

# **Position der Landesvereinigung Unternehmerverbände Rheinland-Pfalz (LVU)**

## **zur Tank- und Ladeinfrastruktur**

**7. Mai 2024**

### **Wer wir sind**

Die Landesvereinigung Unternehmerverbände Rheinland-Pfalz (LVU) ist der Spitzenverband der rheinland-pfälzischen Wirtschaft. Als LVU vertreten wir die Interessen der Unternehmen in Rheinland-Pfalz in den Bereichen Wirtschaft, Infrastruktur, Energie, Arbeit, Soziales, Bildung und Digitalisierung. Wir verleihen der Wirtschaft eine starke Stimme, indem wir die Positionen unserer Mitglieder in einen gesamtwirtschaftlichen Kontext stellen und in die politische Meinungsbildung einbringen. Beim vorliegenden Thema vertreten wir somit gleichermaßen die Interessen der Fahrzeugindustrie, ihrer Kunden und der Infrastrukturanbieter.

### **Einleitung**

Rheinland-Pfalz soll bereits 2040 klimaneutral sein. Auch der Verkehrssektor ist von dieser ambitionierten Zielsetzung betroffen. Um die CO<sub>2</sub>-Ziele erreichen zu können, brauchen die Fahrzeugindustrie, deren Kunden und die Infrastrukturbetreiber Klarheit in den Rahmenbedingungen sowie mehrere Technologieoptionen. Denn die Anforderungen an Nutzfahrzeuge sind vielfältig. Sie werden hoch flexibel eingesetzt und sind anders als Pkw ständig in Bewegung.

Ländliche Strukturen, das Fehlen großer Metropolregionen und große Pendeldistanzen bringen in Rheinland-Pfalz Herausforderungen mit der Reichweite, langen Ladezyklen und der unzureichenden Lade- und Tankinfrastruktur mit sich. Besonders eklatant ist der Mangel an H<sub>2</sub>-Betankungsmöglichkeiten für Nutzfahrzeuge, z.B. LKW und Busse.

## Kernforderungen

1. Aufbau eines öffentlichen Lade- und Tanknetzes voranbringen .....	2
2. Netz- und EE-Ausbau bedarfsgerecht beschleunigen .....	2
3. Mehr Flächen für Tank- und Ladeinfrastruktur bereitstellen .....	3
4. Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen .....	3
5. Modellregion schaffen .....	3
6. Wasserstoffstrategie in die Umsetzung bringen .....	4
7. Finanzierung langfristig sicherstellen .....	4
8. Investitionsrahmen gewährleisten .....	5
9. Umsetzung Masterplan II voranbringen .....	5

## Das bedeutet für die Ausgestaltung der Rahmenbedingungen auf Landesebene:

### 1. Aufbau eines öffentlichen Lade- und Tanknetzes voranbringen

- Der Aufbau leistungsfähiger Lade- und H<sub>2</sub>-Infrastrukturen muss flächendeckend und mit zeitlichem Vorlauf erfolgen, um Nutzern von vornherein die Sorge vor fehlenden Lade- und Tankmöglichkeiten zu nehmen.
- Mit dem Ausbau eines öffentlichen Ladenetzes für LKW muss unmittelbar begonnen werden – schon jetzt muss der Bedarf für die Jahre 2025+ angesteuert werden. Daimler Truck geht beispielsweise ab Ende 2024 mit dem eActros 600 (Fernverkehr-Elektro-LKW mit 500 km Reichweite) in Serienproduktion.
- An den Hauptverkehrsadern muss möglichst schnell eine bedarfsgerechte Wasserstoffversorgungs-/ Betankungsinfrastruktur geschaffen werden, insbesondere für den Schwerlast- und ÖPNV-Bereich.
- Wir begrüßen, dass auf EU-Ebene die einheitliche Abrechnung an Ladesäulen durch die EU-Verordnung AFIR beschlossen wurde. Jetzt gilt es dies zügig in die Praxis umzusetzen.
- Der Austausch mit der Nationalen Leitstelle für Ladeinfrastruktur (NLL) ist essenziell für einen schnellen Aufbau.
- Engpässe bei Lieferketten und der Fachkräftemangel stellen eine Herausforderung bei der Erreichung der ambitionierten Ausbauziele dar. Dem Fachkräftemangel könnte man beispielsweise durch die Schaffung einer Modellregion entgegenwirken (siehe 5.).

### 2. Netz- und EE-Ausbau bedarfsgerecht beschleunigen

- Um den steigenden Bedarf an grünem Strom im Mobilitätssektor bedienen zu können, muss der Erneuerbare-Energien-Ausbau im Land vorangebracht werden.

- Das Stromnetz muss in den nächsten Jahren ertüchtigt werden. Dafür muss eruiert werden, wo zusätzliche Netzkapazitäten erforderlich sind, beispielsweise zusätzliche Umspannwerke. Gleichzeitig muss zwingend geklärt werden, wie mit den Kosten umzugehen ist, die durch einen schnellen und proaktiven Netzausbau der Verteilnetzbetreiber entstehen würden. Denn aus regulatorischer Sicht darf – im Interesse der Netzentgeltzahler – kein provisorischer Netzausbau erfolgen.
- Für eine zielgerichtete Ausbauplanung der Anschlussnetzbetreiber und die Realisierung der Maßnahmen sind insbesondere im Hinblick auf die leistungsintensive Ladeinfrastruktur für Schwerlastverkehre abgestimmte Standorte der Lade- und Tankeinrichtungen wichtig.

### **3. Mehr Flächen für Tank- und Ladeinfrastruktur bereitstellen**

- Kommunen und Land sollten zügig prüfen, ob sie mehr geeignete Flächen für Lade- und Tankinfrastruktur bereitstellen können.
- In der Praxis muss dies durch Ausweisungen der vorgesehenen Flächen im Bebauungsplan und/oder Ausschreibung von Tank- und Ladeinfrastruktur auf den geeigneten Flächen geschehen.
- Der Ausbau der Lade- und Tankinfrastruktur sollte auch mit dem Ausbau adäquater Lkw-Parkplätze synchronisiert werden. Dieser ohnehin bestehende Mangel darf nicht verschärft werden. Um Rechtsunsicherheiten für den Aufbau von Ladeinfrastruktur an Autohöfen zu vermeiden, braucht es die Anpassung der rechtlichen Vorgaben für das „Autohof-Schild“ (mind. 50 bzw. 100 LKW-Stellplätze).

### **4. Planungs- und Genehmigungsverfahren beschleunigen**

- Wir können uns keine jahrelangen Planungs- und Genehmigungsverfahren für Tank- und Ladeinfrastruktur leisten. Hier müssen wir agiler werden.
- Wir brauchen auch hier ein „Deutschlandtempo“ und sollten dem positiven Beispiel der LNG-Terminal- Realisierung folgen.

### **5. Modellregion schaffen**

- RLP sollte eine Modellregion „Alternative Antriebe/ Mobilität der Zukunft“ auflegen, die das Know-how der jeweiligen lokalen Stakeholder bündelt, z.B. Hersteller, Erzeuger, Netzbetreiber und Forschungsinstitute sowie Nachfrager (z.B. Logistikunternehmen)..
- Eine solche Modellregion würde den Standort für potenzielle Fachkräfte attraktiver machen: Nachhaltigkeitsphilosophie als Faktor für Fachkräftesicherung.

## **6. Wasserstoffstrategie in die Umsetzung bringen**

- Die Wirtschaft muss bei der Umsetzung der Wasserstoffstrategie des Landes noch intensiver eingebunden bzw. informiert werden.
- RLP muss sich bei der Umsetzung noch enger mit anderen Bundesländern und dem Bund koordinieren.

**Das bedeutet für die Positionierung von Rheinland-Pfalz im Bund:**

## **7. Finanzierung langfristig sicherstellen**

- Betriebliche und öffentlich-zugängliche Lade- und Tankinfrastruktur sind parallel aufzubauen. Sie müssen grundsätzlich eigenwirtschaftlich bereitgestellt werden.
- Nach wie vor bestehen aber Wirtschaftlichkeitslücken beim Aufbau einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur. Sowohl betriebliche als auch öffentlich-zugängliche Ladeinfrastruktur bedürfen in der Anfangsphase einer ausreichenden und verlässlichen Förderung - nur so haben Fahrzeughersteller, Zulieferer, die Speditions-, Transport- und Logistikbranche sowie Hersteller und Betreiber von Ladeinfrastrukturen die nötige Planungssicherheit.
- Die staatliche Förderung darf keinen Eingriff in den Markt bedeuten. Während des Markthochlaufs ist es wichtig den Bedarf an staatlicher Förderung zu monitoren und ggf. neu zu justieren. Gleichzeitig gilt es ihn in Abhängigkeit vom Technologiereifegrad des Antriebs getrennt zu bewerten. Dabei muss auch der aktuelle Ausbaustand berücksichtigt werden. Im Zuge der Debatte um den Bundeshaushalt und den Klima- und Transformationsfonds werden jedoch bestehende Förderprogramme wie „Klimaschonende Nutzfahrzeuge und Infrastruktur KsNI“ eingestellt.
- Ein besonderer Fokus der weiteren Förderung sollte auf Ladenetzen für Nutzfahrzeuge liegen.
- Die Komplexität der Förderprogramme muss reduziert werden, beispielsweise sollte das Fördersystem für E-Ladesäulen vereinfacht werden.
- Es braucht eine spezialisierte Anlaufstelle für Fragen zu den Förderprogrammen, um die Unternehmen bei Antragsverfahren und Abwicklung zu unterstützen.
- Für die Netzausbaumaßnahmen der Anschlussnetzbetreiber von Tank- und Ladeeinrichtungen muss regulatorische Planungs- und Finanzierungssicherheit gegeben sein.

## **8. Investitionsrahmen gewährleisten**

- Es braucht einen stabilen und verlässlichen Investitionsrahmen – vor allem hinsichtlich regulatorischer Anforderungen und Förderprogrammen.
- Die technischen Anforderungen müssen langfristig festgelegt werden, um ein ständiges Nachrüsten zu vermeiden.

## **9. Umsetzung Masterplan II voranbringen**

- Die Umsetzung des Masterplan II Ladeinfrastruktur der Bundesregierung muss jetzt zügig realisiert werden.
- Die einleitenden Maßnahmen zum Initialnetz sollten bis Mitte dieses Jahres umgesetzt sein.
- Hier ist ein enger Austausch mit der Industrie notwendig, insbesondere mit Verteilnetzbetreibern und Automobilindustrie.