

Berlin, 23. Mai 2024

Stellungnahme

zum Referentenentwurf zum Gesetz zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes

Im Namen des **Bundesverbandes Freier Tankstellen und unabhängiger deutscher Mineralölhändler e.V. (bft)** und mit Unterstützung des **Mittelständische Energiewirtschaft Deutschland e.V. (MEW)** bedanken wir uns für die Gelegenheit, zum Gesetz zur Änderung des Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes Stellung zu nehmen. **Wir begrüßen ausdrücklich die Schlüsselrolle, welche die Bundesregierung den Tankstellen bei der Verkehrswende zuspricht, sowie die Anerkennung als vertraute und attraktive Anlaufstellen.**

Elektromobilität bildet einen wichtigen Teil des Energiemixes auf der Straße, daher unterstützt der bft das Vorhaben des Hochlaufs der Elektromobilität und den Kern des Gesetzesentwurfs. Die kurzen Fristen, zusätzliche wirtschaftliche Risiken und handwerklichen Probleme, zusammen mit verfassungsrechtlichen Bedenken, lassen uns jedoch an der Praktikabilität und Umsetzbarkeit zweifeln, welche insbesondere den Tankstellenmittelstand vor existenzielle Probleme stellen.

Die Begründung des Gesetzentwurfs verweist vor dem Hintergrund des Hochlaufs der Elektromobilität und dem Ziel der Bundesregierung von 15 Millionen zugelassenen vollelektrischen Fahrzeugen im Jahr 2030 auf die Sicherstellung einer „Basisversorgung“ durch die geplante Versorgungsauflage für Tankstellen. Der Tankstellenmittelstand und die Tankstellenbranche als Ganzes sind schon lange in Vorleistung gegangen, um Elektromobilität als erfolgreiches Geschäftsmodell an geeigneten Standorten zu etablieren. Die aktuelle Entwicklung des Ladeinfrastrukturangebots zeigt gegenwärtig einen rapiden Hochlauf der installierten Ladeleistung, der vor allem durch die privatwirtschaftliche Errichtung von Schnellladeinfrastruktur getrieben wird. So ist nach den Angaben des BDEW die installierte Ladeleistung zwischen dem 01.01.2023 und dem 01.01.2024 von 3,7 GW auf 5,3 GW gestiegen. Die nach der AFIR vorgesehenen Zielwerte für die installierte Ladeleistung von 2,7 GW im Jahr 2023 wurden somit bei weitem übertroffen. Hierbei sind weitere Ausbauprojekte durch privatwirtschaftliche Akteure (gefördert oder ungefördert), sowie die neu entstehenden Standorte des Deutschlandnetzes an unbewirtschafteten Rastanlagen und in den Regionalnetzen noch nicht berücksichtigt, sodass kurz- und mittelfristig eine fehlende Basisversorgung mit Schnellladeinfrastruktur – selbst im Falle eines beschleunigten Hochlaufs der Elektromobilität – nicht zu erwarten ist. **Der Ladesäulenaufbau sollte sich daher am Fahrzeugbestand orientieren.**

1

Es erscheint fraglich, ob ein erzwungener Ausbau von Ladeinfrastruktur an Tankstellenstandorten überhaupt in diesem Maße erforderlich ist. Mit einer derzeitigen Auslastung der öffentlichen Ladepunkte von 12,5 % wäre diese zu gering, um einen wirtschaftlichen Betrieb nach einem Ausbau zu ermöglichen. Dies ist nicht zuletzt mit dem Ladeverhalten der Nutzer zu erklären, welches Laden oftmals an heimischen oder beruflichen Ladepunkten einschließt. Bereits heute befindet sich an zwei Dritteln der Tankstellenstandorte eine Schnellladesäule im Umkreis von 5 Kilometern. An rund 370 Autobahnrastanlagen, nahezu 90 % aller Standorte, stehen 1.400 Schnellladepunkte. Ein weiterer beschleunigter Ausbau wie im Entwurf vorgesehen, würde bei weiter stagnierenden Absatzzahlen von BEV die durchschnittliche Rentabilität weiter verringern.

Wir begrüßen ausdrücklich die Einbeziehung der Mittelstandsklausel, welche klarstellt, dass sich das Gesetz an Tankstellenbetreiber mit einem Minimum von 200 Tankstellen richtet. Dabei wird jedoch die Existenz von **“Partnerstandorten”** ignoriert, also private einzelne Tankstellen, die aus verschiedenen Gründen Partnerschaften mit größeren Betreibern schließen. Diese Standorte würden mit den Kosten und Aufwänden allein dastehen und vor existenzielle Probleme gestellt werden. **Solche Partnerstandorte sollten von der Umsetzungspflicht ausgeschlossen werden.** Das Abstellen auf die Preissetzungshoheit als Anknüpfungspunkt für die Ermittlung der von dem Entwurf betroffenen Tankstellenunternehmen halten wir für ungeeignet. Aus der reinen Anzahl der Tankstellen, an denen ein Tankstellenunternehmen über die Preissetzungshoheit verfügt, kann nicht auf die finanzielle Wertschöpfung geschlossen werden. Es bedarf vielmehr gerechter Auswahlmechanismen zur Ermittlung der Betroffenheit. So sollten etwa Partnertankstellen, die sich nicht im Eigentum der Gesellschaft befinden, nicht mit in die Erhebung einbezogen werden.

Sofern ein Unternehmen der Verpflichtung zur Errichtung von Ladeinfrastruktur unterliegt, kann die Verpflichtung sich nur auf Tankstellen beziehen, die auf Eigentums- oder Pachtgrundstücken des betroffenen Unternehmens bzw. von verbundenen Unternehmen befindlich sind. Auf Grundstücken, die im Eigentum von Partnern stehen, besteht keine Verfügungsgewalt. Auch wenn der Referentenentwurf in § 14b eine Mitwirkungspflicht des Grundstückseigentümers vorsieht, stellt dies aus unserer Sicht einen gravierenden Eingriff in das Eigentum der betroffenen Grundstückseigentümer dar und birgt das Risiko sich verschlechternder Geschäftsbeziehungen.

Der Entwurf bestraft diejenigen, die den Ausbau nicht ohne weiteres verwirklichen können, und betrachtet die Rentabilität des Gesamtunternehmens, nicht die einzelnen Standorte, die gezwungen werden könnten, ihr Geschäft aufzugeben. Dies könnte zu einer deutlichen Einschränkung der lokalen Versorgungssicherheit führen und dabei das Tankstellennetz beschleunigt ausdünnen. Neben dem durch die Verkehrswende zu erwartenden Rückgang des Kraftstoffumsatzes und dem dadurch zu erwartenden Schrumpfen der Tankstellenanzahl in Deutschland würde das Gesetz diesem weiter Vorschub leisten.

Als zuverlässige und zentrale Versorgungsinfrastrukturhubs sind Tankstellen eine vertraute Anlaufstelle, die durch weitere Annehmlichkeiten wie z.B. Shops und die Verfügbarkeit von Sanitäreinrichtungen grundsätzlich ein geeignetes Umfeld für die Errichtung von Ladeinfrastruktur bieten. Jedoch stehen in der praktischen Umsetzung der Errichtung von Schnellladeinfrastruktur häufig verschiedenartige Hindernisse entgegen, welche die Umsetzung derartiger Vorhaben verhindern. Daher begrüßen wir ausdrücklich die Einbeziehung der Mittelstandsklausel, welche aber konkreter gefasst werden sollte.

Zum einen verfügen viele Tankstellenstandorte baulich bedingt nicht über hinreichend große Flächen für den Betrieb von Ladeinfrastruktur. Dies liegt beispielsweise an unterirdisch vorhandenen Rohrleitungen und Gastanks, aber auch an oberirdischen Entgasungsanlagen, die nicht überbaut werden dürfen. Tankstellengelände verfügen darüber hinaus über flüssigkeitsdichte Flächen und unterschiedliche Ex- und Wirkbereiche, die das Flächenangebot für die Installation von Ladeinfrastruktur begrenzen. Eine Umsetzung von Schnellladeinfrastruktur ist deshalb häufig mit umfangreichen Umbauten verbunden, in denen auch sicherheitsrelevante Aspekte und Rangierflächen für die Flüssigkraftstoffanlieferung berücksichtigt werden müssen. Zum anderen stehen der praktischen Implementierung immer wieder behördliche Auflagen entgegen. Aus Erfahrung unserer Mitglieder können wir beispielhaft berichten, dass die Errichtung von Schnellladeinfrastruktur durch strenge Auflagen, wie die Anforderung von Lärmschutzgutachten oder ortsspezifische Anforderungen, nicht nur verzögert, sondern insgesamt verhindert wird. **Diese Aspekte sollten in die Härtefallregel klar aufgenommen werden.**

Preise für Netzanschlüsse identischer Kapazität weichen abhängig vom Netzgebiet erheblich voneinander ab und sind im Voraus nur schwer oder gar nicht zu antizipieren. Die Preisspanne für einen 150-kW-Netzanschluss kann nach unserer Erfahrung mehrere Zehntausend Euro betragen. Ausreichend dimensionierte Schnellladeinfrastruktur erfordert des Weiteren häufig die Installation einer Transformatorstation, die neben einem erhöhten Platzbedarf enorme Mehrkosten (im Bereich von ca. 100.000 Euro) verursacht. **Daher sollte auch eine wirtschaftliche Betrachtung in die Härtefallregel einbezogen werden.**

Der vorliegende Gesetzesentwurf wird im Ergebnis deshalb erhebliche Investitionsmittel binden. Es besteht dadurch das Risiko, dass bereits in Frage stehende Tankstellen, vor allem im ländlichen Raum, vorzeitig geschlossen werden würden.

Hohe Kosten zur Herstellung der Netzanschlüsse und für teilweise erforderliche Umbaumaßnahmen an den Tankstellen selbst erfordern, dass (evtl. bereits bewilligte) Fördermittel zur Umsetzung der Versorgungsaufgabe bis zum 31.12.2027 in Anspruch genommen werden können. Bereits bestehende Bewilligungen sollten bis zu diesem Zeitpunkt verlängert werden und/oder Programme zur Förderung der Netzanschlüsse eingerichtet werden. Grundsätzlich muss zur fristgemäßen Umsetzung einer solchen Auflage dem

Netzanschlussbegehren von Tankstellenbetreibern auf Seiten der Netzbetreiber Priorität eingeräumt werden.

Im Anbetracht dieser Kosten scheint der einmalige Erfüllungsaufwand in Höhe von 432 Millionen Euro deutlich zu niedrig angesetzt. Hier ist mit Kosten von deutlich weit über einer Milliarde Euro zu rechnen.

Wir begrüßen die Möglichkeit zur Substituierung von Standorten, diese sollten jedoch für die von den betroffenen Unternehmen betriebenen Schnellladepunkte nicht auf die in § 14a Abs. 3, S.1, Ziff. 1 und 2 des Referentenentwurfs normierten Fälle begrenzt werden. Vielmehr ist erforderlich, dass auch öffentliche Schnellladepunkte, die durch das verpflichtete Unternehmen an Nicht-Tankstellenstandorten betrieben werden und mehr als 1.000 Meter von der Tankstelle entfernt sind, in die Anrechnung einfließen. Dies sollte auch für solche Ladestationen gelten, die an Nicht-Tankstellenstandorten durch verbundene Unternehmen betrieben werden.

Der Referentenentwurf sieht als Stichtag für die Umsetzung der an die Tankstellenbetreiber gerichteten Anforderungen den 1. Januar 2028 vor. Eine Ausrüstung von mindestens der Hälfte aller Tankstellenstandorte mit Ladeinfrastruktur bis zu diesem Zeitpunkt ist illusorisch. Regelmäßig vergehen von der Beantragung eines Netzanschlusses bis zur Vorlage eines Angebots durch den Netzbetreiber bereits drei bis vier Monate. Von der Angebotsannahme zur baulichen Umsetzung vergehen erneut mehrere Monate. So vergehen bis zur Inbetriebnahme einer Ladestation zwischen zwölf und 18 Monaten. Ursächlich hierfür sind maßgeblich lange Bearbeitungszeiten für Netzanschlussanträge bei den zuständigen Netzbetreibern.

Entsprechend sollte der Erfüllungszeitpunkt von 2028 auf 2032 verschoben werden, um mit Hilfe eines Stufenplans, der sich gleichzeitig am Fahrzeughochlauf orientiert und damit den Bestand berücksichtigt, eine Erfüllung realistisch zu machen.

Zusammenfassung:

- Der Ladesäulenaufbau sollte sich am Fahrzeugbestand orientieren, um Wirtschaftlichkeit der Standorte zu gewährleisten
- Unterstützung für die Einbeziehung der Mittelstandsklausel, welche klarstellt, dass sich das Gesetz an Tankstellenbetreiber mit einem Minimum von 200 Tankstellen richtet
- Forderung nach Ausschluss von Partnerstandorten von der Umsetzungspflicht unter Anpassung der Preissetzungshoheit-Regelung und Berücksichtigung von Eigentums- und Pachtverhältnissen
- Notwendigkeit der Klarstellung der Mitwirkungspflicht
- Notwendigkeit der Berücksichtigung der Eigentumsrechte und Vermeidung von Eingriffen in das Eigentum der Grundstückseigentümer
- Notwendigkeit der Verlängerung bereits bewilligter Fördermittel bis 31.12.2027 und Einrichtung von Förderprogrammen für Netzanschlüsse
- Notwendigkeit der Konkretisierung und Anpassung der Härtefallregelung
- Notwendigkeit der Ausweitung der Flexibilität bei der Standortwahl
- Notwendigkeit der Verschiebung des Erfüllungszeitpunkts
- Notwendigkeit der Priorität für Netzanschlussbegehren von Tankstellenbetreibern durch Netzbetreiber
- Forderung nach realistischen Kostenschätzungen, die weit über 432 Millionen Euro hinausgehen