



## Ladeinfrastrukturbereitstellung durch Immobilienbetreiber und Arbeitgeber „Wohnungsbauprojekte als Chance?!“

TU-WIP & IKEM, 17-05-2018

Bereitstellung der Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität - Handlungserfordernisse und Forschungsbedarf aus ökonomischer und juristischer Sicht

Hermann Blümel Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin

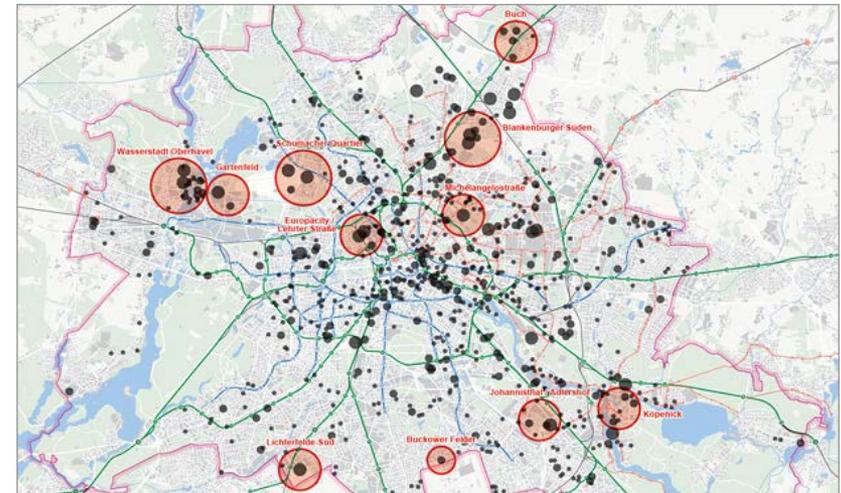
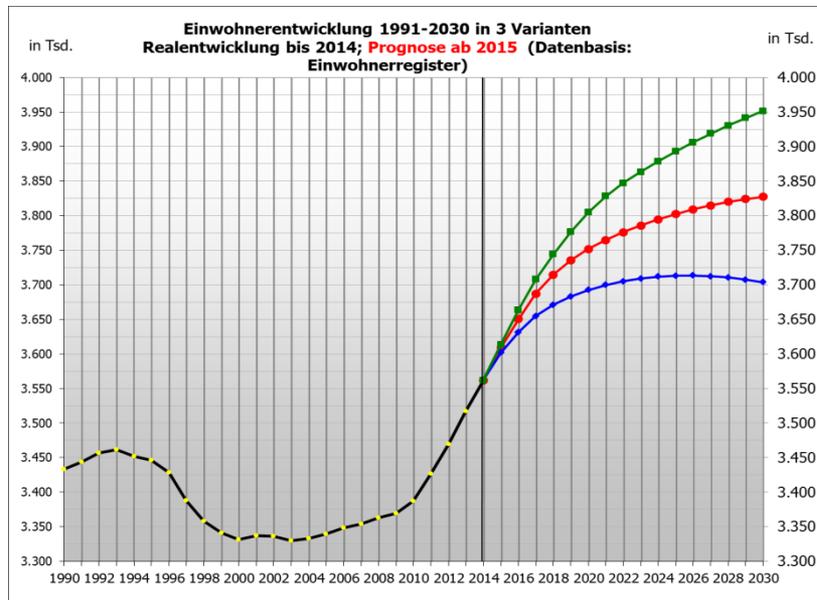
# Agenda

1. **Großes Potential ..... – Beispiel Berlin**
2. **... und großes Risiko**
3. **Fazit**

# 1.1 Großes Potential ..... – Beispiel Berlin

Der Wohnungsmarkt in Berlin:

- Berlin wächst derzeit um ca. 40.000 EW p.a.
- Berlin braucht zusätzlich 194.000 WE bis 2030
- Berlin plant 11 große Wohnungsbaquartiere für 100.000 EW
- bei angenommenen 0,5 Stellplätzen pro WE: 50.000 potent. Ladepunkte in 11 Quartieren (Invest-Volumen Infrastruktur Parken  $\approx$  1,2 – 2,0 Mrd. €)
- bei einem Ausstattungsgrad mit Ladepunkten von 10%: 5.000 Ladepunkte (zum Vergleich: 100-150 Standorte p.a. auf öffentlichen Straßenland sind realistisch)



## 1.2 Großes Potential .... – auch energietechnisch und klimaseitig

- hohes **energetisches Potential**
  - Stromverbrauch mittl. Haushalt (3 Pers., MFH, ohne elektr. WW): 6-7 kWh/Tag
  - Stromverbrauch E-Pkw (35 km/Tag; 15 kWh/100 km) ca. 5 kWh/Tag
- **aber:** - Potential der Ladeinfrastruktur wird von Planungsbüros bisher kaum erkannt
  - hohe Investkosten, derzeit Zeit kleine Nachfrage, Nachrüstkosten kein Thema
  - fehlende Regulierung
  - schwache EU-Gebäude-Richtlinie kommt in 2018 („Renovierungsstrategie für Bestand“), Umsetzung in nationales Recht in 2018 oder 2019 mit Übergangsfristen?
  - kein positives und erprobtes Geschäftsmodell für Ladeinfrastrukturbetreiber
  - kein KfW-Förderthema
- **dezentrale Energiekonzepte** sind im Geschosswohnungs**neubau** zunehmend die Regel
  - gesteuertes Laden: großes Potential zum Netz- und Lastmanagement
  - dezentrale Speicher: großes Potential in Verbindung mit gesteuertem Laden
- **aber:** - Potential der Ladeinfrastruktur wird von Planungsbüros bisher kaum erkannt
  - fehlende Regulierung
  - schwache EU-Gebäude-Richtlinie kommt in 2018, Umsetzung in nationales Recht?
  - kein erprobtes Geschäftsmodell für Ladeinfrastrukturbetreiber
  - kein KfW-Förderthema

## 2. ... und großes Risiko – „Was hat ein Wohnungsunternehmen damit zu tun?“

- institutionelle (Marktrollen) und vertragliche Struktur
  - fehlende Erfahrungen, fehlende „Vorbilder“
  - Rollenmodel ist zentral, Vertragsstruktur beim Contracting-Modell ist Neuland
  - Brutto-/Netto-Verträge?
  - Einbindung von Laden (und „dynamisch Parken“) in Wohnungsdienstleistungen ist Neuland
- Digitalisierung
  - Informations-, Authentifizierungs-, und Abrechnungsplattformen (Roaming) für Mieterdienstleistungen sind Neuland
  - Geschäftsmodell nicht erkennbar
  - Unterscheidung: Angebote für Mieter und Angebote für Dritte zu komplex

### 3. Fazit

- Das Potential für einen Ladeinfrastrukturaufbau im Wohnungsneubau ist sehr groß.
- Die Potentiale für die Integration von Ladeinfrastruktur in lokale/dezentrale Energiekonzepte sind sehr groß.
- Das Zeitfenster für die Etablierung von „Ladeinfrastrukturaufbau im Wohnungsneubau“ ist kurz.
- Der konzeptionelle Entwicklungsbedarf ist sehr groß.
- Fragen an die Wissenschaft:
  - Was regulieren? Anzahl und Technik der Ladepunkte? Betreiber? ...?
  - Was ist in der LSV nicht geregelt und soll an anderer Stelle geregelt werden?
  - Wer soll regulieren? Bund oder Länder?
  - Mit welchem Instrument soll geregelt werden? Landesbauordnung, AV?
  - Wem und wie sollen die Kosten angelastet werden?



**„innovation needs a concept and regulation – first“**