

Entwurf eines Gesetzes zur Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für reine Batterieelektrofahrzeuge (Schnellladegesetz – SchnellLG)



Stellungnahme des ADAC

Die fossilen Kraftstoffe Benzin und Diesel sind vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele im Verkehr Auslaufmodelle. Energieträger wie Strom aus erneuerbaren Quellen, Wasserstoff, treibhausgasneutral erzeugte flüssige oder gasförmige Kraftstoffe und CNG/Biomethan stellen deutlich klimafreundlichere Alternativen dar. Die Nutzungshürden für diese Alternativen müssen allerdings möglichst gering gehalten werden, um die Akzeptanz der Verbraucher zu steigern und die Marktdurchdringung alternativer Kraftstoffe und Antriebsarten deutlich zu erhöhen. Nicht zuletzt aufgrund der beschlossenen Klimaschutzziele kommt der Thematik im Verkehrssektor eine hohe Bedeutung zu.

Der ADAC unterstützt die Anstrengungen des Bundes für den Ausbau der nötigen Infrastruktur für saubere alternative Antriebstechnologien. Dies gilt grundsätzlich für alle Kraftstoffe und Energieträger mit niedrigen Treibhausgasemissionen. Der Club begrüßt es, dass das, was in der Vergangenheit etwa bei CNG versäumt wurde, für elektrische Antriebe nun erfolgt. Zwingende Voraussetzung für die Nutzung batterieelektrisch angetriebener Fahrzeuge auf längeren Strecken ist ein Ladenetz mit ausreichender Flächenabdeckung von Schnellladestationen. Die Forcierung des Aufbaus von Schnellladeinfrastruktur insbesondere auch an heute noch schwach nachgefragten Standorten, die derzeit zwar kaum wirtschaftlich tragfähig betrieben werden können, für die Netzabdeckung aber notwendig sind, ist sinnvoll, um batterieelektrische Mobilität auch auf Langstrecken möglich zu machen.

Im Detail nimmt der ADAC zu den aus seiner Sicht besonders wichtigen Punkten wie folgt Stellung:

§ 1 Anwendungsbereich

§ 1 zum Anwendungsbereich wie auch § 3 Absatz 1 beschränken die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur auf reine Batterieelektrofahrzeuge (BEV). Dies ist nach Auffassung des ADAC nicht angemessen. Für BEV ist ein flächendeckendes Schnellladenetz selbstverständlich dringend notwendig. Jedoch widerspricht ein rigoroser Ausschluss von Plug-In-Hybridfahrzeugen (PHEV) der Intention, die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs zu verringern, denn auch bei PHEV-Fahrzeugen soll ein möglichst hoher Anteil der Fahrstrecke elektrisch erfolgen und die Reichweite der Batterien wird in den nächsten Jahren sukzessive steigen. Daher ist eine Behinderung der Lademöglichkeiten von PHEV nicht zielführend. Beide Formen der Elektromobilität werden auch in der bisherigen Gesetzgebung (EMOG) und Förderungen (E-Kennzeichen, Umweltbonus) gleichberechtigt behandelt. Zudem erscheint eine Zugangsbeschränkung für PHEV an der Schnellladeinfrastruktur im Sinne des SchnellLG operativ schwierig und würde weitere Maßnahmen wie beispielsweise eine neue Beschilderung zur Kennzeichnung reiner batterieelektrischer Fahrzeuge nach sich ziehen.

Weiterhin ist anzumerken, dass die Adressierung der in § 1 unter 1. und 2. aufgeführten Fahrzeugklassen M1, M2, M3, N1, N2, N3 sowie zwei und dreirädrige Kraftfahrzeuge und vierrädrige Leichtkraftfahrzeuge L3e, L4e, L5e und L7e sinnvoll ist. Jedoch ergibt sich ein Widerspruch mit der Formulierung in der Begründung im vorliegenden Referentenentwurf, denn dort erstreckt sich der Anwendungsbereich des Schnellladegesetzes auf Elektrofahrzeuge im Sinne von § 2 Nummer 2 des

Elektromobilitätsgesetzes. Dies schließt Fahrzeuge der Klassen M2, M3, N2 und N3 aus. Die Begründung muss korrigiert werden, so dass sie zum Gesetzestext passt.

§ 2 Begriffsbestimmungen

Als Schnellladepunkt wird in Absatz 2 ein Ladepunkt definiert, an dem Strom mit einer Ladeleistung von mindestens 100 kW geladen werden kann. Dieses erscheint zwar als eine angemessene Mindestladeleistung für Langstrecken, widerspricht jedoch der bisherigen Definition von Schnellladung in der Ladesäulenverordnung, wonach Ladeleistungen größer 22 kW als Schnellladung gelten. Als High-Power-Charging Standard hat sich inzwischen die Ladeleistung von 150 kW oder mehr für Schnellladestandorte etabliert. Der ADAC empfiehlt diesen quasi Industriestandard auch im SchnellLG so festzuschreiben. Alternativ könnte die Ladeleistung auch in der ohnehin erforderlichen Rechtsverordnung fixiert werden, um eine einfache und rasche Anpassung an die Marktentwicklung zu ermöglichen.

§ 3 Aufgabe des Bundes

Auch in § 3 Absatz 1 sollte, wie auch bei § 1, die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur nicht auf reine Batterieelektrofahrzeuge beschränkt werden (siehe oben).

In Absatz 2 wird ausgeführt, dass den Nutzern ermöglicht werden soll, bundesweit jeden Ort auf direktem Wege zu erreichen, wozu der Schwerpunkt auf den Infrastrukturausbau des Mittel- und Langstreckenverkehrs gelegt werden soll. Eine ausschließliche Fokussierung auf Ladeinfrastruktur am Fernstraßennetz wäre jedoch zu kurz gedacht. Denn der Mittel- und Langstreckenverkehr hat häufig den Start- oder Zielpunkt im urbanen Raum, und auch dort muss dann ein Elektroauto bei einem kurzen Aufenthalt (z.B. Geschäftstermin, Essenspause, Einkauf) für den Rückweg zügig aufgeladen werden können. Der ADAC geht davon aus, dass § 3 (2) die Bedarfsprüfung von Standorten in urbanen Räumen einschließt und in Ausschreibungen berücksichtigt wird.

§ 10 Inkrafttreten; Berichterstattung

Nach § 10 Absatz 2 ist nur alle fünf Jahre ein Bericht über den Betrieb sowie den Bedarf an Schnellladeinfrastruktur zu erstellen. Insbesondere in den kommenden Jahren, während der der Anlaufphase der Elektromobilität, sind aber rasche Änderungen der Anforderungen und Hemmnisse möglich, aus denen sich rasch ein Anpassungsbedarf ergibt. Die Frist für die Berichterstattung sollte auf einen jährlichen oder höchstens 2-jährlichen Zeitraum gekürzt werden.

Kontakt:

ADAC e.V.

Büro Berlin

Unter den Linden 38

10117 Berlin

E-Mail: buero-berlin@adac.de