur beschleunigen.



Stand der Umsetzung:

Bewusstsein für schnellere und modernere Genehmigungsprozesse ist geschaffen, noch keine konkrete Umsetzung für das vorliegende Hindernis.

4.1.3 Standardisierung der Unterlagenanforderungen

Um die Bearbeitung auf der kommunalen Ebene der Bauämter zu erleichtern, müssen die Unterlagenanforderungen nicht nur für Antragsteller transparent, sondern idealerweise standardisiert sein. Einen wichtigen ersten Schritt hat die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) der Nationalen Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NOW) mit ihrem Leitfaden zur Vergabe und Genehmigung von Ladeinfrastruktur für kommunale Akteure mit dem Titel „Einfach laden in der Kommune“ bereits getan. Dieser reicht aber noch nicht. Es bedarf eines deutschlandweit einheitlichen Standards für den Umfang und Inhalt der Unterlagen im Sinne einer verbindlichen Checkliste der einzureichenden Dokumente. Das BMDV oder die NOW/NLL sollten in enger Zusammenarbeit mit den Ländern eine einheitliche Checkliste für die Kommunen entwickeln, um die Transparenz und Effizienz der Antragsverfahren deutlich zu steigern.



Stand der Umsetzung:

Erster Leitfaden veröffentlicht, Erarbeiten einer einheitlichen und verbindlichen Checkliste noch nicht begonnen.

4.1.4 Digitalisierung und Ausbau der Kapazitäten in Bauämtern

Die **verpflichtende** Einführung digitaler Antragsverfahren in den Bauämtern ist unumgänglich, um die Effizienz der Bearbeitung zu erhöhen und die Gesamtbearbeitungszeiten deutlich zu verkürzen. Zudem muss die personelle Ausstattung der Bauämter dringend erweitert werden, damit die steigende Anzahl an Anträgen zeitnah und ordnungsgemäß bearbeitet werden kann. Diese Maßnahmen sind entscheidend, um den Anforderungen einer modernen Verwaltung gerecht zu werden und den Ausbau der Infrastruktur wirksam zu fördern. Die Richtung wird von der Politik auch gestützt, z. B. mit dem Onlinezugangsgesetz, und Pilotprojekte für „virtuelle Bauämter“ werden teilweise bereits durchgeführt.



Stand der Umsetzung:

Bewusstsein für das Erfordernis einer schnellen, digitalen Verwaltung ist gegeben; Umsetzung bei Bauämtern erfolgt sehr langsam, kein genereller Aufbau höherer Kapazitäten sichtbar.

4.2 Forderungen für die Verbesserung des Netzanschlussprozesses

Auch wenn die Zusammenarbeit mit verschiedenen Verteilnetzbetreibern sehr zufriedenstellend verläuft, sind Maßnahmen zur Vereinheitlichung von Prozessen unumgänglich.

4.2.1 Standardisierte, transparente und digitale Antragstellung für Netzanschlüsse

Die Netzbetreiberbranche sollte über den VDE (Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e.V.) die vorhandenen Regelwerke weiterentwickeln und für mehr Einheitlichkeit bei allen Netzbetreibern sorgen. Wir fordern nachdrücklich, dass die Bundesnetzagentur die technischen Anschlussbedingungen bundesweit harmonisiert, um einheitliche und beschleunigte Netzanschlussverfahren auf nationaler Ebene zu gewährleisten und so einen skalierbaren Rollout von Ladeinfrastruktur zu ermöglichen. Darüber hinaus sollte die NOW/NLL die Entwicklung einer zentralen Online-Plattform zur Antragseinreichung forcieren, die festgelegte Anpassungsmöglichkeiten für die spezifischen Netzanforderungen bietet. Diese zentrale Plattform sollte eine automatisierte Vollständigkeitsprüfung der eingereichten Dokumente bieten, um Netzanschlussanfragen korrekt einzureichen und folglich den Prozess zu beschleunigen. Auch eine automatisierte Plausibilitätsprüfung der Dokumente wäre ein weiterer wichtiger Schritt zur Optimierung des Verfahrens und zur Entlastung der Netzbetreiber. Sofern eine zentrale Lösung nicht möglich ist, sollten die Netzbetreiber bei der Umsetzung einer solchen Plattform sowohl mit technischem Know-how als auch mit finanziellen Mitteln von der NOW/NLL unterstützt werden.

Alternativ ist zumindest die Entwicklung eines bundesweit einheitlichen Frameworks erforderlich, das grundlegende Funktionen und Angaben sowie zusätzliche Opt-in-Optionen umfasst, die von den jeweiligen Netzbetreibern genutzt werden können.



Stand der Umsetzung:

Es gibt eine Basis für die Standardisierung mit der Technischen Anschlussregel VDE-AR-N 4110; eine weitere Vereinheitlichung oder der Aufbau einer digitalen Plattform wurde noch nicht begonnen. Der zweite Referentenentwurf des EnWG vom 23.10.2024, enthält in §17 Abs. 5 bis 7 Regeln für eine transparentere und digitale Antragstellung, in Abs. 6 am Ende auch eine Verpflichtung der Netzbetreiber, sich bis zum 01.01.2026 zu einheitlichen Formaten und Anforderungen abzustimmen.

4.2.2 Verbindlicher Zeitplan für die Errichtung eines Netzanschlusses

Grundlagen einer Zeitplanung existieren lediglich in den Technischen Anschlussregeln (VDE-AR-4110), doch es bedarf einer gesetzlichen Grundlage, die u.a. verbindliche Fristen im Zusammenhang mit dem Mittelspannungsnetzanschluss festlegt. Eine kurzfristige Maßnahme könnte darin bestehen, die Richtwerte im Zeitplan der TAR 4110 als verbindliche Vorgaben für die Netzbetreiber festzuschreiben. Im Falle einer Überschreitung dieser Fristen sollten finanzielle Sanktionen eingeführt werden, etwa – soweit erhoben – in Form einer Reduktion des Baukostenzuschusses, den der CPO zu entrichten hat, um 1 Prozent für jeden Tag der Verzögerung.



Stand der Umsetzung:

Der zweite Referentenentwurf des EnWG, der am 23.10.2024 veröffentlicht wurde, enthält in § 17 Abs. 6 Regeln für verbindliche Zeitpläne ab dem 01.01.2026.

4.2.3 Verpflichtung zu vorausschauendem Netzausbau

Um den zukünftigen Anforderungen des Ladeinfrastrukturaufbaus gerecht zu werden, ist ein zügiger und vorausschauender Netzausbau unerlässlich. Der Aufbau von Ladeinfrastruktur für schwere Nutzfahrzeuge erfordert häufig Netzanschlüsse bis zur Hochspannungsebene. Angesichts der Tatsache, dass Netzbetreiber eine Vorlaufzeit von bis zu zehn Jahren für die Errichtung eines Hochspannungsnetzanschlusses benötigen, ist insbesondere im Hochspannungsbereich ein vorausschauender Netzausbau von entscheidender Bedeutung. Das betrifft sowohl die Planungskomponente als auch die Entgeltkomponente.



Stand der Umsetzung:

Übertragungsnetzbetreiber und auch große Verteilnetzbetreiber erstellen bereits Netzausbaupläne, die auch Schätzungen bis 2045 enthalten und konsultieren sie. Entsprechende Schritte sind bei kleineren Netzbetreibern, die allerdings auch keine Hochspannungsnetze betreiben, nur in Ansätzen (Informations- und Mitwirkungspflichten) umgesetzt. Die Bundesnetzagentur erkennt das Problem der vorausschauenden Planung unter dem Stichwort „Energiewendekompetenz“ an, konkrete Ableitungen fehlen aber noch.



Stand der Umsetzung:

Die Bundesnetzagentur hat entsprechende Ideen in ihrem Eckpunktepapier vom Januar 2024 angesprochen. Eine Umsetzung per Festlegung könnte in den nächsten zwei Jahren nach öffentlicher Erörterung erfolgen.

4.3 Optimierungsvorschläge für Netzbetreiber

Es erscheint uns von großer Bedeutung, dass alle Netzbetreiber die nachfolgenden Verbesserungsvorschläge berücksichtigen, um die Zusammenarbeit zwischen den CPOs und VNB langfristig zu verbessern.

4.3.1 Einführung von Kostenvoranfragen

Netzbetreiber sollten die Möglichkeit bieten, grobe Kostenschätzungen für Netzanschlüsse frühzeitig im Projektverlauf anzufordern. Die Netzbetreiber sollten daher die Kostenbestandteile für einen Netzanschluss auf ihrer Webseite veröffentlichen, wozu u.a. die spezifischen Baukostenzuschüsse (€/kW bzw. €/kVA) je Netzebene und deren Erhebung (z.B. Leistungspreismodell) gehören. Dabei sollte es auch möglich sein, eine Kostenvoranfrage für den Netzanschluss eines konkreten Standortes zu stellen. Derartige Kostenvoranfragen können auch ohne die Unterschrift des Grundstückseigentümers gestellt werden, sofern ein gültiger Mietvertrag vorgelegt wird.

4.3.2 Benennung eines festen Ansprechpartners

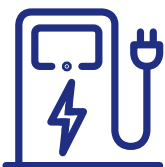
Für jedes Projekt sollte ein fester Ansprechpartner beim Netzbetreiber bestimmt werden, um die Kommunikation zu verbessern und den Prozess zu beschleunigen. Ein fester Ansprechpartner kann direkt kontaktiert werden, um Fragen zu klären und Probleme zu lösen, was die Effizienz und Transparenz im Prozess erhöht. Auch für die Verteilnetzbetreiber bietet der feste Kontakt einen wesentlichen Mehrwert, da der Abstimmungsbedarf reduziert und somit die Arbeitsprozesse effizienter gestaltet werden.

4.3.3 Verbesserung des Inbetriebnahmeprozesses

Um den Inbetriebnahmeprozess zu optimieren, sollte der Netzbetreiber die Voraussetzungen für eine Inbetriebnahme transparent auf seiner Homepage veröffentlichen. Eine frühzeitige Terminabstimmung sowie die zeitige Einrichtung der Markt- und Messlokationen und deren Meldung an den Anschlussnehmer sind ebenfalls von großer Bedeutung.

Im Hinblick auf die technische Inbetriebnahme sollte geprüft werden, die Mittelspannungsstation auch bei einem nicht erfolgreichen Bit-Test in Betrieb zu nehmen, sofern die elektrotechnische Abnahme positiv war. Dabei dürfen „defekte“ Signale und Funktionen den sicheren Netzbetrieb nicht gefährden. Voraussetzungen sind, dass die fehlenden Signale nicht die Fernsteuer- und Auslesbarkeit der notwendigen Komponenten betreffen, keine Inbetriebnahme der Niederspannungsabgänge erfolgt und ein begrenzter Zeithorizont bis zur Fehlerbehebung besteht.

Diese Maßnahmen bieten erhebliche Mehrwerte für beide Parteien: Sie erhöhen die Verbindlichkeit und Transparenz für die CPOs, reduzieren den Abstimmungsaufwand und verbessern die Effizienz des Inbetriebnahmeprozesses für die VNB.



5. Fazit

Das Umsetzungsbarometer verdeutlicht die Dringlichkeit, mit der die verschiedenen politischen und administrativen Akteure agieren müssen, um den erfolgreichen Ausbau der Elektromobilität in Deutschland zu gewährleisten.

Von großer Bedeutung ist die bundesweite Einführung einheitlicher Baugenehmigungsregelungen für Trafostationen, die als integrale Bestandteile der Ladeinfrastruktur von der Genehmigungspflicht befreit werden müssen. Vor diesem Hintergrund müssen die Landesbauordnungen schnellstmöglich von den Landesregierungen angepasst werden, sodass eine Verfahrensfreiheit der Nebenanlagen sichergestellt wird. Darüber hinaus sind standardisierte und digitalisierte Verfahren für Baugenehmigungen sowie Netzanschlüsse unumgänglich, um Prozesse effizienter und transparenter zu gestalten. Es bedarf gesetzlich verbindlicher Zeitpläne und Digitalisierungsmaßnahmen der Antragsverfahren. Die Schaffung eines zentralen Online-Portals für Netzanschlussanträge durch

die NOW/NLL sowie die Harmonisierung der technischen Anschlussbedingungen durch den VDE sind wesentliche Schritte, um den Prozess erheblich zu vereinfachen und zu beschleunigen. Ebenso ist ein gesetzlich verankerter, vorausschauender Netzausbau notwendig, um den steigenden Anforderungen der Elektromobilität gerecht zu werden.

Deutschland kann es sich nicht leisten, aufgrund bürokratischer Hürden und ineffizienter Prozesse die Klimaziele im Verkehrssektor zu verfehlen. Der zügige Ausbau der Ladeinfrastruktur ist die Grundlage für eine erfolgreiche Verkehrswende sowie die Etablierung der Elektromobilität. Die Politik ist daher aufgefordert, gemeinsam entschlossen zu handeln, um die notwendigen Voraussetzungen für eine nachhaltige und zukunftssichere Mobilität zu schaffen. Nur durch die schnellstmögliche Umsetzung der vorgestellten Maßnahmen kann Deutschland seine Vorreiterrolle in der Elektromobilität behaupten und die Mobilitätswende erfolgreich gestalten.

Übersicht zum Stand der Umsetzung	Status
Einheitliche Baugenehmigungsregelung für Trafostationen (ohne Maßbeschränkungen)	
Bundesweite Einführung des vereinfachten Baugenehmigungsverfahrens	
Standardisierung der Unterlagenanforderungen	
Digitalisierung und Ausbau der Kapazitäten in Bauämtern	
Standardisierte, transparente und digitale Antragstellung für Netzanschlüsse	
Verbindlicher Zeitplan für die Errichtung eines Netzanschlusses	
Verpflichtung zu vorausschauendem Netzausbau	

Die Marken von bp in Deutschland:



QR-Code scannen und digitale Version anfordern.

BP Europa SE
Unternehmenskommunikation
Deutschland
Wittener Straße 45
44789 Bochum
info@de.bp.com
www.bp.de
© BP Europa SE 10/2024