

Elektromobilität Frankreich: Ladeinfrastruktur noch ausreichend 18.05.2018

Schub bei Schnellladestationen durch europaweite Initiativen erwartet / Von Peter Buerstedde (April 2018)

Paris (GTAI) - Frankreich verfügte Anfang 2018 mit einer Ladesäule je 6,8 Elektrofahrzeuge über eine ausreichende Ladeinfrastruktur. Schwachpunkte gibt es derzeit aber bei der geografischen Verteilung und bei der Anzahl privater Ladepunkte und öffentlicher Schnellladestationen. Zahlreiche europaweite Initiativen für Schnellladekorridore wollen in den kommenden Jahren in Frankreich Standorte erschließen. (Kontaktadressen)

Zum 1. Januar 2018 wies Frankreich nach einer Erhebung der Wirtschaftszeitung Les Echos 22.308 frei zugängliche Ladepunkte für Elektrofahrzeuge verteilt auf 8.320 Stationen auf. Angesichts einer Flotte batterieelektrischer Fahrzeuge von 127.000 und 25.000 Plug-In-Hybriden hatte das Land einen Ladepunkt je 6,8 Autos mit Nachlademöglichkeit. Hinzu kommen etwa 58.000 private Ladepunkte in Wohngebäuden und 79.000 in Unternehmen. Gemessen an der Empfehlung der Europäischen Kommission ist die frei zugängliche Ladeinfrastruktur in ihrer derzeitigen Dichte in Frankreich für den Umfang des Fuhrparks vollkommen ausreichend. Sie weist aber einige Schwachpunkte auf.

Anzahl der Ladepunkte in Frankreich zum 1. Januar 2018



Quelle: Les Echos; © 2018 Germany Trade & Invest

MKT201805178001.15

Ladestationen konzentrieren sich auf wenige Regionen

So sind die Ladestationen geografisch ungleichmäßig über das Land verteilt und konzentrieren sich vor allem auf die Großstädte. Paris hat mit 738 von 8.320 Ladestationen die höchste Anzahl, gefolgt von den Departements Hauts-de-Seine (292), Seine-et-Marne (292), Gironde (230) und Finistère (209). Schwach ausgestattet sind der Westen und die Mitte des Landes. Ein Teil der Kapazitäten wird zudem kaum genutzt. Dies ist ein Grund, warum die Energieagentur Ademe (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie) und die Ministerien für Wirtschaft und Finanzen sowie für Ökologischen und Sozialen Wandel 2018 die Firma Coda Strategies mit einer Studie über den Infrastrukturbedarf und einen möglichen Ausbau der staatlichen Förderung beauftragt haben. Die Ergebnisse sollen in den kommenden Monaten vorliegen.

Hindernisse bei der Einrichtung privater Ladeinfrastruktur

Installationsunternehmen beklagen Hindernisse bei der Einrichtung privater Ladesäulen vor allem in Mehrfamilienhäusern. Nach Aussagen von Frédéric Renaudeau, Firmengründer von Zeplug, spezialisiert auf die Installation

ELEKTROMOBILITÄT FRANKREICH: LADEINFRASTUKTUR NOCH AUSREICHEND

von Ladetechnik, ist die private Ladeinfrastruktur noch unterentwickelt. Das Aufladen an frei zugänglichen Stationen sei mit etwa 10 Prozent der Ladevorgänge die Ausnahme, 30 Prozent fänden am Arbeitsplatz und 60 Prozent daheim statt.

Bei neugebauten Mehrfamilienhäusern müssen 10 Prozent der Parkplätze für die Installation von Ladeeinrichtungen vorbereitet sein. Privathaushalte können 30 Prozent der Kosten für einen Ladepunkt über das Programm CITE (Crédit d'impôt pour la Transition énergétique) von der Steuer absetzen und im Falle von Mehrfamilienhäusern einen Zuschuss von bis zu 50 Prozent über das Programm Advenir erhalten.

Bei bestehenden Gebäuden können Eigentümerversammlungen in Mehrfamilienhäusern seit 2014 die Einrichtung von Ladepunkten nicht mehr verhindern. Sie müssen aber informiert werden, was zu Verzögerungen führt und einem Aufwand, den viele Kunden scheuen. Um den Kunden trotzdem für eine Ladestation zu begeistern, bieten einige Firmen Komplettdienstleistungen an, die die Abwicklung der administrativen Vorgänge, die Installation der Ladesäule und die Förderungsbeantragung umfasst. Der Kunde bezahlt die Anlage und eine Monatspauschale und kann dann je nach Vertragsmodalitäten bei Zahlung einer Bereitstellungsgebühr jederzeit aussteigen oder verpflichtet sich für eine feste Laufzeit.

Europaweite Vorhaben für Schnellladekorridore haben Frankreich im Visier

Als schwach ausgebaut gilt weiterhin die Schnellladeinfrastruktur in Frankreich. Am Jahresanfang 2018 konnten die Fahrer von Elektroautos 641 Stationen mit einer Ladeleistung von über 40 Kilowatt ansteuern. Davon entfielen 200 auf das von der EU geförderte Ladenetz Corri-Door. Nur etwa die Hälfte der Stationen ist für verschiedene Standards ausgelegt. So ist das Supercharger-Netz von Tesla derzeit nur für Fahrzeuge der Marke nutzbar.

Durch europaweite Vorhaben dürfte die Schnellladeinfrastruktur in den kommenden zwei Jahren einen starken Schub erleben. Projekte wie Ionity und Mega-e sollen den Weg für die Markteinführung zahlreicher elektrischer Fahrzeugmodelle in den kommenden Jahren ebnen und sind gleichzeitig eine Reaktion auf den Vorsprung von Tesla. Der US-amerikanische Hersteller von Elektroautos unterhält derzeit das größte Netz an Schnellladepunkten in Europa. In Frankreich hat Tesla 62 der sogenannten Supercharger (bis zu 120 Kilowatt) mit etwa 500 Ladepunkten sowie etwa 500 Ladestationen mittlerer Spannung (22 Kilowatt) vornehmlich auf Parkplätzen von Hotels und Einkaufszentren eingerichtet.

ELEKTROMOBILITÄT FRANKREICH: LADEINFRASTUKTUR NOCH AUSREICHEND

Ausgewählte Investitionsprojekte im Bereich der Lade- und Netzinfrastruktur in Frankreich (Investitionssumme in Mio. Euro)

Akteur/ Projekt	Investitions- summe	Projektstand	Anmerkungen
Europe-E (Ionity)	195,5	20 Stationen außerhalb Frankreichs bisher eröffnet	485 Stationen europaweit bis 2020; bis zu 50 in Frankreich
Mega-e	146,5	Im April Subventionszusage der EU-Kommission über 29 Mio. Euro erhalten; Eröffnung der ersten Station im Juni 2018	322 Stationen europaweit, bis zu 30 in Frankreich
High speed electric mobility across Europe	50,8	Erste Stationen in Deutschland und Dänemark im Bau	180 Stationen europaweit; unbestimmte Zahl in Frankreich
E-Via Flex-E	6,9	Start noch 2018	Schnelllade-Korridor von Norditalien über Frankreich bis Spanien; 2018 Testphase mit 14 Stationen; 2 in Frankreich; Beteiligung von Renault

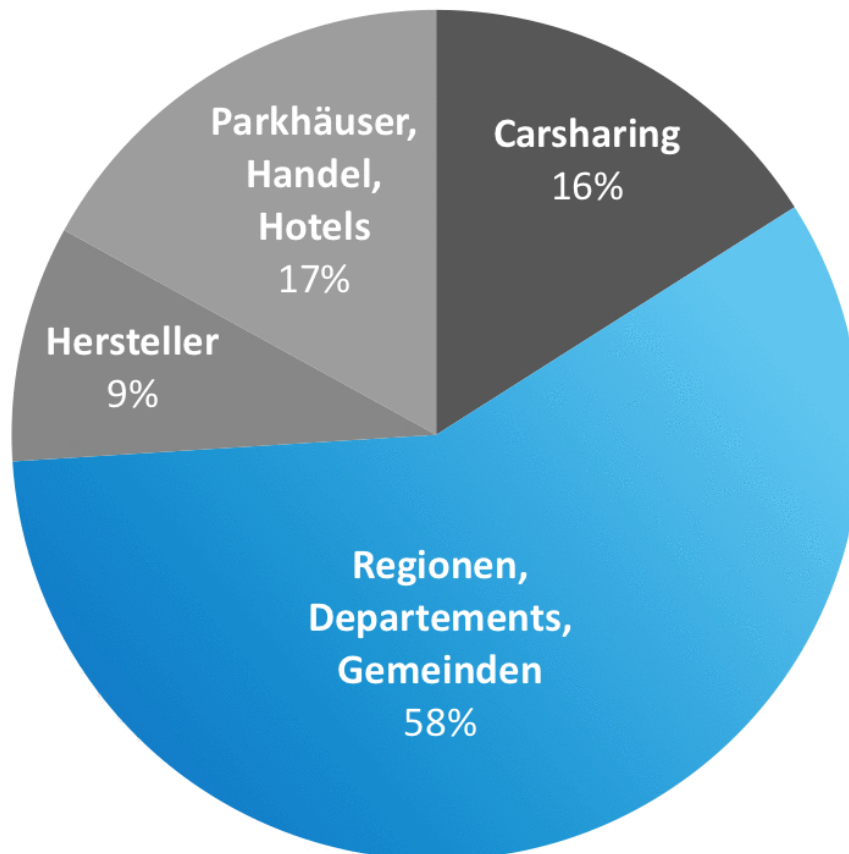
Quelle: Recherchen von Germany Trade & Invest

Der Ausbau der Schnellladeinfrastruktur eröffnet Chancen für die französische Industrie. Das Land verfügt mit IES Synergy über einen wichtigen Anbieter von Schnellladestationen. Nach eigenen Angaben steht das Unternehmen mit 4.000 installierten Schnellladepunkten nach ABB (mit 6.000) an zweiter Stelle weltweit.

Staatliche Förderung ist Taktgeber für öffentliche Infrastruktur

Neben den europäischen Ladekorridoren setzt sich in Frankreich auch lokal der Ausbau fort. Die Verteilung der Auftraggeber spiegelt nicht die Struktur der Finanzierung wider. Die wichtigsten Financiers der Infrastruktur waren in Frankreich bisher der Staat sowie die Hersteller und Konzessionäre.

Gebietskörperschaften richten die meisten Ladesäulen ein Auftraggeber für Ladesäulen (Anteil der Ladestationen bis 2018)



Quelle: Verband Avere; © 2018 Germany Trade & Invest

MKT201805178001.14

Der französische Staat hat seit 2012 über die Energieagentur Ademe etwa 60 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Damit wurden bis zum Auslaufen des Programms Ende 2015 in 77 Projekten 20.500 Ladepunkte finanziert. Im Februar 2016 hat Ademe mit Advenir ein neues Programm zur Förderung von Ladesäulen aufgelegt, das von privaten Energieversorgern finanziert wird, die darüber Energiesparzertifikate CEE (Certificats d'Économie d'Énergie) erwerben können. Bis April 2018 waren damit 3.699 Ladepunkte gefördert worden, etwa 2.700 davon in Unternehmen. Projekte in privaten oder staatlichen Unternehmen werden mit bis zu 40 Prozent und in Privatgebäuden mit bis zu 50 Prozent bezuschusst.

Bis Ende 2020 stehen rund 19 Millionen Euro für 13.700 Ladepunkte zur Verfügung: 6.300 bei Unternehmen oder Gemeinden und 5.700 in Mehrparteienhäusern. Das Programm wurde Ende 2017 um die Förderung von Ladestationen auf öffentlichen Straßen erweitert und dürfte für den Ausbau der öffentlich zugänglichen Infrastruktur bis Ende 2020 den Takt vorgeben, falls die Förderpolitik nicht angepasst wird.

EU-Standards bereits eingeführt

Frankreich hat mit dem Dekret Nr. 2017-26 vom 12. Januar 2017 die Standards für Ladestationen der EU-Richtlinie 2014/94/UE in nationales Recht überführt. Eine Besonderheit ist, dass frei zugängliche Ladepunkte bis zum 31. Dezember 2024 über Steckverbindungen der drei Standards Typ-2, CCS und CHAdeMO verfügen müssen. Das Dekret regelt auch die Zulassung der Installationsunternehmen für den Einbau von Ladepunkten. Im April 2018 verfügten 461 Firmen über eine entsprechende Zertifizierung (Qualification IRVE).

Mehr zum Kraftfahrzeugmarkt Frankreich finden Sie in unserer Reihe "Branche kompakt Kfz-Industrie" unter: <http://www.gtai.de/brk-kfz-frankreich> ▶

Mehr zu Entwicklungen auf den globalen Märkten für Elektrostraßenfahrzeuge finden Sie unter: <http://www.gtai.de/elektromobilitaet> ▶

Mehr zu Frankreich finden Sie unter: <http://www.gtai.de/Frankreich> ▶

Kontaktadressen

Bezeichnung	Internetadresse	Anmerkungen
AHK Frankreich	http://frankreich.ahk.de ▶	Berät beim Markteinstieg in Frankreich
Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (Ademe)	http://www.ademe.fr ▶	Staatliche Energieagentur führt Förderprogramme durch
Avere-France	http://www.aver-france.org ▶	Verband zur Entwicklung der Elektromobilität
Avem	http://www.avem.fr ▶	Informationsportal zu Elektrofahrzeugen und Hybriden



Karl-Heinz Dahm | ©
GTAI

KONTAKT

Karl-Heinz Dahm

☎ +49 228 24 993 274

✉ [Ihre Frage an uns](#)

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck – auch teilweise – nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung. Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

© 2019 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.