

1) Allgemein

Grundsätzlich zu begrüßen ist die baldige Einleitung der angekündigten Bereitstellung flächendeckender Schnellladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (erstmalig für M-Kl., N-Kl. und L-Klasse E-Fahrzeuge) durch die Bundesregierung mit dem Ziel, bedarfsgerechtere, öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für das schnelle Laden von reinen Batterieelektrofahrzeugen zu gewährleisten: mit jeweils mehr als 100 kW bzw. 150 kW oder höherer Ladeleistung – je nach technischer Festlegung.

Hervorzuheben an der Gesetzesinitiative der Bundesregierung ist das Bemühen, der antizipierten Marktentwicklung des Absatzes an Elektrofahrzeugen (BEV) vorausgehend alsbald massiv das Mengengerüst an Schnellladesäulen und – Punkten, und zwar überproportional, und zudem vorausschauend, aufzubauen, um für Reichweitenverkehre und erwarteter Lade-Nachfrage in der Fläche Deutschlands vorzusorgen.

Zu Recht wird der angemessene Aufbau von Schnellladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (BEV, ob PKW, ob Nutzverkehre (Lkw, Bus, Transporter) ob L- bzw. Leichtfahrzeuge als eine nationale, mit der EU Kommission abzustimmende Aufgabe der Regierungen angesehen.

Nur der rechtzeitige Aufbau und das 24/7/365 – zuverlässige und digital überwachte Funktionieren einer national zur Verfügung stehende Schnellladeinfrastruktur schafft die Akzeptanz und das Vertrauen unter den Kraftfahrern und Kraftfahrerinnen für eine #CO2- freie Zukunftsmobilität – und hilft das 1,5 Grad Celsius Klimaziel der U.N. und den europäischen Green Deal zu erreichen.

2) Referentenentwurf der Bundesregierung

Der Gesetzesentwurf geht leider nicht auf wichtige Merkmale ein, die jeder Schnelllade- Destination zu Eigen sein sollte, sofern der Gesetzesentwurf beschlossen werden sollte vom Bundestag:

a) Definition einer verbindlichen Mindestgröße an vorhandenen Ladepunkten (Ladeleistung/kW) je Destination

a) Bekanntgabe der Mindest- Netzanschlussgröße in MW bzw. kW bei Vorhandensein von **x** Ladepunkten – mit jeweils zugesicherter Ladeleistung je Ladepunkt, auch bei Volllastung) und des anzugebenden Ortsnetz - Trafos und ggfs. eines stationären Speichers (in kWh oder MWh)

c) Bekanntgabe der Anzahl der Lade- und sonstigen Parkflächen und eventueller Reservierungsmöglichkeiten (gegen Entgelt) – ggfs. unterteilt nach überdachten und Freiflächen (Winter/Schnee/Eis/Hitze usw.)

d) Vorhandensein und Ausstattungszahlen zu Toilettenanlagen, Dusch- & Waschelegenheiten sowie zu Imbiss-, Gastronomie- und Reisebedarfs-Versorgungsangeboten, ggfs. auch Fahrzeug-Pannenhilfe, etc.

**LEMNET Europe e.V. :Stellungnahme Schnellladegesetz – SchnellLG
(Referentenentwurf: 28.12.2020)**

e) **Mobilfunk- Netzabdeckung 4G und 5G mit Detailangaben / Bandbreite** – insbesondere zur „Schnellversorgung“ der E-Fahrzeuge mit ausreichender Bandbreite für Digitalassistenten – Systeme in den Fahrzeugen

Zum § 5 Auswahl und Beauftragung von Auftragnehmern – und Anforderungen an #S- & #D-Dienstleistern...

Zu ergänzen ist, dass die konsequente „Digitalisierung der Strasse“ bei der Entwicklung, Errichtung und Betrieb von Schnellladeinfrastrukturen von Anbeginn mit berücksichtigt wird und zukunftsgerichtete Daten-, Telematik- /Kommunikationsinfrastrukturen mit installiert und verfügbar gemacht werden. Schließlich sind in wenigen Jahren z.B. (teil-) autonom fahrende Fahrzeuge mit zu versorgen hinsichtlich der Bedarfe an EEG- Lade-/Fahrstrom und z.T. auch anderen digitalen Angeboten.

Zu überlegen ist, ob die Bezeichnung „Schnellladeinfrastruktur“ Elektrofahrzeuge nicht zu kurz greift und anders das Dienstleistungsangebot beschrieben werden sollte.

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass viele Infrastrukturangebote einer (auch durch Pandemie veränderten) Nachfrage nach multimodalen Verkehrsangeboten (Leihstellung / Laden) von E-Bikes, Pedelecs, CarSharing, Leihfahrzeuge, etc. entsprechen sollten, zumal insbes. In Tourismus-Destinationen. Desweiteren könnten E- Bus-Stopps geboten sein, um CO2- freie bzw. günstige E- Verkehrsangebote einzubeziehen.

3) Europäischer – und Sprachen – Kontext

Bekanntlich werden Fernreisende über Landesgrenzen Europas hinweg auch diese „Schnellladeinfrastruktur“ aufsuchen und nutzen. Die Kommunikation aller Angebote und Serviceabläufe sollten multi-sprachlich ermöglicht werden und die zu bewerbenden Angebote und Dienste auch tatsächlich fehlerfrei zur Verfügung stehen. Das ist in den Ausschreibungsbedingungen nachzuweisen ebenso im Betriebsalltag.

Die Auslegung von bzw. Integration von Apps Dritter in die Betriebsabläufe auf den Ladestationen ist zu berücksichtigen und zu ermöglichen.

4) Ausschreibungen sind mittelstandsfreundlich und offen zu gestalten

Es ist vom Ausschreibenden nachzuweisen, dass Vollerwerbskaufleute o.ä. Berufe im Interessenfalls als Pächter oder Lizenznehmer bei einer Ausschreibung wirtschaftlich /rechtlich zum Zuge und Zuschlag bei einer Ausschreibung kommen können ohne in Sub-/Sub-Pächter- Geschäftsbeziehungen verpflichtet zu werden, wie sie aus anderen Konzessionsausschreibungen unrühmlich z.T. bekannt sind.

5) Es ist ein **Transparenzregister** zu führen über alle Ausschreibungen, deren Abläufe und Ergebnisse.

6) Desweiteren wird ein **Verbraucherrat beim BMVI / NOW – Leitstelle** eingerichtet, welcher die Verbraucher- und Kundinnen- Interesse und Belange gegenüber dem BMVI wahrnehmen soll.

Berlin, 5.01.2021