

Stellungnahme des BVES

BMVI Referentenentwurf „Schnellladegesetz – SchnellLG“

Der BVES, Bundesverband Energiespeicher Systeme, bedankt sich für die Möglichkeit, zum Referentenentwurf zum Schnellladegesetz Stellung nehmen zu können.

Der BVES begrüßt ausdrücklich, dass die Bundesregierung sich dem zentralen Thema Ladeinfrastruktur vertieft annimmt. Hinweisen möchten wir in diesem Zusammenhang auf folgende Punkte:

- Die Ladesäulenverordnung (LSV) sollte das zentrale gesetzgebendes Instrument für die Ladesäuleninfrastruktur sein. Ein weiteres Gesetz mit abweichenden Regelungen und Definition kann zu erheblichen Widersprüchen und Hürden im Vollzug führen, wenn etwas in Ausschreibungen neue Standards und Normen vorgegeben werden, die nicht in der LSV vorgegeben sind.
- Eingriff in den Wettbewerb durch Vorgaben der Ladepreise als auch die eigentliche Förderhöhe sind nicht zielführend, wenn die Schnellladeinfrastruktur marktwirtschaftlich aufgebaut und betrieben werden soll. Entscheidend ist, dass in allen Bereichen und in allen Gebieten der Wettbewerb als Grundlage gilt. Tritt der Bund als Unternehmer auf, wie im Gesetzentwurf vorgesehen, drohen hier Marktverzerrung. Ein Engagement des Bundes muss zeitlich begrenzt sein und muss, so noch ein Marktversagen festzustellen ist, in eine Förderprogramm transformiert werden.
- Eine Vollförderung für einzelne Standorte können zu einer Preisverzerrung (entweder durch Vorgaben oder Implizit durch Förderung) führen. Anlagen, die auf marktlicher Basis in räumlicher Nähe aufgestellt sind, würden dadurch einen erheblichen Nachteil erfahren.
- Es nicht klar definiert ist, was unter Flächendeckung genau zu verstehen ist, was der Ist-Zustand ist und wann die Flächendeckung erreicht ist. Damit fehlt eine klare Abgrenzung zur Daseinsvorsorge, die in anderen Politik-Bereichen als Leitprinzip gilt.

Folglich hält des BVES es für entscheidend, dass speicherbasierter Schnelllader und Netzlader gleichwertig berücksichtigt werden. Durch Energiespeicher wird die verfügbare Leistungen in den Ladesäulen erhebliche erhöht, gleichzeitig werden die Netze optimal genutzt und überflüssiger Netzausbau kann unterbleiben. Fahrzeuge können dann aufgeladen werden, wenn Sie Energie benötigen bzw. Energie über das bidirektionale Laden dem Speicher zur Verfügung stellen, Damit werden für Deutschland neue Geschäftsmodelle und Innovationen möglich, die in anderen EU-Mitgliedsstaaten schon üblich sind. Gleichzeitig wird über geeignete Infrastrukturmaßnahmen die grenzüberschreitende Elektromobilität gestärkt.

Da der BVES die Prämisse, dass ein Marktversagen vorliegt, so nicht teilen kann, bedarf es transparenter Markterkundungsinstrumente wie Ausschreibungsverfahren. Sollte ein tatsächliches Marktversagen festgestellt werden, bedarf es einer gezielten Förderung, mit dem Ziel, den Hochlauf des Ladesäulenmarktes voranzubringen. Für die öffentliche Ladeinfrastruktur sollten smarte Ladesäulen üblicher Standard sein und, wo möglich, bidirektionales Laden berücksichtigt werden – auch mit dem Ziel Netzausbau und mögliche Netzausbauvermeidung (durch Speicher oder mobile Ladelösungen) diskriminierungsfrei voranzubringen.

Im Hinblick auf Informationspflichten geht der Entwurf davon aus, dass der Wirtschaft kein Aufwand entsteht. Diese Position kann der BVES so nicht teilen. Informationsflüsse entstehen allein schon von den Ladepunkten zum Datenraum Mobilität. Die Daten müssen entsprechend gesichert und verwaltet werden. Dies allein führt zu Kostenbelastungen für die Wirtschaft.

Der Entwurf geht davon aus, dass für Länder und Kommunen kein Erfüllungswand entsteht. Im Hinblick auf die Standortsuche, Anwendung von Planungsrecht etc. ist bei Ländern und Kommunen ein Mehraufwand zu erwarten.

Gerne stehen wir für weitere Informationen zur Verfügung.