



Stellungnahme zum Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr vom 21.05.2024:

Gesetz zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG) - Tankstellen

Der ZDK vertritt die Interessen aller Kfz-Innungsbetriebe und begleiten sie durch den ökonomischen, technischen und digitalen Wandel. Das Kraftfahrzeuggewerbe umfasst rund 40.000 Autohäuser und Werkstätten mit 470.000 Beschäftigten, bildet jährlich rund 95.000 Auszubildende aus und erzielt einen Umsatz von rund 220 Milliarden Euro.

Der vorliegende Referentenentwurf des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zielt darauf ab, Tankstellenunternehmen ab dem Jahr 2028 zur Bereitstellung von Schnellladeinfrastruktur zu verpflichten. Ziel des Gesetzes ist es, die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge flächendeckend auszubauen und damit die Elektromobilität in Deutschland voranzutreiben.

Der ZDK unterstützt das Ziel, die Ladeinfrastruktur zügig auszubauen, da dies ein wesentlicher Pfeiler für den Hochlauf der E-Mobilität in Deutschland ist. Dies muss jedoch bedarfsgerecht erfolgen und sich am tatsächlichen Ladeverhalten der Kunden orientieren. Die Absicht, den Ausbau der Ladeinfrastruktur an Tankstellen gesetzlich zu verankern, berücksichtigt eben nicht das mit der Elektromobilität einhergehende veränderte Ladeverhalten, das sich fundamental vom Tanken an Tankstellen unterscheidet. Vielmehr findet das Laden beim Einkaufen, beim Restaurantbesuch oder an Schnellladesäulen dann statt, wenn weitere attraktive Angebote, beispielsweise kulinarischer Art, bestehen.

Bürokratieaufwand und Risiko von Fehlinvestitionen

Der vorliegende Gesetzentwurf will Tankstellen zum Ausbau der Schnellladeinfrastruktur mit enormen Investitionsvolumina zwingen, ohne dass überhaupt sichergestellt werden kann, ob dieses mit planwirtschaftlichen Vorgaben geschaffenen Angebot auch nachgefragt wird. Das Risiko von fehlgeleiteten Investitionen ist enorm, insbesondere auch deshalb, weil diese Schnellladeinfrastruktur an anderen Orten viel zielgerichteter eingesetzt werden könnte.

Gemäß des Gesetzesentwurfs werden als Tankstellenunternehmen solche Unternehmen definiert, die die Preishoheit über 200 oder mehr Tankstellen halten. Der Entwurf weist jedoch mehrere erhebliche Mängel und Probleme auf, die die erfolgreiche Umsetzung und Zielerreichung in Frage stellen. Vor allem enthält der Gesetzentwurf keinen ausreichenden Schutz von Tankstellen im Pacht- oder Agenturmodell vor der Weitergabe der Installationskosten durch die Mineralölkonzerne (MÖG).

Gerade vor dem Hintergrund einer vielfach diskutierten Bürokratieentlastung wird hier ein neues bürokratisches Verfahren geschaffen, das für mittelständische Tankstellenpächter unvorhersehbare zivilrechtliche Risiken birgt, wenn nämlich der Mineralölkonzern die Erfüllung der vorgegebenen Quoten an seine Pächter weiterreicht. Diese Logik ist bereits beim Lieferkettensorgfaltpflichtengesetz (LkSG) ähnlich angelegt und wird in der betrieblichen Praxis an die vom Gesetz nicht direkt betroffenen Unternehmen aber als Berichtspflicht weitergereicht.

Der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe e. V. (ZDK) ist der Meinung, dass ein bedarfsgerechtes Ladenetz aufgebaut werden muss und hierfür marktwirtschaftliche Impulse zielführender sind als planwirtschaftliche Vorgaben. Das Gesetz in seiner heutigen Fassung verursacht erhebliche Mehrkosten und Bürokratieaufwand, ohne das reale Ladeverhalten der Verbraucherinnen und Verbraucher abzubilden.

Kostenweitergabe an die Tankstellenbetreiber und -pächter

Es ist im Gesetzentwurf zwar vorgesehen, dass Pächter von Tankstellen nicht an den Kosten für die Errichtung und den Betrieb von Ladepunkten beteiligt werden dürfen. Das Gesetz muss dies nicht nur in seiner Begründung ausdrücklich ausschließen, sondern generell sicherstellen. Es besteht ein erhebliches Risiko, dass MÖG die entstehenden Kosten an kleine und mittelständische Pächter weiterzugeben, sei es direkt oder durch indirekte Maßnahmen wie die Anpassung von Konditionen.

Pächter, die Tankstellen oft im Nebenerwerb betreiben, befinden sich in einem starken wirtschaftlichen Abhängigkeitsverhältnis zu den Mineralölgesellschaften. Dies macht sie erpressbar und schwächt ihre Verhandlungsposition, zumal das Tankstellengeschäft zusätzlich zum eigentlichen Werkstattbetrieb stattfindet. Erfahrungen der Vergangenheit zeigen, dass finanzielle Belastungen von Konzerngesellschaften in der Regel auf die kleinen und mittelständischen Pächter abgewälzt wurden. Diese ungleiche Machtverteilung birgt das Risiko, dass die finanzielle Stabilität der Pächter und damit die Tankinfrastruktur in Deutschland gefährdet wird.

Die Definition der Tankstellenunternehmen im Gesetzentwurf macht deutlich, dass der Gesetzgeber die Verantwortung für die Errichtung der Ladeinfrastruktur an Tankstellen bei den Mineralölkonzernen sieht. Er will auch dafür zu sorgen, dass dieser Anspruch auch tatsächlich durchgesetzt wird. Allerdings sind die Sanktionsmittel limitiert. Welcher Pächter würde seinen Pachtgeber verklagen? Außerdem erscheinen die Nachweiskriterien für die Inanspruchnahme einer Härtefallklausel bürokratische aufwändig und langwierig zu sein, was die Situation für die Pächter weiter verschärfen könnte.

Mehrbelastung für kleine Tankstellen

Das Gesetz führt zu einem erheblichen Mehraufwand, auch für kleine Tankstellen. Die Prüfung von Härtefällen durch verschiedene, nicht einheitlich definierte zuständige Behörden bedeutet eine zusätzliche administrative Belastung für kleine Betriebe. Diese Unternehmen verfügen oft nicht über die notwendigen Ressourcen, um den bürokratischen Anforderungen gerecht zu werden, was ihre Wettbewerbsfähigkeit beeinträchtigen könnte. Die Uneinheitlichkeit und die Vielzahl der zuständigen Behörden erhöhen die Komplexität und administrative Last für diese kleinen Betreiber erheblich.

Die Mehrbelastung, die durch das Gesetz entsteht, ist intransparent und unrealistisch kalkuliert. Die Errichtung eines Ladepunkts kostet den Betreiber inklusive des Netzanschlusses 54.593,88 Euro. Pächter erhalten heute eine Provision von 0,1 Cent pro kWh für an ihren Tankstellen verbaute Ladepunkte. Dabei müssen sie Stellplätze bereithalten, Service-, Kontroll- und Reinigungsarbeiten durchführen. Beteiligen die MÖG, wie zu erwarten, die Pächter an den Mehrkosten zur Installation der Ladepunkte, müssten bei einer Provision von 0,1 Cent pro kWh insgesamt 54.593.880 kWh verkauft werden bis der Ladepunkt sich amortisiert hat. Dies entspricht 779.913 vollständigen Ladevorgängen bei einer durchschnittlichen Ladekapazität von 70 kWh pro Fahrzeug. Solche Anforderungen sind für die Pächter schwer wirtschaftlich zu stemmen, sind mit erheblichen Unsicherheiten behaftet und bedrohen letztlich die Existenz kleiner Tankstellenbetreiber und -pächter.

Bedarfsgerechter und nicht flächendeckender Ausbau

Die Ladeinfrastruktur muss bedarfsorientiert statt flächendeckend aufgebaut werden. Die Ladegewohnheiten der Nutzer unterscheiden sich grundlegend vom traditionellen Tankverhalten. Menschen laden ihre Elektrofahrzeuge vorzugsweise dort, wo sie sich ohnehin aufhalten, wie zu Hause, am Arbeitsplatz oder beim Einkaufen. Ein flächendeckender Ausbau der Ladeinfrastruktur an Tankstellen könnte daher zu ineffizient genutzten Ladepunkten führen, Ressourcen verschwenden und fördert nicht die Akzeptanz bei den Nutzern.

Insgesamt lässt sich feststellen, dass der vorliegende Gesetzesentwurf erhebliche Schwächen aufweist, die sowohl wirtschaftliche Gefahren als auch praktische Probleme für Pächter mit sich bringen. Eine überarbeitete, bedarfsorientierte und weniger bürokratische Lösung wäre für alle beteiligten Akteure sinnvoller und nachhaltiger.

Der ZDK spricht sich daher dafür aus, auf diese Regulierung gänzlich zu verzichten und stattdessen den Mineralölgesellschaften zusätzliche Anreize zu gewähren, indem Investitionen in Schnellladeinfrastruktur beispielsweise bei der Anrechnung der THG-Quote eine höhere Anerkennung erfahren.