



Antrag

der Abgeordneten **Florian Streibl, Felix Locke, Tobias Beck, Martin Behringer, Dr. Martin Brunnhuber, Susann Enders, Stefan Frühbeißer, Johann Groß, Wolfgang Hauber, Bernhard Heinisch, Alexander Hold, Marina Jakob, Michael Koller, Nikolaus Kraus, Josef Lausch, Christian Lindinger, Rainer Ludwig, Ulrike Müller, Prof. Dr. Michael Piazzolo, Bernhard Pohl, Julian Preidl, Anton Rittel, Markus Saller, Martin Scharf, Werner Schießl, Gabi Schmidt, Roswitha Toso, Roland Weigert, Jutta Widmann, Benno Zierer, Felix Freiherr von Zobel, Thomas Zöller und Fraktion (FREIE WÄHLER),**

Kerstin Schreyer, Martin Wagle, Dr. Stefan Ebner, Andreas Kaufmann, Benjamin Miskowitsch, Martin Mittag, Walter Nussel, Jenny Schack, Josef Schmid, Steffen Vogel CSU

Potenziale von E-Autos als Stromspeicher endlich nutzbar machen!

Der Landtag wolle beschließen:

Die Staatsregierung wird aufgefordert, sich gegenüber dem Bund für verbesserte Rahmenbedingungen für bidirektionales Laden von E-Auto-Batteriespeichern einzusetzen. Insbesondere ist eine reduzierte Belastung mit Abgaben und Entgelten anzustreben.

Begründung:

Das volatile Erzeugungsprofil von Windenergie- und PV-Anlagen (PV = Photovoltaik) erfordert den Ausbau von Stromspeichern und Gaskraftwerken, um einerseits netzbelastende Erzeugungsspitzen abzufedern und andererseits kurzfristig unterstützend in sonnen- und windarmen Zeiten ausreichend elektrische Energie bereitstellen zu können. Ein großes Potenzial liegt in der Nutzung von E-Auto-Batterien sowohl für Mobilitätszwecke als auch als Speicher für das Energiesystem. Im Jahr 2030 könnten deutschlandweit 2 bis 3 Mio. E-Fahrzeuge Teile ihrer Speicherkapazität zur Verfügung stellen, die täglich nur zu einem geringen Anteil für Mobilitätszwecke genutzt wird. Das bidirektionale Laden mit Rückspeisung von Strom in Wohnhäuser (Vehicle-to-home) oder sogar das öffentliche Netz (Vehicle-to-grid) ist technisch zunehmend ausgereift. Entsprechende E-Fahrzeuge und Ladelösungen sind mit steigender Tendenz auf dem Markt verfügbar, wenngleich auch noch vergleichsweise teuer und mit eingeschränkter Interoperabilität aufgrund mangelnder Normung und Standardisierung.

Die Nutzung der technischen Potenziale kann jedoch nur gelingen, wenn die Bereitstellung von Speicherkapazität als wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell für die beteiligten Unternehmen und die Besitzer von E-Autos funktioniert. Dem steht derzeit die Belastung des gespeicherten Stroms mit Abgaben und Entgelten aufgrund der Letztverbrauchereinstufung des mobilen Speichers entgegen. Während stationäre Batteriespeicher, die bis 04. August 2029 in Betrieb gehen, für 20 Jahre ab Inbetriebnahme von der Zahlung von Netzentgelten befreit sind, werden bei mobilen E-Auto-Speichern sowohl beim Ein- als auch nach dem Ausspeichern beim Letztverbrauch des Stroms jeweils Netzentgelte fällig. Um den Markthochlauf des bidirektionalen Ladens in Deutschland zu unterstützen, sind Belastungen sachgerecht zu reduzieren und die entspre-

chenden Vereinbarungen im Koalitionsvertrag der CDU/CSU und der SPD zügig umzusetzen. Für den ebenfalls für das bidirektionale Laden erforderlichen Ausbau der intelligenten Stromzähler sind die im BMW-Papier „Klimaneutral werden – wettbewerbsfähig bleiben“ skizzierten Beschleunigungsmaßnahmen bereits ein Schritt in die richtige Richtung.