



ZDK e. V. · Franz-Lohe-Str. 21 · 53129 Bonn

Referat G 23
Elektromobilität, Lade- und Wasserstoffinfrastruktur
Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur (BMVI)
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Abteilung: Betriebs-, Volkswirtschaft und
Fabrikate

Ansprechpartner: [REDACTED]

Telefon: [REDACTED]

E-Mail: [REDACTED]

Ihre Nachricht vom: 28.12.2020

Per E-Mail: ref-g23@bmvi.bund.de

Datum: 05.01.2020

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

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Vertreter von rund 37.000 Autohäusern und Kfz-Werkstätten mit 450.000 Mitarbeitern begrüßt der ZDK den Gesetzesentwurf zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur in Deutschland. Wir setzen uns täglich dafür ein, dass mehr elektrisch betriebene Fahrzeuge auf die Straßen gebracht werden und das Ziel von 7 bis 10 Millionen Elektroautos im Jahr 2030 erreicht wird. Eine flächendeckende Schnellladeinfrastruktur wird dafür ein wichtiger Faktor sein.

Wir geben jedoch zu bedenken, dass als wichtigste Voraussetzung für die Anschaffung eines Elektroautos nach wie vor eine Lademöglichkeit zu Hause oder am Arbeitsplatz gilt. Die aktuellen Förderprogramme und die angekündigten Förderaufrufe werden private und nicht-öffentliche Ladeinfrastruktur zwar weiter fördern, allerdings können nur Autofahrer mit einem eigenen Pkw-Stellplatz von diesen Förderungen profitieren. In urbanen Gebieten, den optimalen Einsatzorten für Elektrofahrzeuge, ist ein eigener Pkw-Stellplatz aber nur in seltenen Fällen vorhanden. Aus diesem Grund sollte der Fokus ebenfalls auf die Bereitstellung von flächendeckender Ladeinfrastruktur in urbanen Gebieten gelegt werden, um den Markthochlauf der Elektromobilität weiter voranzutreiben. Ein Ladevorgang an einem öffentlichen Ladepunkt muss dabei zeitlich annähernd mit einem Tankvorgang bei einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor vergleichbar sein, weshalb auch in urbanen Gebieten Ladeleistungen von über 100 Kilowatt verfügbar sein sollten.

Nach unserer Ansicht sind Kfz-Betriebe und Tankstellen dafür prädestiniert, um solche Schnellladepunkte im urbanen Raum bereitzustellen. Sie verfügen schon heute in den meisten Fällen über entsprechende Nebenanlagen und hohe Zugänglichkeiten. Ein einheitliches und unkompliziertes Bezahlmodell mit EC- und Kreditkartenzahlung kann zudem eine Zugänglichkeit auch bei Ladevorgängen außerhalb der Öffnungszeiten sicherstellen (wie an sogenannten SB-Tankstellen). Die Festlegung von Gebieten (vgl. §3 Abs. 2) und die eigentumsrechtliche Trennung von Grundstücken und Ladeinfrastruktur (vgl. §5 Abs. 4)

führen jedoch leider dazu, dass die Errichtung von Schnellladepunkten an den eigenen Betriebsstätten für Autohäuser und Kfz-Werkstätten unattraktiv ist.

Kritisch möchten wir zudem anmerken, dass Plug-In-Hybridfahrzeuge nicht als Begünstigte der geförderten Schnellladeinfrastruktur betrachtet werden. Vor dem Hintergrund steigender elektrischer Mindestreichweiten der Fahrzeuge als Folge der europäischen CO₂-Emissionsziele und der Förderrichtlinie des Umweltbonus wird das CO₂-Reduktionspotenzial von extern aufladbaren Hybridfahrzeugen gesteigert, wenn gleichzeitig schnelle Ladezyklen durch Schnellladepunkte ermöglicht werden. Die Anzahl der benötigten Schnellladepunkte muss sich daher auch nach der Absatzprognose für Plug-In-Hybridfahrzeuge richten.

Gern stehen wir Ihnen für weitere Erläuterungen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

