

Referentenentwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnellladegesetz) vom 14.12.2020

Definition

Im Rahmen des Masterplan Ladeinfrastruktur wurde aufgezeigt, dass für Deutschland 1.000 Schnellladestationen bis 2030 benötigt werden. Hierzu wurde die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur (NLL) beauftragt im Rahmen eines noch zu definierenden Ausschreibungsverfahrens den Aufbau der Schnellladepunkte voranzutreiben. Ein sog. Schnellladegesetz soll dafür die notwendigen gesetzlichen Rahmenbedingungen schaffen.

Ziel

Schaffung der Voraussetzung für den beschleunigten Ausbau von 1.000 Schnellladestationen in Deutschland im Ausschreibungsverfahren über NLL.

Inhalte Referentenentwurf der Bundesregierung

Generelle Bevollmächtigung des BMVI zur Ausschreibung von Schnellladestandorten und damit verbundene Festlegung von technischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.

Stellungnahme der BMW Group:

- Die Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur und deren schneller, bedarfsgerechter Ausbau ist Grundvoraussetzung für die Adaption von Elektromobilität bei unseren Kunden.
- Insbesondere die nicht ausreichende Verfügbarkeit von Schnellladestationen ist weiterhin für die Kunden ein Kaufhinderungsgrund für Elektrofahrzeuge. Der Ausbau dieser Infrastruktur bedarf höchster Aufmerksamkeit durch Industrie und Politik.
- Die BMW Group leistet derzeit bereits über das Joint Venture IONITY, gemeinsam mit Porsche, VW, Daimler, Ford und Hyundai Kia, einen Beitrag mit dem Ziel des Aufbaus von über 400 HPC-Ladestationen in Europa bis 2021; davon über 90 mit jeweils mehreren Ladepunkten in Deutschland.
- Die BMW Group unterstützt grundsätzlich die Zielrichtung zur Förderung von zusätzlich 1.000 Schnellladepunkten in Deutschland bis 2030.
- Um den Aufbau der Schnellladeinfrastruktur schnellstmöglich zu realisieren, sollte das flankierende Gesetz kurzfristig verabschiedet werden. Hierbei sollten jedoch die nachfolgenden Punkte berücksichtigt werden:
 - Ziel muss die Etablierung eines marktwirtschaftlich nachhaltigen Modells sein, das während und auch nach Auslauf der Förderungen durch Impulse der Marktteilnehmer weiterentwickelt werden kann.
 - Neben der Förderung im Rahmen des Schnellladegesetzes sollte auch sichergestellt werden, dass weiterhin ein privatwirtschaftlicher Ausbau von Schnellladeinfrastruktur attraktiv bleibt.

- Anstatt einer Ausschreibungslogik mit reiner Betreiberverantwortung, bei der die Stationen im Besitz des Bundes bleiben, sollte aufgrund einer schnelleren zeitlichen Umsetzbarkeit sowie der geringen Einflussnahme auf einen freien Markt ein Kombinationsmodell aus Investment-Förderung und Sonderabschreibungen genutzt werden.
- Durch eine reine Ausschreibungslogik und weitreichende Befugnisse für das BMVI bleibt der erfolgreiche Übergang in ein marktwirtschaftliches Modell nach Laufzeit der Beauftragung der Infrastrukturbetreiber fraglich.
- Insbesondere die Bereitstellung von Flächen, v.a. auch an Bundesautobahnen, sollte im Rahmen des Schnelllade-Gesetzes vorausgesetzt werden. (Anlagen entlang der BAB/Schnellstraßen sollten Teil der Ausschreibung sein, hier ist auf eine diskriminierungsfreie Vergabe der Fläche zu achten)
- Zusätzlich sollte im Rahmen des Schnellladegesetzes auch eine Anschluss-fähigkeit an europäische Regelungen (z.B. AFID) gewährleistet werden.
- Primat des Gesetzes sollte eine marktbestimmte und wettbewerbsgetriebene Preissetzung sein, die einen zusätzlichen und zukünftigen Ausbau von Ladeinfrastruktur gewährleistet.
- Als zusätzliches Mittel könnte der Bund einen Beitrag dazu leisten, dass der Betrieb von Ladeinfrastruktur schneller profitabel wird. Durch Abnahme von Kontingenten (Ladevertrag) für Dienstwagenberechtigte im öffentlichen Dienst könnte eine gewisse Nachfrage auf Ladeinfrastrukturebene generiert werden.

Folgende Punkte haben wir bereits in die Diskussion mit der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur eingebracht und diese sollten in der Gestaltung der Förderung und dementsprechend in der Gestaltung des Schnellladegesetzes berücksichtigt werden:

Thema	Erläuterung
Modell	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Marktwirtschaftliches Modell: Ladeinfrastrukturbetreiber muss an Infrastruktur beteiligt sein und über Anreizsysteme Eigeninteresse an qualitativ hochwertigem Betrieb und dem weiteren Aufbau (nach Finanzierung) interessiert sein. ▪ Fokussierung der Einzelnen Ausschreibungs-Lose auf Use-Cases (Autobahn, urbane Schnelllade-Hubs).
Rolle	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Betreiber/Ausschreibungsempfänger soll sich auf Ladeinfrastrukturbetreiberrolle fokussieren. ▪ Bund/Städte/Gemeinden stellen Flächenoptionen zusammen und bündelt diese in Losen und stellt diese langfristig zur Verfügung. ▪ Verpflichtende Anbindung an Roaming-Plattform(en). ▪ Freier Zugang für MSPs über Anbindung an Roaming-Plattform(en).
Bepreisung der Ladevorgänge	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgrund der hohen Investments in Infrastruktur mit hohen Ladeleistungen sind die Kosten für eine geladene kWh (HPC)

	<p>immer höher als die Kosten für eine kWh an einer Steckdose / Wallbox.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kurzzeitige, klar kommunizierte Förderung der Preise möglich. ▪ Rolle MSP: Tarifangebot an Endkunden/Flottenkunden, Ladeinfrastrukturbetreiber nur im Rahmen von Ad-hoc-Angebot.
Payment Funktionen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Roaming aus Kundensicht die offenste Lösung. ▪ Kreditkartenterminals betriebswirtschaftlich nicht sinnvoll. ▪ Lösungen der MSPs am Markt vorhanden. ▪ Ad-hoch-Lademöglichkeit einfach und ohne komplexe Anmeldung.
Standorte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Top Locations als übergreifender Erfolgsfaktor für die Adaption der Elektromobilität – dementsprechend Beistellung von Locations durch den Bund notwendig. ▪ HPC-Standorte direkt an den Autobahnen, ggf. ausweichen auf Autohöfe. ▪ Bedarf konzentrierter Flächenumwidmung ohne langwierige Genehmigungsprozesse für HPC-Standorte im urbanen Umfeld.
Ladeleistung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ausbau Netz für Bereitstellung max. Ladeleistung ▪ "Future Proof" 350kW an jedem Ladepunkt ▪ Aldi/Lidl: reduzierte Ladeleistung (50-150kW) möglich
Qualität	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Hohe Verfügbarkeit wichtig für Vertrauen der Kunden ▪ 24/7 Kundenhotline, und zwar übergreifend vernetzt mit EMP, Roaming-Plattform und CPO ▪ Fehlerbehebung bzw. Alternativlösung innerhalb von 5 min (Ziel)
Smart Services	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dynamische Datenbereitstellung <ul style="list-style-type: none"> ○ z.B. Belegsignalisierung ▪ Reservierungsfunktionalität ▪ Plug and Charge Befähigung über ISO 15118
Nachverdichtungsfähigkeit	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Jede Station sollte eine Möglichkeit für den Zubau weiterer Ladepunkte (bedarfsgerecht) ausgelegt werden.
Innovation	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mobile HPC-Stationen für Peak-Tage notwendig um nicht das gesamte Netzwerk, zu lasten der Gesamtauslastung, auf 5-10 Peak-Tage (z.B. Ferienbeginn) auslegen zu müssen.