

05.01.2024

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 2917 vom 22. November 2023
der Abgeordneten Klaus Esser und Christian Loose AfD
Drucksache 18/6869

Bidirektionales Laden: Sind in NRW subventionierte Wallboxen für E-Autos nur in eine Richtung zu „beladen“?

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

Eine sogenannte Wallbox kann nicht nur das Eigenheim mit Strom aus einer eigenen Photovoltaikanlage versorgen, sondern auch ein E-Auto beladen. Möglich macht dies ein Energiemanagementsystem (EMS), das den lokalen Stromüberschuss erkennt und umleitet. Die smarte Steuerung kann direkt in der Wallbox integriert sein oder aber die Box nutzt das vorhandene System der Solaranlage im Haus. Die klassischen 11-kW-Wallboxen nutzen in der Regel alle drei Phasen des Haushaltsstroms, um den Elektroauto-Akku zügig aufzuladen. Dabei ist aber eine Mindestleistung von 4,2 kW nötig, die über die Solaranlage nicht immer zur Verfügung steht – etwa bei wenig Sonnenschein oder bei hohem Energieverbrauch im Haushalt. Für Anschaffungs- und Einbaukosten der Wallbox müssen bis zu 2000 Euro veranschlagt werden – je nachdem, wie aufwendig die Verlegung der Stromleitung bis zum Montageort der Wallbox ist. Im kommenden Jahr stehen erneut Subventionen zur Verfügung: Bis zu 10.200 Euro schießt der Staat für die Anschaffung von Box und Photovoltaik zu, wenn Privatpersonen bereits ein Elektroauto und ein Haus besitzen.

Für die Zielsetzung der deutschen „Energiewende“ bis 2050 spielen die Batterien der E-Autos zur Speicherung des Stroms eine wichtige Rolle und sind fest eingeplant.¹ Sie speisen Strom ins Netz, wenn die sogenannten Erneuerbaren wegen Flaute keinen Strom liefern können. Eines ist dabei ganz klar: Ohne die Nutzung dieser privaten Speicher wird es sehr teuer werden, für eine effiziente Strominfrastruktur sind sie unerlässlich.

Kritiker äußern nun, dass nicht alle neu verbauten Wallboxen auch im Sinne der „Verkehrs- und Energiewende“ in beide Richtungen steuerbar sind (also sogenanntes bidirektionales Laden ermöglichen²). Nur so lässt sich ein E-Auto beladen als auch eine etwaige, spätere Entladung des Stromspeichers E-Autos für andere Haushaltszwecke sicherstellen. Dies hat zur Folge, dass vermutlich kürzlich installierte Anlagen in wenigen Jahren wieder ausgetauscht werden müssen, um dem Ansinnen der Schaffung mobiler Stromspeicher in hinreichender Zahl genüge zu leisten. Zumindest wurde dies im Rahmen der „Energiewende“ immer wieder

¹ <https://www.n-tv.de/wissen/Welche-Rolle-spielen-Batterien-fuer-den-Strom-der-Zukunft-article24527845.html>

² <https://www.fuldaerzeitung.de/politik-und-wirtschaft/elektroauto-bidirektionales-laden-mobile-energiespender-stromspender-wallbox-zr-92658636.html>

als notwendig erachtet und vorgebracht. In diesem Zusammenhang ist auch davon auszugehen, dass wieder neue staatliche Subventionsprogramme aus Steuermitteln aufgelegt werden, um den Bürgern einen erneuten Umbau und Eingriff im Eigenheim schmackhaft zu machen.

Der Minister für Wirtschaft, Industrie, Klimaschutz und Energie hat die Kleine Anfrage 2917 mit Schreiben vom 5. Januar 2024 namens der Landesregierung beantwortet.

1. *Wie wurden Wallbox-Modelle bislang in NRW auch durch Landesmittel subventioniert bzw. verbaut? (Bitte aufschlüsseln nach Art und Förderumfang der einzelnen Wallbox-Modelle).*

Das Wirtschaftsministerium fördert die Errichtung von Ladepunkten für Elektrofahrzeuge bereits seit 2017. Die Förderquoten und Förderhöchstgrenzen variieren je nach Zielgruppe und Anwendungsfall. Es erfolgt keine Unterscheidung zwischen einzelnen Wallbox-Modellen. Zunächst wurden alle Wallboxen gefördert. Mit fortschreitender Technik wurde in den Jahren 2020 bis 2021 die Steuerbarkeit von Ladepunkten schrittweise verpflichtend eingeführt. Aktuell werden Wallboxen mit 1.000 Euro (für Arbeitnehmende und Mietende) und 1.500 Euro (für Unternehmen bei Errichtung einer neuen PV-Anlage und Kommunen) gefördert.

2. *Nach welchen Kriterien wurden bzw. werden die subventionierten Wallbox-Anlagen vor Bewilligung der Förderanträge geprüft?*

Die Förderanträge werden vor Bewilligung durch die Bewilligungsbehörde anhand eingereicherter Unterlagen, wie zum Beispiel Angebote von Fachunternehmen und Datenblätter, überprüft. Die Vorhaben werden mit den Vorgaben der Förderrichtlinie abgeglichen. Vor Auszahlung der Fördermittel werden eingereichte Rechnungen und erläuternde Unterlagen erneut überprüft.

3. *Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung hinsichtlich der Ungeeignetheit verbauter Wallboxen, die kein bidirektionales Laden zulassen?*

Es werden seit 2021 nur noch steuerbare Wallboxen gefördert. Diese können keinen Strom aus dem Elektrofahrzeug ins Stromnetz zurückspeisen wie bidirektionale Wallboxen. Dennoch bieten sie dem Netzbetreiber die Möglichkeit der Leistungsreduzierung. D.h. sie können bei Netzengpässen und einem geringen Stromangebot abgeregelt werden und so zur Netzstabilität beitragen; wenn auch in geringerem Maße als bidirektionale Wallboxen.

4. *Wie steht die Landesregierung zur Neuauflage eines Wallbox-Subventionsprogramms, um durchgängig bidirektionales Laden zu ermöglichen?*

Seit dem Start der Förderung wurde die Richtlinie „progres.nrw - Emissionsarme Mobilität“ regelmäßig an aktuelle Marktentwicklungen und Förderschwerpunkte angepasst. Die Aufnahme einer erhöhten Förderung von Ladeeinrichtungen, die das bidirektionale Laden ermöglichen, wurde bei den Überarbeitungen der Richtlinie geprüft. Aufgrund der geringen Anzahl und Modelle am Markt erhältlicher bidirektionaler Ladeeinrichtungen sind diese noch nicht für ein Massenförderprogramm geeignet. Zudem gibt es bisher auch kaum Fahrzeuge, die bidirektionales Laden unterstützen. Sobald ein breiteres Angebot an Fahrzeugen und Wallboxen vorhanden ist, halten wir eine Förderung von bidirektionalen Wallboxen für sinnvoll.

5. *Wie viele Wallboxen sollen bis 2030 in NRW verfügbar sein?*

In unserem Handlungskonzept Ladeinfrastruktur haben wir rund 1,5 Millionen private Ladepunkte und rund 550.000 Lademöglichkeiten bei Arbeitgebenden als Ziele für Nordrhein-Westfalen ermittelt, um ausreichend Lademöglichkeiten für den Hochlauf der Elektromobilität bereitzustellen. Der Aufbau der Ladeinfrastruktur ist ein wichtiger Faktor, um das Ziel von 3 Millionen rein elektrischen Fahrzeugen bis 2030 zu erreichen.