

Stellungnahme des ADAC zum Referentenentwurf der Bundesregierung bezüglich der dritten Verordnung zur Änderung der Ladesäulenverordnung

Der ADAC e.V. ist ein nicht-wirtschaftlicher Verein, der seine vorrangige Aufgabe in der Förderung und Aufrechterhaltung der Mobilität seiner Mitglieder sieht. Hilfe, Rat und Schutz nach Panne, Unfall und Krankheit beschreiben den Kern der Tätigkeiten. Ein hohes Engagement zeigt der ADAC für die Verkehrssicherheit sowie die Verkehrserziehung. Unabhängige Verbraucherschutztests dienen der Aufklärung der Mitglieder und tragen u. a. zu Fortschritten bei der Fahrzeugsicherheit, beim Umwelt- und Klimaschutz bei. Der ADAC ist ein anerkannter Verbraucherverband. Die Beratungsleistung für Mitglieder umfasst juristische, technische sowie touristische Themen. Zusätzlich gilt der Einsatz des ADAC der Förderung des Motorsports und des Tourismus sowie der Erhaltung, Pflege und Nutzung des kraftfahrttechnischen Kulturgutes, der Förderung der Luftrettung sowie der Wahrnehmung und Förderung der Interessen der Sportschifffahrt. Im Rahmen der Interessensvertretung setzt sich der ADAC für die Belange der Verkehrsteilnehmenden sowie für Fortschritte im Verkehrswesen unter Berücksichtigung des Umwelt- und Klimaschutzes ein. Der ADAC ist eingetragen im Lobbyregister des Deutschen Bundestags nach dem Lobbyregistergesetz, Registernummer: R002184. Die Interessensvertretung wird auf der Grundlage des Verhaltenskodex nach dem Lobbyregistergesetz und dem ADAC Verhaltenskodex Interessensvertretung betrieben.

Der ADAC e. V. bedankt sich für die Möglichkeit zur Kommentierung des oben genannten Referentenentwurfs der Bundesregierung und nimmt wie folgt Stellung:

Der ADAC unterstützt das Ziel der Bundesregierung, den Verkehr zu dekarbonisieren und die Elektromobilität voranzubringen. Die angemessene Ausgestaltung der Infrastruktur – also gerade auch der Ladesäulen im öffentlichen Raum – spielt eine zentrale Rolle für den dringend notwendigen Erfolg der Elektromobilität. Aus Sicht des Clubs ist es essenziell, dass der Gesetzgeber, aber auch Anbieter und Kommunen, verbraucherfreundliche Rahmenbedingungen rund um das Laden von Strom setzen. Das Laden eines Elektrofahrzeugs darf nicht komplizierter sein als es heute das Tanken von konventionellen Kraftstoffen ist.

Nutzer von Elektrofahrzeugen sollten Ladesäulen ebenso frei nutzen und bezahlen können wie es bei herkömmlichen Tankstellen für Benzin und Diesel der Fall ist. Das direkte Bezahlen mittels Kredit- bzw. Girokarte an einem Kartenlesegerät bei einem Ladevorgang ohne Ladekarte bzw. vertragliche Bindung an den Ladesäulenbetreiber (Ad-hoc-Laden) sollte im Sinne einer Grundversorgung mit Fahrstrom an jeder Ladesäule möglich sein. Die Bezahlungsmöglichkeit per Kredit-/Girokarte ist auch an bereits bestehenden Ladesäulen grundsätzlich wünschenswert, da andere Lösungen oftmals unkomfortabel und teilweise auch problematisch bzw. fehlerbehaftet sein können.

Fristverlängerung für verpflichtende Kartenzahlungsmöglichkeit dient nicht den Verbrauchern

Die Frist zur Schaffung einheitlicher Bezahlvorgänge für Ad-hoc-Laden soll gemäß dem vorliegenden Entwurf nun für neu errichtete Ladesäulen um ein Jahr verschoben werden, also vom 1.7.2023 auf den 1.7.2024. Der ADAC bedauert, dass die gewährte Frist bis zum verpflichtenden Angebot einer Kartenzahlungsmöglichkeit nicht genügend Anreiz für ein entsprechendes Angebot an Ladesäulen geschaffen

hat. Einen Abbruch oder eine Verzögerung des Ausbaus der Ladeinfrastruktur zu vermeiden, wird vom ADAC unterstützt. Es besteht allerdings die Gefahr, dass durch den gewährten Aufschub zahlreiche weitere Ladesäulen in Betrieb genommen werden, die keine Kartenzahlungsmöglichkeit anbieten. Das kann zu mangelnder Akzeptanz dieser Ladeinfrastruktur bei den Verbrauchern führen und damit zu einem fortdauernden Hemmnis für den dringend notwendigen Hochlauf der Elektromobilität. Verstärkt würde dieser Effekt durch die mangelnde Nachrüstpflicht. Daher empfiehlt der ADAC zumindest für Schnellladesäulen die Regelung einer Nachrüstpflicht, um gerade an neuralgischen Punkten (zum Beispiel entlang der Autobahnen) unkompliziertes, zügiges und sicheres Zahlen zu gewährleisten – nicht zuletzt auch hinsichtlich der Nutzung durch ausländische Autofahrerinnen und Autofahrer

AFIR darf nicht zu einer Verschlechterung führen

Die Bundesregierung muss im Trilog zur Alternative Fuels Infrastructure Regulation (AFIR) auf EU-Ebene darauf hinwirken, dass die national bereits geschaffene verpflichtende Kartenzahlungsmöglichkeit für das Ad-Hoc-Laden durch die AFIR nicht wieder entfällt. Dies wäre gegen das Interesse der Verbraucherinnen und Verbraucher gerichtet, wie Umfragen belegen. Daher würde es dem Ziel eines schnellen Hochlaufs der Elektromobilität zuwiderlaufen.

Übergeordnet müssen in der AFIR durch europaweite Standards die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Elektromobilität im grenzüberschreitenden Verkehr verbraucherfreundlich genutzt werden kann. Das beinhaltet einheitliche, einfache Zahlungsmöglichkeiten ebenso wie den Aufbau von Lademöglichkeiten in bedarfsgerechten Abständen.

Pflicht zur Eintragung in das Ladesäulenregister uneingeschränkt vorteilhaft

Die ebenfalls angedachte Pflicht, künftig alle bei der BNetzA gemeldeten Ladepunkte ausnahmslos im Ladesäulenregister der BNetzA zu veröffentlichen, begrüßt der ADAC ausdrücklich. Diese Vorgabe entspricht der Umsetzung der Maßnahme 9 des Masterplans Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung. Bereits in diesem Zusammenhang hat sich der ADAC dahingehend positiv geäußert. Das Suchen und Finden von Ladesäulen, insbesondere im Voraus bei der Routenplanung, ist wichtig und sollte folglich einfacher werden. Eine zentrale Datenbank für Ladeinfrastruktur, die ständig aktualisiert wird und idealerweise auch diverse Daten der Ladesäulen wie Belegungsstatus, Funktionsstatus und Preisinformationen jederzeit den Nutzern und Marktteilnehmern online zur Verfügung stellt, und zwar auch auf bereits bestehende Ladesäulen bezogen, ist sehr im Sinne der Verbraucher.

Allerdings ist eine Excel-Tabelle nicht besonders verbraucherfreundlich. Hier sollten internet- bzw. App-basierte Lösungen mit z.B. interaktiven Karten angestrebt werden.

Annex: Preistransparenz und Voraussetzungen für Preiswettbewerb schaffen

Über den konkreten Novellierungsvorschlag hinausgehend, ist es dem ADAC ein Anliegen, zu betonen, dass Preise für den Ladevorgang häufig undurchsichtig oder nicht ohne Weiteres an der Ladesäule auffindbar sind. Dies erschwert es, Elektromobilität als eine einfache und verlässliche Option wahrzunehmen. Daher sollten die Preise direkt an der Ladesäule eindeutig ausgewiesen werden. Notwendig ist außerdem eine Übermittlung der jeweils aktuellen Preise an Ladesäulen an die Markttransparenzstelle für Kraftstoffe. Damit würde nicht nur mehr Preistransparenz, sondern auch eine Voraussetzung für Preis-Wettbewerb geschaffen, was beides im Interesse der Verbraucherinnen und Verbraucher liegt.

Eine einfache Tarifstruktur auf Basis des gelieferten Stroms ist notwendig. Komplexere Preismodelle mit Grund-, Start- oder Anmeldegebühr, zeitlichen Preisbestandteilen oder Transaktionsgebühren sollten ebenfalls möglichst nutzerfreundlich und transparent bleiben und dürfen die Verbraucher nicht verwirren oder gar abschrecken. Für das Ad hoc-Laden sollten vor dem Ladevorgang alle Preisbestandteile und nach dem Ladevorgang der Rechnungsbetrag und die geladene Energiemenge unmittelbar an der Ladesäule ersichtlich sein.

In diesem Zusammenhang sei noch einmal darauf hingewiesen, dass Ad-hoc Laden nicht wesentlich teurer sein sollte als vertragsbasiertes Laden. Wenn der Aufschlag bei Direktzahlung deutlich über dem Preis liegt, der mittels Ladevertrag zu entrichten wäre, ist dies aus Sicht der Nutzer ein untragbarer Zustand. Hinzu kommt, dass durch attraktiv gestaltetes Ad-hoc Laden der Markteintritt für neue Ladesäulenbetreiber einfacher wäre und im Sinne der Verbraucher der Wettbewerb gestärkt würde.

Die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum muss bedarfsgerecht und rasch weiter aufgebaut werden. Die bisherigen Anstrengungen und staatliche Unterstützung für eine flächendeckende Ladeinfrastruktur befinden sich auf einem guten Weg, müssen aber parallel zum Hochlauf der Zulassungszahlen von Elektroautos weiter fortgesetzt werden. Insbesondere der Schnellladeinfrastruktur entlang der Fernstraßen, aber auch im urbanen Raum, kommt eine wichtige Bedeutung zu und sollte in Abhängigkeit der lokalen Netzleistung neu installiert bzw. ausgebaut werden.

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
E-Mail: buero-berlin@adac.de