

Antragsteller: SPD OV Dreisamtal

Empfänger: Landesparteitag Baden-Württemberg, Landtagsfraktion und Landesvorstand

Antrag: E-Mobilität: Ladeinfrastruktur in der Fläche

1. Wir wollen, dass zur Förderung der Elektromobilität die Ladeinfrastruktur in der Fläche zügig ausgebaut wird. Dieser Ausbau muss nach den Bedürfnissen der Nutzer erfolgen und darf nicht durch Eigeninteressen der Energieversorger verzögert werden.
2. Die Landtagsfraktion setzt sich dafür ein, dass Baden-Württemberg eine nutzerorientierte Planung für die Errichtung und Optimierung der Ladesäuleninfrastruktur und für die zeitnahe Umsetzung in ganz Baden-Württemberg erstellt. Hierfür nimmt sie Kontakt mit der NOW GmbH (<https://www.now-gmbh.de/de/bundesfoerderung-elektromobilitaet-vor-ort>), einer bundeseigenen Gesellschaft zur Förderung der E-Mobilität und der nationalen Plattform Elektromobilität auf (<http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de>), einem Beratungsgremium der Bundesregierung mit Vertreter aus Industrie, Wissenschaft, Politik, Gewerkschaften und Verbänden.
3. Um die Installation von Wallboxen in Privathaushalten und bei Arbeitgebern zu forcieren wollen wir zielgerichtete Informationen für diese Zielgruppen und befürworten die Förderung für die Beschaffung von privaten Ladesäulen mit der Ladestärke zwischen 11 und 22 kw mit 500 € pro Haushalt zusätzlich zu anderen bestehenden Bundesprogrammen.
4. Um die Installation im halböffentlichen Raum (Hotels, Restaurants, Einkaufszentren, Freizeiteinrichtungen) zu forcieren sollen entsprechende Informationen für Ladesäulen zwischen 23 und 49 kw-Ladeleistung erstellt werden und pro Ladeanschluss ein Zuschuss von 750 € gewährt werden.
5. Im öffentlichen Raum, an zentralen Parkplätzen, in Tiefgaragen, an Verkehrsknotenpunkten und Bahnhöfen sollen durch Gebietskörperschaften Ladesäulen mit 50 bis zu 100 kw-Ladeleistung installiert werden und deren Installation mit 1.000 € je Ladeanschluss durch das Land gefördert werden.
6. Der Zuschuss für Ladesäulen im halböffentlichen und öffentlichen Raum wird nur gewährt, wenn die Ladesäulen mit einfach zu nutzenden Bezahlmöglichkeiten ausgestattet sind. Die Bezahlung ist immer mindestens über eine der folgenden vier Varianten direkt vor Ort möglich: Entweder ohne Authentifizierung 1. kostenlos oder 2. bargeldbasiert oder aber mit einer Authentifizierung an der Ladesäule bargeldlos über 3. ein kartenbasiertes (z.B. EC- oder Kreditkarte) oder 4. ein webbasiertes Zahlungsverfahren wie eine App.

Begründung:

In einigen Gemeinden werden derzeit Elektromobilitätskonzepte erstellt, die meist von Energieversorgern erarbeitet werden sollen. Die Niederspannungsnetze der Energieversorger (letzte Meile zu den Haushalten) entsprechen häufig nicht dem zukünftigen Bedarf und müssen ausgebaut werden. Dies erfordert Investitionen und schmälert die Gewinne der Energieversorger. Deshalb versuchen die Energieversorger den notwendigen Ausbau der Ladeinfrastruktur zu verzögern und diesen Ausbau entsprechend ihren bestehenden Netzen zu planen.

Nutzer von E-Mobilen haben aber Ansprüche, die nicht den Ausbauwünschen der Energieversorger entsprechen. (So ist es beispielsweise erhellend, dass es dem Autohaus Martin

in Freiburg verwehrt wurde, die gewünschte Anzahl an Ladesäulen beim Neubau des Autohauses zu installieren, weil sonst das das Netz der Badenova optimiert werden müsste.)

Die Ladesäulen müssen von der Ladeleistung ja nach Ladesäulenanbieter differenziert ausgebaut werden.

Bei privaten Haushalten, Pensionen und Hotels kann über Nacht geladen werden, da genügen 11 bis 22 kw-Säulen, bei Restaurants, Fitnessstudios usw. sollte die Leistung schon 23 bis 49 kw betragen, da man meist nur 1 bis 2 Stunden beim Essen / Training ist. Öffentliche Säulen an zentralen Parkplätzen und Verkehrsknoten sollten 50 bis zu 100 kw liefern, damit auch in kurzen Zeiten von 30 bis 60 Minuten vernünftige Ladeergebnisse erreicht werden. (Der neue Jaguar i-Pace benötigt 40 Minuten für 80% Batteriefüllung bei 100 kw-Ladesäule, <https://www.jaguar.de/jaguar-modelle/i-pace/electric-vehicles/index.html>) . Sinnvoll ist an Parkplätzen eine Mischung verschiedener Ladestärken von 22 kw aufwärts.

Entscheidend ist, dass die Ladesäule nicht auf den Einheimischen, der meist bei sich zuhause eine Wallbox installieren kann, ausgerichtet ist, sondern auf den Besucher von außerhalb. Dieser benötigt die Sicherheit, problemlos laden zu können, um wieder nach Hause zu kommen.

Und da sind wir beim Bezahlsystem: Energieversorger bietet Säulen, die zum Bezahlen an eigene Verträge oder den Verbund der Stadtwerke angebunden sind (ladenetz.de). Dem hat sich jetzt immerhin auch EnBW angeschlossen, aber trotzdem fehlen noch viele andere, z.B. der ZE-Pass (Anbieter Bosch). Es bleibt dabei: um mit einem E-Mobil durch Deutschland zu kommen, benötigt man derzeit eine Vielzahl verschiedener Karten verschiedener Anbieter. Zum Vergleich: in jedem Tante-Emma-Laden im hintersten Dorf der Republik kann ich mit meiner Bank-GiroCard bezahlen.

Das Ladesäulenbezahlsystem ist nutzerfeindlich, keiner würde es akzeptieren, wenn er beim Betanken seines Verbrennungsmotors jeweils eine Kundenkarte von ARAL, Shell, Esso, Bft ... dabei haben müsste.

Das Konzept muss also so aufgebaut sein, dass ein einfaches und für jeden nutzbares Bezahlsystem integriert ist.

Die SPD sollte erreichen, dass die Konzepte Angebote für die verschiedenen potentiellen Ladesäulen-Anbieter beinhalten, d.h. ein Vorschlag für Hotels, für Restaurants, für Einzelhandelsgeschäfte... und auch für Privathaushalte zum gemeinsamen Einkauf und zur gemeinsamen Installation von Ladesäulen entsprechend dem oben geschilderten jeweiligen Bedarf mit einem einheitlichen Zahlungssystem (nicht bei Privathaushalten, da ist das ja nicht nötig). Und eine entsprechende Information für diese potentiellen Ladesäulen-Anbieter.

Der Antrag wurde auf der Kreisdelegiertenkonferenz am 24.03.2018 Löffingen beschlossen.