



## GRUSSWORT/EINFÜHRUNG

AM 19.05.2021, 09:00 UHR ONLINE IM LIVESTREAM

ADAC EXPERTENREIHE 2021

INFRASTRUKTUR FÜR DIE ANTRIEBSWENDE  
IN STÄDTEN UND GEMEINDEN

---

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Präsidiumskollege Karsten Schulze hat gestern in seiner Keynote die Antriebswende als eine der wichtigsten Herausforderungen der kommenden Jahre im Verkehrssektor bezeichnet.

Der ADAC bekennt sich ausdrücklich zum Klimaschutz, unterstützt die Ziele des Pariser Klimaabkommens und das nationale Sektorziel von minus 42 Prozent bis 2030. Wir begleiten konstruktiv den Prozess der Dekarbonisierung im Straßenverkehr im Interesse der Mitglieder und aller mobilen Menschen. Dazu testen wir mit unserem Ecotest alle Fahrzeugantriebe, sind regelmäßig mit der Politik im Austausch und arbeiten intensiv in der Nationalen Plattform „Zukunft der Mobilität“ mit.

Mit vielen Akteuren sind wir uns einig: Klimaschutz braucht alternative Kraftstoffe und Elektromobilität. Beim Umstieg auf klimaneutrale Antriebe und beim Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe setzen wir auf eine technologieoffene

und verbraucherfreundliche Ausgestaltung. Lassen Sie mich Ihnen diese Position genauer darstellen.

Die Elektromobilität spielt beim Klimaschutz derzeit eine entscheidende Rolle. Dennoch sollte bei der Überarbeitung der europäischen Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe – kurz AFID genannt – der Schwerpunkt nicht allein auf batterieelektrischen Fahrzeugen liegen. Für den Kfz-Sektor ist eine Vielfalt von Antrieben und eine gut ausgebaute Infrastruktur für alternative Kraftstoffe notwendig.

Wasserstoff sowie flüssige und gasförmige Biokraftstoffe, synthetische Kraftstoffe und E-Fuels als auch andere CO<sub>2</sub>-neutrale Energieträger müssen dem Verkehrssektor aufgrund ihrer unterschiedlichen technischen Voraussetzungen zukünftig zur Verfügung stehen, damit er die Klimaziele erreichen kann.

Dies gilt insbesondere mit Blick auf die Millionen von Fahrzeugen mit Benzin- und Dieselmotor, die heute in Betrieb sind oder in den kommenden Jahren neu zugelassen werden. Die Bestandsflotte wird noch weit über das Jahr 2030 hinaus von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren geprägt sein. Ein heute in Deutschland zugelassener Pkw hat ein durchschnittliches Alter von fast 10 Jahren. Damit auch diese Fahrzeuge einen zusätzlichen Beitrag zum Klimaschutz leisten können, sind treibhausgasneutral erzeugte Kraftstoffe erforderlich.

Zudem ist das Elektroauto nicht – zumindest noch nicht – für alle Mobilitäts- und Transportzwecke die ideale Lösung. Reisende und Transporteure, die regelmäßig auf langen Strecken oder ins Ausland unterwegs sind, brauchen bisher oft noch alternative Antriebe oder Kraftstoffe abseits der Elektrizität, wenn sie denn

klimateutral fahren sollen. Das sollte und muss sich bald ändern, damit die hohen Erwartungen an alternative Antriebe Realität werden können.

Wie bereits anfangs erwähnt, plädiert der ADAC in seiner Rolle als Verbraucherschützer und Interessenvertreter für die Technologie-Offenheit. Deshalb darf Wasserstoff als Kraftstoff in den Planungen der zukünftigen Mobilitätsinfrastruktur nicht vernachlässigt werden.

Bei Wasserstoff ist zugegebenermaßen noch vieles Zukunftsmusik, allerdings gibt es gute Gründe, dass er zumindest mittel- bis langfristig seinen Einsatz nicht nur in Industrie, Luftfahrt, Schifffahrt oder Nutzfahrzeugen, sondern auch im Pkw-Sektor finden könnte. Auch hier schreiten Forschung und Entwicklung weiter voran, so dass Wasserstoff aus regenerativen Quellen einen wertvollen Beitrag zur Dekarbonisierung des Straßenverkehrs leisten kann. Eine wichtige Voraussetzung hierfür ist eine bedarfsgerechte Infrastruktur.

Das Brennstoffzellen-Fahrzeug mit Wasserstoff kann in Bezug auf klimaschädliche Gase eine sehr gute Bilanz aufweisen – vorausgesetzt, es wird sogenannter grüner Wasserstoff aus regenerativen Quellen verwendet. Aufgrund der hohen Energiedichte des Wasserstoffs können Strecken von mehreren hundert Kilometern ohne Nachtanken gefahren werden und ein Tankvorgang dauert nur wenige Minuten.

Gegenwärtig bieten allerdings erst wenige Hersteller Fahrzeuge mit Brennstoffzellen an und die Tankstellen-Infrastruktur für Wasserstoff befindet sich noch im Aufbau. Die Weiterentwicklung der Fahrzeuge und der Tankinfrastruktur wird noch einige

Zeit in Anspruch nehmen, bevor Wasserstoff eine alltagstaugliche Mobilitätsalternative für mehrere Einsatzzwecke darstellen kann.

Für den Aufbau der Grundinfrastruktur für Wasserstoff ist daher die Fortschreibung bestehender Förderprogramme und – falls erforderlich – deren Ausweitung notwendig.

Um die Potenziale von Wasserstoff ausschöpfen zu können, sollten zeitnah alle notwendigen Voraussetzungen für einen Hochlauf der klimaneutralen Wasserstoff-Produktion geschaffen werden. Und wenn dafür gesetzliche Rahmenbedingungen angepasst werden müssen, so gilt es auch hier, Technologieoffenheit und gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten.

Meine Damen und Herren,

für das Gelingen der Antriebswende ist es essenziell wichtig, dass verbraucherfreundliches Laden der batterieelektrischen Fahrzeuge möglich ist. Auch hier kommen die Städte und Kommunen maßgeblich ins Spiel.

Aus Verbrauchersicht muss der Service an Ladesäulen verbessert werden. Um unterwegs überall Strom laden zu können, kann es heute nach wie vor nötig sein, mehrere Verträge mit unterschiedlichen Anbietern abzuschließen. Als Zugangsmedien dienen verschiedene Chipkarten und Apps. Die Kosten für einen Ladevorgang weisen eine sehr große Bandbreite auf. Auch die Bezahlung mittels gängiger Bezahlverfahren ist oft teuer und nicht kundenfreundlich.

All dies schwächt die Nutzerakzeptanz von Elektromobilität erheblich. An dieser Stelle ist die Europäische Union gefordert, einen gemeinsamen und kundenfreundlichen Rahmen vorzugeben. Das Bezahlen beim Laden eines Elektroautos darf nicht komplizierter sein als beim Tanken an der Tankstelle. Das ist der Maßstab für die Alternativen.

Ebenso wichtig ist es, spontanes Laden und Bezahlen verbrauchergerecht zu ermöglichen. Spontanes Laden ohne Vertrag und vertragsbasiertes Laden über Provider schließen sich nicht aus, sondern ergänzen sich bestens, so wie heute schon an den Tankstellen. Die Priorität ist dabei jedoch dem spontanen Laden zuzuordnen, um eine einfache Grundversorgung der Nutzer mit Elektromobilität sicherzustellen. Der ADAC begrüßt daher die Regelung, dass spontanes Aufladen ohne Vertrag an allen öffentlich zugänglichen Ladepunkten EU-weit ermöglicht werden muss.

Nicht ausreichend spezifiziert sind allerdings die Optionen für das Bezahlen mit gängigen Zahlungsmitteln. Heute im Markt etablierte Verfahren sind nicht verbraucherfreundlich und setzen oftmals ein Smartphone, eine stabile Internetverbindung und eine Registrierung voraus. Aus Verbrauchersicht soll in Zukunft ein unkomplizierter, barrierefreier Zugang zur öffentlichen Ladeinfrastruktur für alle Nutzer auch mit Kredit- oder EC-Karte sichergestellt werden. Die Strompreise des jeweiligen Betreibers für das spontane Laden dürfen nicht höher als für das vertragsbasierte Laden sein, schließlich sind heute an der Tankstelle höhere Preise für die Zahlung mittels Kredit- oder EC-Karte auch nicht vorstellbar.

Eine zentrale Aufgabe ist es aber auch, die Preistransparenz für Verbraucher herzustellen. Der Strompreis und eventuelle weitere Kosten müssen für die

Verbraucher transparent gemacht werden, und zwar vor und nach dem Ladevorgang. Dabei sollte eine europaweit verbindliche Preisanzeige an der Ladesäule angestrebt werden. Die aktuellen Preise für spontanes Aufladen sollten über eine deutschlandweite Datenbank abrufbar sein, so wie es heute bei Tankstellenpreisen und der Markttransparenzstelle der Fall ist. Dadurch werden Preisvergleiche für die Nutzer leichter und der Wettbewerb deutlich gefördert.

Meine Damen und Herren,

lassen Sie mich bitte noch ein paar Sätze über die Wichtigkeit des fairen Wettbewerbs zwischen den Providern sagen. Die Roaming-Angebote haben in den letzten Jahren durchaus Fortschritte erzielt, es ist heute schon vielerorts möglich, mit einer Karte auf viele unterschiedliche Ladesäulen zuzugreifen. Den Zugang zu den Ladesäulen bestimmt jedoch aktuell allein der jeweilige Betreiber und dieser hat im Zweifel ein wettbewerbles Interesse, diesen Zugang anderen Providern nicht oder nur zu überhöhten Tarifen bereitzustellen.

Um attraktive und kundenfreundliche Marktangebote für Verbraucher zu ermöglichen, sollte daher jeder Provider einen gesetzlichen Anspruch auf Zugang zu allen öffentlichen Ladesäulen erhalten. Dieser muss nicht unentgeltlich sein, die Konditionen dürfen aber auch keine abschreckende, wettbewerbsverhindernde Wirkung haben. Klare Spielregeln für die Marktteilnehmer und ein verbindlicher Zugang zur Infrastruktur anderer Ladestationsbetreiber sind hierbei entscheidend.

Meine Damen und Herren,

nach den interessanten Präsentationen von gestern folgen heute weitere spannende Vorträge zu Förderprogrammen der Bundesregierung, zur Rolle kommunaler Unternehmen sowie des öffentlichen Verkehrs bei der Antriebswende und den daraus resultierenden Anforderungen an die kommunale Infrastruktur.

Ich wünsche uns allen bereichernde Erkenntnisse, interessante Diskussionen und danke Ihnen für Ihr Interesse.