



HESSISCHER LANDTAG

05. 11. 2021

Kleine Anfrage

Dr. Dr. Rainer Rahn (AfD) vom 13.09.2021**Ladesäulen für Elektro-Fahrzeuge nach dem
Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG)****und**

Antwort

Minister für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Vorbemerkung Fragesteller:

Die Landesregierung fördert die Elektromobilität, da sie – soweit der Strom aus Erneuerbaren Energiequellen genutzt wird – „klimaneutral und damit ein wichtiger Beitrag für den Umweltschutz“ ist. Wesentliche Voraussetzung hierfür ist der Ausbau der erforderlichen Lade-Infrastruktur sowohl im öffentlichen wie auch im privaten Bereich. Zur Umsetzung dieser Forderung hat der Bundesgesetzgeber mit dem Ende 2020 in Kraft getretenen Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz (WEMoG) die Vermieter verpflichtet, Mietern die Erlaubnis zur Vornahme baulicher Veränderungen zu erteilen, die dem Laden elektrisch betriebener Fahrzeuge dienen (§ 554 BGB n. F.). Soweit dieses Ziel tatsächlich in nennenswertem Umfang umgesetzt wird, dürfte dies in vielen Bereichen an der unzureichenden Stromkapazität der Zuleitungen zu den einzelnen Liegenschaften bzw. den öffentlichen Zuleitungen der Stromanbieter scheitern, da diese in aller Regel für den durchschnittlichen Strombedarf der angeschlossenen Haushalte ausgelegt sind, nicht jedoch auf den Betrieb einer größeren Anzahl von Ladestationen für E-Fahrzeuge.

Die Vorbemerkung des Fragestellers vorangestellt, beantworte ich die Kleine Anfrage wie folgt:

- Frage 1. Hat die Landesregierung die Kapazität der öffentlichen Stromzuleitungen in Wohngebieten überprüft bzw. durch Dritte – z.B. Stromanbieter – überprüfen lassen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang dort zusätzlich Ladestationen für E-Fahrzeuge angeschlossen werden können?
- Frage 2. Falls erstens zutreffend: Mit welchem Ergebnis?
- Frage 3. Falls erstens unzutreffend: Gibt es Planungen der Landesregierung, die unter erstens gestellte Frage – z.B. durch entsprechende Gutachten oder in Kooperation mit den Kommunen oder den Stromanbietern – zu klären?
- Frage 6. Ist nach Kenntnis der Landesregierung die Kapazität der öffentlichen Zuleitungen zu den unter fünftens genannten Haushalten für den Betrieb der Ladestationen für E-Fahrzeuge ausreichend?
- Frage 7. Falls sechstens unzutreffend: Welche Maßnahmen müssen durch die Kommunen bzw. die Stromanbieter getroffen werden, um die für den Betrieb der unter fünftens genannten Haushalte erforderliche Strom-Kapazität bereitzustellen?
- Frage 8. Welche Kosten werden voraussichtlich für die unter siebtens ausgeführten Maßnahmen entstehen?
- Frage 9. Wer trägt die unter achtens aufgeführten Kosten?

Die Fragen 1 bis 3 und 6 bis 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet. Im April 2018 wurde die hessische Verteilnetzstudie vorgestellt und veröffentlicht. Diese wurde von der Landesregierung in Auftrag gegeben und in Kooperation mit den 10 großen hessischen Verteilnetzbetreibern erstellt.

Die Verteilnetzstudie Hessen basiert ausschließlich auf Modellen realer Verteilnetze, welche von den beteiligten hessischen Verteilnetzbetreibern zur Verfügung gestellt wurden. Insgesamt beinhaltet die Datenbasis etwa 80 % des Hochspannungsnetzes Hessens, 60 Mittelspannungsnetze, welche etwa 25 % der Fläche des Landes Hessen abdecken, und 670 Niederspannungsnetze, was ca. 5 % der hessischen Niederspannungsnetze entspricht.

Die umfassende Studie befasst sich mit der Frage, welche Maßnahmen erforderlich sind, damit die hessischen Stromverteilnetze den Herausforderungen der Energiewende gewachsen sind. Kon-

kret wurden dabei die summarischen Auswirkungen des Ausbaus von erneuerbaren Energien sowie der Zubau von Wärmepumpen und Elektromobilität auf die Stromverteilnetze für die Jahre 2024 und 2034 untersucht. Eine alleinige Betrachtung der Auswirkungen der Elektromobilität auf die Verteilnetze erfolgte nicht, da die zukünftige Belastung der Verteilnetze sich immer aus den genannten Komponenten zusammensetzen wird.

Im Rahmen der Studie wurden verschiedene Zubausszenarien für die Erneuerbaren Energien sowie für Wärmepumpen und Elektromobilität angenommen. Im mittleren Szenario geht die Studie davon aus, dass im Jahr 2024 2 % der PKW elektrisch betrieben sein werden, im Jahr 2034 19 %. Tatsächlich hat der Anteil von elektrischen PKW am Gesamtbestand in Hessen bereits Mitte 2021 einen Anteil von 2 % erreicht und wird nach aktueller Einschätzung weiter schneller zunehmen, als in der Verteilnetzstudie angenommen. Die Aussagen der Verteilnetzstudie sind dennoch valide, wenn man berücksichtigt, dass der bis 2034 abgeschätzte Maßnahmenumfang in den Verteilnetzen insbesondere auf Niederspannungsebene durch den schnelleren Zubau von Ladepunkten nach aktueller Einschätzung bereits einige Jahre früher erforderlich sein wird. Die in der Verteilnetzstudie genannten Kosten werden nach aktueller Einschätzung somit zum Teil früher anfallen. Über alle Netzebenen zusammengefasst wird ein Netzausbaubedarf im mittleren Szenario von rund 570 Mio. € bis zum Jahr 2024 bzw. 1050 Mio. € bis zum Jahr 2034 infolge dieser durch die Energiewende bedingten Veränderungen in Hessen erwartet. Dieser Netzausbau wird durch die Netzbetreiber zu tragen sein, die sich wiederum über die Netzentgelte finanzieren. Da sich die vom Stromendkunden zu zahlenden Netzentgelte nach den verbrauchten Strommengen bemessen, ist sichergestellt, dass neue Verbraucher wie Betreiber von Wärmepumpen und Ladepunkten, auch angemessen an der Finanzierung des Netzausbaus bzw. der Netzverstärkung beteiligt werden.

Die in Frage 1 angesprochenen Stromleitungen in Wohngebieten sind größtenteils der Niederspannungsebene zuzuordnen. Die Studie prognostiziert für das Jahr 2034, dass in 25 % der untersuchten Niederspannungsnetze keine Leitungsüberlastung, Transformatorüberlastung oder Spannungsbandverletzung auftreten wird. In 43 % der Netze besteht die Möglichkeit, dass Probleme in Abhängigkeit von der spezifischen Verteilung der neuen Anlagen auftreten. Bei den weiteren 32 % der Niederspannungsnetze sind Überlastungen sehr wahrscheinlich, ungeachtet der Verteilung neuer Anlagen.

Die Studie zeigt, dass auf der Niederspannungsebene PV-Aufdachanlagen die Hauptursache für die Netzverstärkung sind, während auf der Mittelspannungsebene große PV-Freiflächenanlagen und Windparks hauptverantwortlich sind.

Die Betrachtung aller Niederspannungsnetze im Rahmen einer solchen Studie hätte einen unverhältnismäßig hohen Aufwand dargestellt. Auch hätten die Studienergebnisse in den Grundaussagen keine Änderung erfahren.

Letztlich ist jeder Verteilnetzbetreiber verantwortlich, die zukünftigen Entwicklungen für sein Netz zu prognostizieren und die wirtschaftlichsten Maßnahmen im Einzelfall zu wählen, die weiterhin einen stabilen Netzbetrieb sicherstellen.

Die Landesregierung unterstützt die Verteilnetzbetreiber dabei, Strategien für einen bedarfsge rechten und netzverträglichen Ausbau von Ladepunkten zu finden und lässt hierfür mit drei Verteilnetzbetreibern derzeit eine Studie erstellen. Darin werden für beispielhafte Netzgebiete derartige Strategien untersucht.

Frage 4. Welchen prozentualen Anteil von E-Fahrzeugen bei privaten PKW strebt die Landesregierung in Hessen bis zu einem bestimmten Zeitpunkt (z.B. 01.01.2030) an?

Um die angestrebte Reduzierung der CO₂-Emissionen, die für die Klimaneutralität erforderlich ist, umsetzen zu können, muss auch der gesamte Verkehrsbereich perspektivisch klimaneutral abgewickelt werden. Dabei betrachtet das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen (HMWEVW) alle Verkehrsträger. Im Gegensatz zur Bundesregierung setzt sich die Landesregierung keine Ziele eines Anteils an (privaten) PKW mit alternativen Antrieben, sondern setzt darauf, dass sich der Markt für PKW mit alternativen Antrieben insgesamt zunehmend dynamisch entwickelt. Diese Entwicklung wird dadurch gestützt, dass die Auswahl an PKW mit alternativen Antrieben stetig zunimmt, ihre Leistungsfähigkeit im alltäglichen Einsatz steigt und die Kaufpreise der E-Fahrzeuge sich den Preisen herkömmlicher PKW weiter annähern.

Frage 5. Welcher prozentuale Anteil von Haushalten, in denen E-Fahrzeuge (PKWs) vorhanden sind, benötigt nach Auffassung der Landesregierung eine eigene Ladestation zum Aufladen des Fahrzeugs bzw. der Fahrzeuge?

Nach Ansicht der Landesregierung ist es sinnvoll, dass E-Fahrzeuge idealerweise dort aufgeladen werden, wo sie lange stehen. Das ist zu Hause oder am Arbeitsort der Fall. Denn dort, wo die

E-Fahrzeuge lange stehen, können sie mit relativ geringer Ladeleistung geladen werden. Das ist auch für die Energienetze am verträglichsten.

Darüber hinaus wird es zusätzlich zu dieser Lademöglichkeit noch öffentlich zugängliche Schnellladestationen geben, an denen man in naher Zukunft die E-Autos wie an einer Tankstelle wird aufladen können. Diese Schnellladestationen entstehen entlang der Fernstraßen. Außerdem gibt es erste derartige Stationen auch an zentralen Orten in deutschen Städten.

Klar ist aber auch, dass in Zukunft nicht jedes E-Auto eine private Ladestation haben kann, da auch heute nicht jeder Fahrzeughalter für sein Fahrzeug einen eigenen Stellplatz hat. Die E-Fahrzeuge, die zukünftig nicht auf ihrem eigenen Stellplatz eine Lademöglichkeit haben, werden aus heutiger Sicht an den Schnellladestationen oder am Arbeitsort geladen werden können. Bei den E-Fahrzeugen, die über eigene Stellplätze verfügen, ist es im Sinne eines Zielszenarios sinnvoll, dass möglichst viele Ladestationen im privaten Raum entstehen.

Wiesbaden, 29. Oktober 2021

In Vertretung:
Jens Deutschendorf