

# Am Laden hängt der E-Umstieg **BZ**

14.07.2022, 19:57 | Lesedauer: 4 Minuten

Christian Franz



Bundesverkehrsminister Volker Wissing (zweiter von links) diskutierte am Donnerstag in Braunschweig mit (von links) Volker Lang von BS Energy, Volker Eckhardt von BS-Carsharing, Geschäftsführerin Andrea Keßler von der Regionalen Energieagentur, Jürgen Kuck von der Ostfalia-Hochschule und Moderator Ralf Utermöhlen über die Ladeinfrastruktur für Elektromobilität.

Foto: Christian Franz

## BRAUNSCHWEIG. In Braunschweig skizziert Verkehrsminister Wissing seinen Masterplan für Lade-Infrastruktur.

Bundesverkehrsminister Volker Wissing (FDP) hat die Region Braunschweig-Wolfsburg dafür gelobt, wie sie den Umstieg auf Elektromobilität handhabt.

Beim Runden Tisch Elektromobilität der Regionalen Energieagentur im Autohaus Holzberg sagte Wissing am Donnerstag: „Hier läuft vieles sehr richtig.“ Gerade der kooperative Ansatz der Agentur mit 36 Mitgliedern aus Wirtschaft, Wissenschaft, Kommunen und Verbänden überzeugte den Berliner Ressortchef, der vielerorts Zögerlichkeit in den Kommunen beklagte.

Nicht so in und um Braunschweig. „Wir wollen eine Region sein, die die Transformation etwas schneller bewältigt“, sagte Vize-Agenturchef Ralf Utermöhlen. Geschäftsführerin Andrea Keßler merkte allerdings an, dass es für die Ladeinfrastruktur noch Lösungen zu finden gelte.

Laden so einfach wie Tanken – überall

Das war genau Wissings Mission. Er stellte den Masterplan Ladeinfrastruktur vor, der den Umstieg auf Elektromobilität absichern soll. Wissing, häufig als wenig ambitioniert gescholten, machte in diesem Zusammenhang klar: „Wir dürfen trotz des Ukraine-Kriegs beim Klimaschutz nicht nachlassen.“

Der Masterplan verfolge 60 Ansätze für Verkehr, Energie und Bauen, um Ladesäulen für private Investoren zu einem attraktiven Geschäftsmodell zu machen, erläuterte Wissing. Laden müsse zudem so leicht werden wie Tanken.

Fördergeld dafür will Wissing bei den zum Jahresende auslaufenden Prämien für E-Autos freimachen. „Warum sollen wir sie subventionieren, wenn die Nachfrage das Angebot übersteigt?“, argumentierte er. Doch was ist mit den Kunden, die wegen langer Lieferzeiten den Förderzeitraum zu verpassen drohen, fragte Gastgeber und Holzberg-Verkaufsleiter Robert Welke?

Eine Entscheidung müsse nach der Sommerpause im September fallen, damit Rechtssicherheit bestehe, verpflichtete der Minister ihm bei. Seine persönliche Auffassung sei, den bisherigen Bestellern Vertrauensschutz zu gewähren: „Viele haben mit der Prämie kalkuliert.“

Das künftige Ladenetz solle sich in ein europaweites Konzept einfügen, kündigte der Minister an. Sein Ressort sei für die Langstrecke zuständig. An 1000 Standorten sollten Schnelllader entstehen, skizzierte Wissing: An Raststätten und unbewirtschafteten Parkplätzen. Die Standorte würden nicht bloß nach Distanz ausgewählt, sondern gezielt nach Bedarf. Das Netz richte sich an Autos und Lastwagen, an Strom- und Wasserstoffnutzer.

Technologieoffenheit war Wissing ein besonderes Anliegen. „Vielfalt ist der Schlüssel“, betonte der Redner. Er werde weder Batterien noch Wasserstoff-Brennstoffzellen oder synthetische klimaneutrale Kraftstoffe ausbremsen, sicherte Wissing zu. Zumal es international längst nicht abgemacht sei, welcher Pfad sich durchsetze. Für Züge, Lastwagen und Flugzeuge jedenfalls seien batterieelektrische Antriebe allein kaum erste Wahl, als Hybride mit Brennstoffzellen womöglich schon. Wissings zugespitzte Maxime lautet daher: „Ich werde nicht jedes vorgeschlagene Verbot sofort umsetzen, um Leute in bestimmte Mobilitätsformen zu pressen.“

Allein aufs Auto lässt sich der Minister entgegen mancher Vorbehalte ebenfalls nicht festlegen. Sein Ansatz: Digitalisierung sei ohnehin nötig, um die Ladesäulen einfach nutzen zu können. Dann könne die App auch gleich intermodalen Verkehr möglich machen – einfaches Umsteigen vom Zug ins Auto in den Fahrdienst. „Komplexe Tarifsysteme dahinter werden unsichtbar“, erwartet Wissing.

Aufgabe der Kommunen sei, Platz für genug Ladesäulen zu schaffen und Netzprobleme zu lösen, wenn zu viele Schnelllader vorhandene Leitungen zu überfordern drohten. Wissing ist sich sicher. „Es gewinnen die Kommunen, die Mobilitätsangebote machen.“

In der Podiumsdiskussion teilte Wissing die Prognose von BS-Energy-Manager Volker Lang, dass bidirektionales (zweiseitiges) Laden wichtig werde: „Speicherkapazität können wir zugunsten der Netzstabilität gar nicht genug haben.“ Wenn Deutschlands Fuhrpark von 45 Millionen Autos elektrifiziert sei, benötige man 90 Terawattstunden Elektrizität mehr.

Braunschweiger Kuck: Woher kommt der ganze Strom?

Wie sich dieser Mehrbedarf neben Wärmepumpen, Prozessenergie und Wasserstoffelektrolyse aus erneuerbaren Energien decken lassen soll, stellte Energieexperte Jürgen Kuck in Frage: „Atomausstieg und Kohleausstieg, das kann nicht gehen.“ Die Befürchtung teilte Wissing grundsätzlich. Die Politik müsse sich außer mit Ausstieg vor allem mit Einstieg befassen. Aktuell müsse man sich mit längeren Laufzeiten der verbliebenen Kernkraftwerke auseinandersetzen. „Dem Klima ist es egal, ob vermehrte Kohleverstromung durch Putin veranlasst wird.“