

Per E-Mail an
Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
[REDACTED]
Referat G 23, Elektromobilität, Lade- und
Wasserstoffinfrastruktur
ref-g23@bmvi.bund.de

Stab Verkehrspolitik

Märkisches Ufer 28
10179 Berlin

Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
E-Mail: verkehrspolitik@ace.de
Internet: www.ace.de

05. Januar 2021

Stellungnahme zum Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnellladegesetz)

Der ACE Auto Club Europa begrüßt das Ziel der Bundesregierung, bundesweit „einen flächendeckenden, bedarfsgerechten Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur für das schnelle Laden von reinen Batterieelektrofahrzeugen zu gewährleisten“. Der ACE ist der Ansicht, dass es für das inzwischen steigende Angebot an batterieelektrischen Fahrzeugmodellen auch eine entsprechende Nachfrage braucht. Diese zu wecken wird nach unserer Überzeugung wesentlich von der Verfügbarkeit – und Sichtbarkeit als Teil der gefühlten Verfügbarkeit – der Ladeinfrastruktur abhängen. Die Ladeinfrastruktur ist die grundlegende Voraussetzung für den Markthochlauf der batterieelektrischen Mobilität.

Aus Sicht des ACE sind für die Verbraucher*innen vier Dinge wichtig:

1. eine sichere Technologie,
2. schnelles Laden, wenn es darauf ankommt,
3. Ladestationen an vielen und barrierefreien Standorten,
4. einfache und transparente Bezahlung.

Der vorliegende Gesetzentwurf widmet sich zwei dieser Punkte, dem *schnellen Laden* an möglichst *vielen Standorten*. Die Bundesregierung erkennt an, dass ein weit verzweigtes, einheitliches, verlässliches, störungsfreies und leicht verständliches Schnellladnetzwerk mit bundesweit einheitlichen Standards für die Marktdurchdringung der batterieelektrischen Mobilität elementar ist. Auch Standorte, die vorerst oder sogar langfristig nicht wirtschaftlich sein werden, seien „für die Sicherstellung einer flächendeckenden Versorgung von Bedeutung und ihre Abdeckung letztlich mitausschlaggebend für die Entscheidung ein reines Batterieelektrofahrzeug zu kaufen“. Diesen Ansatz begrüßt der ACE, weist aber auch darauf hin, dass eine bedarfsgerechte Standortauswahl wichtig ist. Gerade in Metropolregionen müssen die Standorte der Schnellladepunkte auch stadtplanerisch sinnvoll sein, es sollte diese hier eher in „Ladehubs“ geben, als am Straßenrand. Dahingegen sollte eine Schnellladeinfrastruktur insbesondere in den ländlichen Regionen verfügbar und dort auch gut zu finden sein. Um längere Fahrten unternehmen zu können, werden Schnellladesäulen entlang der Fernverkehrsstraßen gebraucht.

Der ACE begrüßt zudem die Beachtung des Aspektes der Nachhaltigkeit.

Nachschärfungsbedarf sieht der ACE in den folgenden Punkten:

Die unter §2 Punkt 2 vermerkte Definition, dass „ein Schnellladepunkt ein Ladepunkt, an dem Strom mit einer Ladeleistung von mindestens 100 kW geladen werden kann“ ist, ist nach Ansicht des ACE zumindest im ländlichen Raum zu niedrig und wird dem heutigen Anspruch an schnelles Laden nicht gerecht. Zwar wird auch festgelegt, dass Details zur Ermittlung der genauen Höhe der Ladeleistung und gegebenenfalls höherer Ladeleistungen durch Rechtsverordnung festgelegt werden können, wodurch zeitnah auf technische Entwicklungen sowie auf eine geänderte Nachfrage reagiert werden kann. Nach Ansicht des ACE sollten Schnelllade-Standorte, insbesondere solche an Autobahnen, wo es technisch möglich und wo die Infrastruktur vor Ort es zulässt, eine Ladeleistung von 350kW haben.

Dass Bund und Länder lediglich „prüfen“ sollen, welche eigenen Flächen für den Aufbau von Schnellladeinfrastruktur in Frage kommen könnten, ist nach Ansicht de ACE zu schwach formuliert. Es sollte vielmehr eine Verpflichtung für Bund und Länder geben, die ihnen gehörenden Flächen in das Schnellladenetz zu integrieren.

Dass ein Bestandsinfrastrukturanbieter, der plant den Betrieb seiner Schnellladeinfrastruktur einzustellen, dies mindestens sechs Monate vor dem geplanten Zeitpunkt der Einstellung der zuständigen Behörde anzeigen muss, ist nach Ansicht des ACE richtig. Allerdings sollte eine solche Entscheidung seitens des Bestandsinfrastrukturanbieters, sollte sie auf der Grundlage von Wirtschaftlichkeitsüberlegungen getroffen worden sein, durch die finanzielle Unterstützung des Bundes vermieden werden.