# Ladeinfrastruktur flexibel nutzen

24.09.21 | Berlin

## Ladeinfrastruktur flexibel nutzen

Für den Hochlauf der Elektromobilität in Berlin muss die Ladeinfrastruktur unbedingt schneller ausgebaut werden

Mehr als ein Viertel aller PKW-Neuzulassungen in Deutschland waren im August 2021 elektrisch. Auch in Berlin befinden wir uns im Hochlauf der Elektromobilität. Die Hauptstadt liegt mit rund 30 Prozent elektrischer PKW (BEV + Plug in) an den Gesamtzulassungen sogar über dem Bundesdurchschnitt. Um den steigenden E-Fahrzeugzahlen gerecht zu werden, ist eine Beschleunigung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur daher unerlässlich.

Der Bund reagiert unter anderem mit der Ausschreibung des Deutschlandnetzes zum Aufbau eines bundesweiten Schnellladenetzes im öffentlichen Raum. Dennoch wird erwartet, dass auch zukünftig der Großteil der Ladevorgänge am Wohn- und Arbeitsort stattfinden wird.

Viele Wohnhäuser verfügen allerdings noch nicht über geeignete Ladevorrichtungen. Für Neubauten und bei größeren Gebäudesanierungen greift daher seit diesem Jahr das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastrukturgesetz, kurz GEIG, das bei einer bestimmten Stellplatzzahl die Vorrüstung von Ladeinfrastruktur vorschreibt.

Wieviel Ladeinfrastruktur tatsächlich notwendig ist und welche Mehrwerte eine flexible, gemeinschaftliche Nutzung dieser bringt, erläuterte **Tommy Albrecht**, Consultant für Energie- und Infrastruktur bei inno2grid auf der letzten Frühstücksdebatte Intelligente Mobilität von eMO und UVB am 24. September 2021. Die inno2grid GmbH, ein Joint Venture der DB und Schneider Electric, versteht sich als Beratungsunternehmen zu Energie- und Mobilitiätsfragen und entwickelt unter anderem nachhaltige Ladeinfrastrukturkonzepte.

Fehlende Ladesäulen, zugeparkte und blockierte Ladepunkte - diese Probleme sind den meisten e-Autofahrern bekannt. Eine Intelligente und flexible Steuerung der Ladeinfrastruktur stellt eine sinnvolle Lösung dar, um Ladevorgänge zu steuern und den genannten Problemen entgegenzuwirken. Flexible Stellplatz- und Ladeinfrastrukturmodelle sehen eine gemeinschaftliche Nutzung von Ladeinfrastruktur durch eine oder mehrere Nutzungsgruppen vor und kommen in Wohn-, Gewerbe und Mischquartieren zur Anwendung. Die sogenannten Parkraummanagementsysteme verhindern beispielsweise, dass Ladesäulen für unbestimmte Zeit blockiert werden.

Die Kosten für den Aufbau, Betrieb und die Instandhaltung von Ladesäulen können durch solche Modelle ebenfalls reduziert werden. Betrachtet man beispielsweise die Belegung und Kosten von Ladesäulen, so genügt laut inno2grid ein Ladepunkt für drei e-Fahrzeuge. Durch die Maximierung der Auslastung kann die Anzahl an Ladepunkten reduziert und die Wirtschaftlichkeit verbessert werden. Inno2grid rechnet mit Kosteneinsparungen von bis zu 50 Prozent.

Die Mehrheit unserer Debattenteilnehmer gab an, in einer App zur Buchung elektrifizierter Stellplätze keine erhebliche Einschränkung des Nutzerkomforts zu sehen. Vielmehr wurden Parkraummanagementsysteme im privat zugänglichen Raum als ein notwendiges und sinnvolles Instrument zur Steuerung der Ladevorgänge erachtet.


- Auf Xing teilen
- Auf Facebook teilen
- Auf X teilen
- Auf LinkedIn teilen

- Drucken
- Als PDF speichern

## Veranstalter




**Unternehmensverbände**
**Berlin-Berlin e.V.**




**eMO Berliner Agentur für Elektromobilität**
**Berlin Partner für Wirtschaft**
**und Technologie GmbH**
Leiter, Gernot Lobenberg
E-Mail: gernot.lobenberg@emo-berlin.de
T. +49 30 46302-386

# Ihr Ansprechpartner für das Thema Elektromobilität

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik

Burkhard

Rhein

Telefon:
+49 30 31005-117

Telefax:
+49 30 31005-240

E-Mail:
Rhein [at] allgemeiner-verband.de

Download VCF