

Positionierung

Fit for 55 – Verordnung zum Aufbau der Infra- struktur für alternative Kraftstoffe (AFIR)



#wirsindbereit

Berlin, Oktober 2021

1. Einleitung

Mit „Fit for 55“ hat die EU-Kommission ein umfassendes Paket vorgelegt, mit dem die Klimapolitik der Europäischen Union im großen Stil neugestaltet werden soll. Die deutsche Automobilindustrie unterstützt das Ziel, den Verkehr auf der Straße bis spätestens 2050 klimaneutral zu machen. Sie treibt den Wandel und setzt dabei auf Innovationen und Technologien. Die europäische CO₂-Flottenregulierung als zentrales Steuerungselement für neu zugelassene Fahrzeuge wurde mit dem Fit for 55 Paket für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge neugefasst und nochmals deutlich verschärft. Um den erwünschten schnellen Markthochlauf der Elektromobilität wirkungsvoll zu unterstützen, ist ein verbindlicher, schneller und flächendeckender Ausbau der Ladeinfrastruktur unumgänglich, weshalb der AFI-Verordnung eine zentrale Rolle zukommt.

Vor diesem Hintergrund ist es zu begrüßen, dass die EU-Kommission mit dem Rechtsinstrument einer Verordnung dem beschleunigten Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in den Mitgliedsstaaten eine verbindliche Basis geben will. Der seitens der EU-Kommission avisierte Bedarf von 1 Millionen Ladepunkten im Jahr 2025 und 3,5 Millionen Ladepunkten im Jahr 2030 ist EU-weit allerdings deutlich zu gering, um den Verbraucherinnen und Verbrauchern in ganz Europa eine ausreichende Infrastruktur zu bieten und damit die Transformation zur Elektromobilität abzusichern. Um allen Kunden Zugang zu Elektromobilität zu verschaffen, sind außerdem gerade im Hinblick auf die heutigen ungleichen Ausbaugeschwindigkeiten der Ladeinfrastruktur in Europa weitere große Anstrengungen und klare Ziele bis 2035 nötig. Neben der Anpassung der Ausbauziele sollte die Nutzerfreundlichkeit stärker adressiert werden, um allen Kunden den Zugang zu transeuropäischer Elektromobilität zu bieten.

Im Detail ergeben sich aus Sicht des VDA folgende Änderungsbedarfe:

2. Notwendigkeit ambitionierterer Zielvorgaben bei der Lade- und Tankinfrastruktur

Die Systematik zur Ermittlung des erforderlichen Ladeinfrastrukturausbaus in der AFIR wird ausdrücklich begrüßt. Um den erwünschten, schnellen Markthochlauf der E-Mobilität in Europa wirkungsvoll zu unterstützen, müssen jedoch die Ziele der AFIR ambitionierter ausgestaltet werden:

Ladeleistung pro BEV/PHEV erhöhen

Die Zuordnung dedizierter Ladeleistungen pro zugelassenem BEV und PHEV ist grundsätzlich zu befürworten. Der angesetzte **Faktor von 1 kW pro BEV und 0,66 kW pro PHEV ist aus Sicht des VDA dabei aber viel zu niedrig**. Zum einen ist entgegen den von der EU-Kommission getroffenen Annahmen von einem deutlich höheren Energiebedarf („Grid to Wheel“) in der Wirkkette Laden auszugehen (Ladeverluste, Nebenverbraucher, Klimatisierung, Autobahnfahrt) sowie zum anderen von einem deutlich höheren Anteil des öffentlichen Ladens (60 %) bei den erwarteten Penetrationsraten von E-Fahrzeugen. Mit der steigenden Anzahl von elektrifizierten Fahrzeugen im Bestand und der Steigerung der E-Reichweiten bei neuen Produktangeboten ist zu erwarten, dass die Kunden zukünftig verstärkt Ladepunkte mit höheren Leistungen nutzen werden und damit der Anteil von DC und HPC Ladepunkten ansteigt.

Auf dieser Grundlage ergibt sich ein notwendiger Faktor von 3 kW Ladeleistung pro BEV und 2 kW Ladeleistung pro PHEV.

Ladeinfrastruktur entlang des TEN-T Netz stärken

Für **Pkw und leichte Nutzfahrzeuge** sollen nach dem Willen der EU-Kommission im trans-europäischen Verkehrsnetz (TEN-T Kernnetz) bis 2025 in einem Abstand von maximal 60 km mindestens 300 kW Leistung, inklusive mindestens einem Ladepunkt mit einer Einzelleistung von mindestens 150 kW, bereitgestellt werden. Bis 2030 sollen die Werte erhöht werden auf mindestens 600 kW Leistung, inklusive zwei Ladepunkten mit einer individuellen Leistung von mindestens 150 kW. Entlang des TEN-T Gesamtnetz sollen Ladestationen mit maximal 60 km mit denselben Leistungsvorgaben, bezogen auf 2030 und 2035, festgeschrieben werden. Auch für die Ladeinfrastruktur für **schwere Nutzfahrzeuge** macht die Kommission detaillierte Vorgaben. So sind bis 2025 für das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-T Kernnetz) in einem Abstand von 60 km Ladestationen von mindestens insgesamt 1400 kW Ladeleistung vorgesehen, inklusive mindestens einem Ladepunkt mit einer Mindestleistung von 350 kW. Ab 2030 soll dann eine Mindestleistung von 3500 kW gelten inklusive mindestens zwei Ladepunkten mit 350 kW Leistung. Entlang des TEN-T Gesamtnetzes sollen Ladestationen mit einem Abstand von maximal 100 km mit demselben Leistungoutput, bezogen auf 2030 und 2035, zur Verfügung stehen.

Hier herrscht deutlicher Nachbesserungsbedarf:

Für **Pkw** ist, neben einer **Anpassung der Maximalabstände von Ladestationen von 60 auf 40 km** zur Abdeckung der steigenden Bedarfe an höhere Ladeleistungen eine **Verdoppelung der jeweiligen Leistungsbereitstellungen** je Ladestation gegenüber den Kommissionsvorschlägen erforderlich. Notwendig ist darüber hinaus die Ausstattung der Ladestationen mit jeweils **mindestens einem Ladepunkt mit 350 kW**. Auch für **schwere Nutzfahrzeuge** und **Reisebusse** spielt ein **flächendeckender Ausbau** zur Sicherstellung des **europäischen**

Warenhandels und Personenverkehrs eine besondere Rolle: Für diese Ladestandorte sollte ein Netzausbau mit **höheren Anschlussleistungen** (im Kernnetz bis 2025: 5000 kW, bis 2030: 6500 kW; im Gesamtnetz bis 2027: 1400 kW, bis 2030: 3000 kW, ab 2035: 5000 kW), **kürzeren Stationsabständen** (50 km im Kernnetz, 100 km im Gesamtnetz) und wesentlich **höheren Leistungen der individuellen MCS-Ladepunkte** (mindestens 700 kW) erfolgen. Gleichzeitig ist ein Aufbau in der Fläche zum **Übernachtladen** notwendig (100 kW pro Ladepunkt auf allen Lkw-Stellplätzen entlang der Autobahnen).

Mindestausstattung als Grundversorgung sicherstellen

Um dem Anspruch an eine Flächen- und Bedarfsdeckung für öffentliche Ladeinfrastruktur, insbesondere auch im **urbanen Raum**, gerecht zu werden, reicht eine alleinig nach Fahrzeugstückzahl bezogene Ausstattung mit Ladeinfrastruktur und Fokussierung auf die TEN-T Netze allerdings nicht aus. Es sollten daher sowohl **Mindestausstattungen auf Länderebene** insgesamt sowie für **Ballungsräume** (z. B. abhängig von der Anzahl der Einwohner oder dem Gesamtfahrzeugbestand) verankert werden, als auch ein **Anspruch** der Bürger an die **Erreichbarkeit eines Ladepunktes** (in km oder Zeit) in der Nähe des Wohnortes.

Ladeinfrastruktur nutzerorientiert aufbauen

Für eine möglichst effiziente Nutzung der Ladepunkte und Schaffung eines **diskriminierungsfreien Zugangs** für alle Nutzer, sollte eine **Roamingverpflichtung** (Analogie zum Handy: Telefonieren in allen Netzen mit allen Verträgen) verbindlich verankert werden. Dabei sollten die erforderlichen Monitoringprozesse zur Ermöglichung von Nachsteuerungsmaßnahmen möglichst frühzeitig installiert werden. Zudem sollten Ladepunkte nach dem Standard ISO 15118 aufgebaut werden, um Interoperabilität im Sinne der Nutzer zu gewährleisten.

Wasserstoffinfrastruktur entlang des TEN-T Netzes stärken

Bei der Bereitstellung einer Wasserstoffinfrastruktur sollte die AFIR ebenfalls nachgebessert werden. Dabei sind die jeweiligen Tankstationen schon heute so auszulegen, dass sie von allen Fahrzeugkategorien gleichermaßen genutzt werden können.

Die geplanten Zielvorgaben (bis 2030 Mindestkapazität von 2 t/Tag mit mindestens 700 bar) sollten auf das **Jahr 2027** im gesamten TEN-T Netzwerk vorgezogen werden. Sinnvoll wäre außerdem ein **Maximalabstand von 100 km** statt 150 km sowie die ausreichende Berücksichtigung einer Versorgung mit Flüssigwasserstoff.

3. Weitere Anforderungen

Neben den genannten verbindlichen Vorgaben zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur braucht es zwingend passende **Förderprogramme**, besonders in Ländern, die bislang kaum Ladeinfrastruktur aufgebaut haben, damit schnellstmöglich ein **flächendeckendes Angebot**, inklusive einer ausgewogenen Balance zwischen Schnell- und Normalladen erreicht werden kann. Darüber hinaus müssen auch **Programme für private Ladeinfrastrukturlösungen**, z. B. für das Laden daheim, aber auch im gewerblichen Bereich, wie z. B. am Arbeitsplatz gehören. Diese Programme müssen europäisch koordiniert und in allen Mitgliedstaaten implementiert werden. Die Revision der EPBD bietet hier die Möglichkeit mit Bürokratieabbau und ambitionierten Vorgaben einen starken Beitrag zu leisten. Dies beinhaltet auch ein Recht auf eine Lademöglichkeit (right to plug), wie in Deutschland bereits umgesetzt. Nicht zuletzt haben die Mitgliedstaaten dafür Sorge zu tragen, dass für das Laden von Elektrofahrzeugen perspektivisch **100 % Ökostrom** günstig und in ausreichender Menge zur Verfügung steht.

Ansprechpartner

Dr. Joachim Damasky

Geschäftsführung

Dr. Kurt-Christian Scheel

Geschäftsführung

Matthias Krähling

Leiter Abteilung Fahrzeugtechnologien & Eco-Systeme

Götz Schneider

Leiter Abteilung Verkehr & Transport |

Klima, Umwelt & Nachhaltigkeit

Mitja Schulz

Leiter Büro Brüssel

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)
Behrenstraße 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Copyright Verband der Automobilindustrie e. V.(VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version Oktober 2021